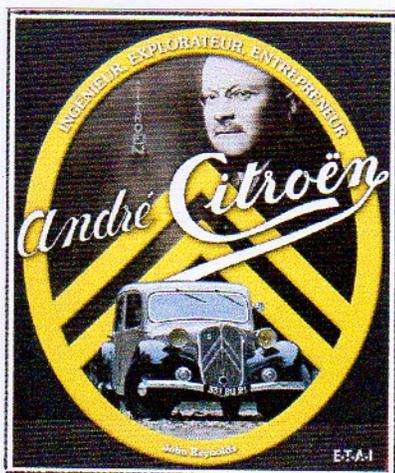


Citroën « Traction Avant »

Une dame de 80 printemps

par Jacques Prudhomme

Ingénieur polytechnicien, né le 5 février 1878 à Paris, André Citroën est un homme brillant et passionné qui va révolutionner l'histoire industrielle française.



Couverture du livre **André Citroën**
ingénieur, explorateur, entrepreneur
par John Reynolds aux Editions ETAI

C'est un novateur dans le domaine publicitaire. Il est l'instigateur de nombreuses nouveautés : panneaux signalétiques positionnés pour annoncer les villes et les villages, lignes d'autocars Citroën, réseau d'agents officiels pour sa marque, crédit automobile... Ce publiciste d'avant-garde a son nom affiché en gigantesques lettres lumineuses sur toute la hauteur de la Tour Eiffel dans le ciel parisien. Il lance également de grandes expéditions à bord d'auto-chenillettes avec des personnalités de l'époque : les légendaires Croisière Noire et Croisière Jaune.

Citroën veut mettre en application les méthodes de production modernes pour sortir son entreprise de la fabrication artisanale. Il souhaite fabriquer en série une voiture populaire afin de mettre l'automobile à la portée de tous. Pour cela, il se doit d'innover pour augmenter son chiffre d'affaires et assainir les finances en baisse de la firme aux 2 chevrons. Fervent admirateur de l'Américain Ford, il s'entoure de gens compétents afin de devenir à son tour le « Henry Ford européen ».



Centenaire de la naissance
du constructeur automobile
André Citroën (1878-1935)
Berline 7 CV
n° 394 - (Yvert & Tellier)



Timbre du Karjala de 1997
(ancien territoire de Carélie
divisé entre la Finlande et la Russie)
Citroën 7 CV
Emission non officielle

Pressé par ses créanciers, c'est donc le 18 avril 1934 que le modèle « 7 » (7 CV de puissance fiscale) est officiellement présenté au public. Une formidable campagne publicitaire est orchestrée lors du lancement de la « Traction Avant ». Le slogan « *En Avant* » deviendra le symbole de la firme. La publicité fait un argument de vente de sa tenue de route : « *la Traction Avant dompte la force centrifuge* ».



Affiche publicitaire de 1934
vantant les mérites
de la Citroën « 7 »



Automobiles
Citroën traction avant décapotable, 1937
n° 688 et 689 - (Yvert & Tellier)

Ses nombreuses innovations technologiques audacieuses vont bouleverser l'automobile moderne et lui donner une avance technique de plusieurs années sur la concurrence. Vite surnommée « Traction », cette automobile de conception entièrement nouvelle bénéficie d'une particularité peu répandue : elle n'est plus propulsée, mais tirée. Ce sont les roues avant qui sont motrices et non plus les roues arrières, ce qui lui confère une stabilité parfaite et une excellente tenue de route. La nouveauté réside dans le fait d'associer des technologies de pointe sur un même véhicule : carrosserie aérodynamique surbaissée de Flaminio Bertoni, structure monocoque autoporteuse en acier sans marchepieds, suspension par barres de torsion, dispositif à cardans, roues indépendantes, freinage par système hydraulique Lockheed à tambours, moteur flottant à soupapes en tête avec chemises amovibles. Seul bémol, la boîte de vitesse à 3 rapports dans cet environnement révolutionnaire. Elle a remplacé, au pied levé, la boîte automatique prévue à l'origine mais non opérationnelle.

Critiquée au départ, puis adulée, la Traction sera fabriquée en 22 versions pendant 23 ans, de 1934 à 1957, et en 6 formats : berline, limousine, familiale, coupé, cabriolet et commercial. Au total 760.000 exemplaires seront produits, tous modèles confondus. Les premières Tractions n'ont pas de malle arrière ouvrante et le toit n'est pas entièrement tôle, mais comprend une partie en moleskine. D'un avis général, la Traction devient fiable à partir des modèles de 1936. Jusqu'en 1953, la « 11 CV » n'est disponible que dans une seule couleur : le noir.



Automobiles anciennes
Citroën II légère Sedan, 1950
n° 1688 BF - (Yvert & Tellier)

Pourtant, André Citroën veut aller plus loin et plus vite, et souhaite un modèle haut de gamme : la « 22 » (22 CV), modèle puissant animé par un moteur 8 cylindres en V. Bien que présentée au Salon de Paris en 1934, avec un capot scellé, elle reste un modèle entouré de mystère. La publicité annonçait : « la 22 est la seule voiture qui dispense à la fois de la très grande vitesse et la sécurité absolue. Le confort d'une voiture de luxe, le brio d'une voiture de course ». Le V 8 Citroën résulte de l'assemblage de 2 moteurs de 11 CV disposés en V et permettait une vitesse de pointe de 140 km/h (très élevée pour l'époque). Citroën la présente en catalogue comme « la voiture de série la plus sûre et la plus rapide du monde ». Mais suite à des problèmes de mise au point, à des essais non concluants et à un prix de revient élevé, Michelin met un arrêt à la poursuite de son lancement.

De nombreux « citroënnistes » sont toujours à la recherche d'un des prototypes de ce modèle car il ne figure toujours dans aucun des défilés ou manifestations organisés par les différents clubs Citroën.

Malgré son succès et son excellent rapport qualité/prix, la Traction ne sauve pas André Citroën de sa démesure et d'une expansion trop rapide. Après une liquidation judiciaire, la reprise de la société par Michelin, son fournisseur de pneumatiques, évite la faillite.

Victime d'un cancer, André Citroën s'éteint le 3 juillet 1935 sans connaître véritablement la popularité et le succès de ce qu'il avait si fortement voulu.



Grands constructeurs automobiles
André Citroën et Citroën 15 six, 1955
n° 800 - (Yvert & Tellier)



100^e anniversaire de la naissance
d'André Citroën (1878-1935)
« 11 » traction avant, 1934
PA n° 331 - (Yvert & Tellier)

La première « 7 » (7CV) de 1934 est rapidement suivie par les « 7 B » et « 7 C » (9 CV), ensuite par les « 7 S », « 11 AL » et « 11 A » (11 CV) et enfin en 1938 par la « 15 six » (16 CV) de 6 cylindres en ligne avec une vitesse de pointe de 135 km/h. En 1939, sort la « 15 six Familiale » : 3 rangées de sièges pour 9 places assises, voiture luxueuse offrant, pour l'époque ! - un confort maximum jamais égalé sur les longs trajets.

En 1939, elle est adoptée par l'armée française, puis réquisitionnée par la *Wehrmacht* pour connaître les sables libyens et les steppes de Russie. Voiture préférée de la Gestapo et de la Milice, elle l'est également de la Résistance et des F.F.I.

Durant la période de guerre, la Traction Avant dotée d'un moteur robuste sera le plus souvent dotée d'une adaptation au gaz de ville. Une galerie de toit permettait la fixation des bouteilles.

Pierre Loutrel, dit Pierrot le fou, forme le « gang des Tractions Avant » qui défraie la chronique de l'époque en se spécialisant dans les braquages à bord de « 15 six ».

Entre 1949 et 1953, plus de 500 modèles « 11 BL » fourgonnette légère utilitaire sont fabriquées sur une chaîne de montage Citroën à Copenhague, afin d'être distribuées par la filiale sur le Danemark et la Norvège.



Journée du Timbre
Automobiles classiques
Sans valeur faciale (courrier intérieur en carnet)
Traction avant Citroën B.11 de 1952
n° 2004 – (Yvert & Tellier)



Automobiles
Timbre-poste imprimé feuillet 100 x 85
Citroën 15 légère (1934-1955)
BF n° 47 – (Yvert & Tellier)

La version dénommée « découvrable » du carrossier E.D.M. est une réussite esthétique. Cette transformation de la berline permet de concilier une conduite au grand air à une réalisation originale. Ces modèles se sont illustrés lors de nombreux concours d'élégance et sont devenus des pièces recherchées par les collectionneurs.

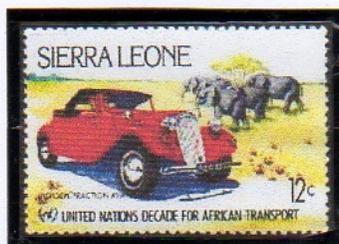


Automobiles anciennes
Coupé Citroën léger « 15 », 1938
avec vignette attenante sans valeur
n° 1596 – (Yvert & Tellier)



Transports – Automobiles anciennes
Citroën traction avant (1950)
n° 1047 – (Yvert & Tellier)

La Traction remporte à 3 reprises, de 1950 à 1952, le Rallye Lyon-Charbonnières : deux victoires pour la 11 CV et une victoire pour la 15 CV.



Automobiles classiques
Citroën « traction avant »
n° 589 – (Yvert & Tellier)



Série « Collection Jeunesse »
Voitures anciennes – Phillexjeunes 2000 Annecy
Citroën traction
n° 3318 – (Yvert & Tellier)



Anciennes voitures
Citroën, 1935
n° 377 – (Yvert & Tellier)

En 1954, la « 15 six » est équipée d'une suspension hydropneumatique sur l'essieu arrière (modèle 15 six H). C'est ce dernier modèle qui est commandé et livré pour l'Élysée sous la présidence de René Coty la même année : une limousine carrossée par Franay et un cabriolet réalisé par Chapron. Le général de Gaulle, fervent de Citroën, possédait une « 15 six H » avant son arrivée au pouvoir.



Automobiles

Citroën « 15 », 1938

imprimé sur petite feuille avec vignette descriptive sans valeur
n° 3286 – (Yvert & Tellier)



◀ Enveloppe 1^{er} jour – Voitures anciennes
Philexjeunes 2000 - 74 – Annecy



▶ Carte Maximum espagnole
avec timbre Citroën C 11, 1934

Cette suspension hydropneumatique sera montée sur les 4 roues de la « DS.19 » exposée au Salon de 1955. Cette présentation sonnera le glas de la Traction Avant qui pourtant résistera encore 2 ans pour satisfaire une clientèle d'irréductibles et qui peut afficher clairement « *Je n'ai jamais laissé personne indifférent* »..

BIBLIOGRAPHIE :

Internet – sites divers