

CITROËN



80 ANS DE LA TRACTION AVANT
80TH BIRTHDAY OF THE TRACTION AVANT

LES PÈRES DE LA TRACTION AVANT
THE FATHERS OF THE TRACTION AVANT

2 - 3

LA RÉVOLUTION TECHNOLOGIQUE
THE TECHNOLOGICAL REVOLUTION

4 - 7

LES MODÈLES
THE MODELS

8 - 21

LES PRÉSIDENTIELLES
THE PRESIDENTIAL MODELS

22 - 23

LA TRACTION AVANT À L'aise SUR TOUS LES TERRAINS
AT EASE IN ALL CIRCUMSTANCES

24 - 29

LA TRACTION AVANT : DE JAVEL À NOS JOURS
THE TRACTION AVANT: FROM JAVEL TO TODAY

30 - 32

80TH ANNIVERSARY *Traction Avant*

Citroën launched the "7A" in 1934. The new model soon referred to by the general public as the "Traction Avant" for its front-wheel-drive system – a first for a production model. The aim with the "7A", developed in just 12 months, was to distance Citroën from its rivals and bring the brand lasting success. André Citroën pulled out all the stops to that end, setting up a team of ultra-talented individuals. The car was presented to the press on 18 April. The very next day, the motorsport daily *L'Auto* wrote of the new model, "It is so new, so daring, so packed with original solutions, and so different, that it deserves the epithet 'sensational'". A concentrate of technologies, the Traction Avant was a game-changer, laying waste to existing technical doctrine to establish a new definition of the automobile. The Traction Avant was fast and economical, boasted peerless roadholding, and featured distinctive styling in comparison to the square-shaped bodies of the time. Three models would be produced over the car's 23-year lifetime: the "7", the "11" and the "15 Six". Available in a range of body styles, the vehicle appealed to a broad audience. Some 759,123 units were assembled at Citroën's Javel plant in Paris, France – the birthplace of the Brand – and at the Brand's production sites in Slough (UK), Forest (Belgium) and Cologne (Germany). Eighty years later, people are still talking about the Traction Avant!

Le magasin de la place de l'Europe est un ancien hall des messageries des Chemins de fer de l'État (300 m de long et 15 000 m²). Situé à Paris derrière la gare Saint Lazare, il est inauguré le 30 septembre 1931, la veille du Salon de Paris. Il fermera ses portes après la Seconde Guerre mondiale. C'est là que, le 18 avril 1934, André Citroën en personne dévoilera officiellement la Traction Avant à la presse en présence de tous les concessionnaires et agents du réseau. Sur ce cliché datant du printemps 1934, un « 7 » coupé est présenté en vitrine.

The dealership on Place de l'Europe in Paris, measuring 300 m long and 15,000 m², was a former groupage centre for the French railway company, Chemins de fer de l'État. Located next to the Saint Lazare train station, the dealership was opened on 30 September 1931, the day before the start of the Paris Motor Show, and would finally be closed down after the Second World War. It was here on 18 April 1934 that André Citroën in person officially unveiled the Traction Avant to the press, with all the dealers and agents of the network in attendance. This photograph dating from spring 1934 shows a 7 coupé in the window.

80 ANS ANNIVERSAIRE *Traction Avant*

1934, Citroën lance son nouveau modèle la « 7 A » que le public baptise très vite la Traction Avant du fait de ses roues avant motrices et directrices, une première pour un modèle de série. Développée en 12 mois, elle a pour objectif de mettre la Marque hors de portée de ses concurrents et de lui assurer un succès durable. Pour y arriver, André Citroën se donne les moyens et s'entoure d'hommes talentueux. La voiture est présentée à la presse le 18 avril. Dès le lendemain, le quotidien sportif L'Auto mentionne à son égard, « elle est si neuve, si audacieuse, si riche en solutions originales, si différente de ce qui a été fait qu'elle mérite l'épithète de sensationnelle ». Concentrée de technologies, elle est une véritable bombe qui fait éclater tous les conformismes techniques pour établir une nouvelle définition de l'automobile. La Traction Avant est rapide et économique, elle offre une tenue de route inégalée et elle a son style qui dénote à côté des caisses carrées de l'époque. Au cours des vingt-trois années de son existence, trois Traction Avant sont produites : la « 7 », la « 11 » et la « 15 Six ». Proposée en différentes carrosseries, elle séduit tous les publics et ce sont 759 123 exemplaires qui seront assemblés dans les usines Citroën de Javel à Paris (France) – berceau de la Marque –, de Slough en Angleterre, Forest en Belgique et de Cologne en Allemagne. 80 ans après son apparition la Traction Avant fait toujours parler d'elle !





© CITROËN COMMUNICATION

Polytechnicien talentueux, précurseur et visionnaire, André Citroën lance en 1933 le projet d'une automobile révolutionnaire à traction avant et carrosserie monocoque qu'il confie à l'ingénieur André Lefebvre.

In 1933 the talented and visionary civil engineer André Citroën launched a project to develop a revolutionary front-wheel-drive vehicle with a monocoque body, choosing André Lefebvre as lead engineer.

LES PÈRES DE LA TRACTION AVANT

A l'origine de la Traction Avant, un trio d'hommes remarquables avec à sa tête André Citroën, l'industriel, le visionnaire, l'avant-gardiste déjà célèbre pour son audace et ses idées novatrices. En ce début des années 30, dans un contexte économique compliqué, il va chercher à sortir de la crise par le haut en investissant sur l'avenir. Il pressent que le futur se fera par l'industrialisation d'une automobile à traction avant dont le principe n'a jamais été appliqué à un modèle de série. Ainsi, en mars 1933, alors même qu'il engage des travaux pharaoniques à l'usine du quai de Javel à Paris pour adapter l'outil de production, il engage André Lefebvre, un ingénieur de 37 ans qui partage ses idées. Convaincu de ce projet, André Lefebvre disait que « l'équilibre d'un mobile tient à la répartition des masses, lourde à l'avant, légère à l'arrière ». Prêt à relever le challenge, il va rapidement constituer une équipe de spécialistes. Autour de lui se rassemblent : Raoul Cuinet pour la carrosserie, Jouffret et Alphonse Forceau pour la transmission, Maurice Julien pour la suspension et Maurice Sainturat pour le moteur. Le style est confié à Flaminio Bertoni, un sculpteur italien entré chez Citroën en 1932 (lequel n'imagine pas à ce moment-là qu'il y restera 32 ans, et ce jusqu'à la fin de sa vie). Avec cette nouvelle voiture souhaitée différente de ce qui existait, il laissera exprimer tout son talent d'artiste pour trouver le parfait équilibre entre esthétique et aérodynamisme, et dessiner la Traction Avant de Citroën qui, aussi bien par son style que par ses technologies, va bouleverser le paysage automobile de l'époque et devenir un modèle de légende.

THE FATHERS OF THE TRACTION AVANT

Three remarkable men were behind the development of the Traction Avant. At their head was André Citroën, a visionary and pioneering industrialist already famous for his daring and innovative ideas. At the start of the 1930s, in the midst of a difficult economic environment, he took the high road to get through the crisis, by investing in the future. For him, the future of the automobile lay in the production of a front-wheel-drive vehicle – a technology that had never before been used on a production model. In March 1933, coinciding with the launch of titanic work at the Quai de Javel plant to adapt the production base, he hired André Lefebvre, a 37-year-old engineer who shared his ideas, to develop the car. Firmly convinced by the project, André Lefebvre said that “the equilibrium of a moving body hinges on the distribution of weight – heavy at the front and light at the back”. Ready to take up the challenge, he quickly set up a team of specialists, calling on the talents of Raoul Cuinet for the vehicle body, Jouffret and Alphonse Forceau for the transmission, Maurice Julien for the suspension, and Maurice Sainturat for the engine. The styling was entrusted to Flaminio Bertoni, an Italian sculptor who had joined Citroën in 1932 (and who had no idea at that time that he would spend the next 32 years – the rest of his life – at the company). For the new car, which was to be different from all those that preceded it, he drew on all his artistic talent to find the perfect balance between beauty and aerodynamics. The result was the Traction Avant, which in terms of styling and technology alike turned the automotive industry of the day on its head and went on to become a legend.



© CITROËN COMMUNICATION



© CITROËN COMMUNICATION

Deux figures de légendes dans l'histoire de la Marque : André Lefebvre, l'ingénieur (à gauche), et Flaminio Bertoni, le styliste (à droite) ont fait pratiquement toute leur carrière chez Citroën. Ils ont en commun d'avoir été parmi les « pères » de la Traction Avant, la 2 CV et la DS.

Two legendary figures in the Brand's history: the engineer André Lefebvre (left) and the stylist Flaminio Bertoni (right). Both would spend practically their entire career at Citroën. Together they share the "paternity" of the Traction Avant, the 2CV and the DS.



© CITROËN COMMUNICATION

La Traction Avant est construite principalement dans l'usine de Javel (Paris) de 1934 à 1957. Créée en 1915 pour produire des obus, cette dernière est reconstruite dans sa quasi-totalité en un temps record, de mars à août 1933, pour la nouvelle Citroën. Ici, la chaîne de débosselage en 1952.

The Traction Avant was produced mainly at the Javel plant in Paris from 1934 to 1957. Built in 1915 to manufacture shells, the site was rebuilt in record time – from March to June 1933 – to produce the new Citroën. Here, the body shop in 1952.

**DESCENTE
RAPIDE**

Peu importe !

votre

Traction Avant

CITROËN

est munie de puissants

**FREINS
HYDRAULIQUES**

Demandez un essai gratuit



© CITROËN COMMUNICATION

Paul Magès est un brillant inventeur, père de l'hydraulique chez Citroën. Ici, lors d'essais de l'hydropneumatique sur une « 11 », en Auvergne en juin 1948. Cette fameuse suspension sera montée pour la première fois en série non pas sur la DS mais sur l'essieu arrière de la « 15 Six H » lancée en avril 1954.

Paul Magès was a brilliant inventor and the father of the hydraulic system at Citroën. He is pictured here at the tests of the hydropneumatics on a Traction Avant "11" in Auvergne in June 1948. The famous suspension system made its production debut not on a DS but on the rear axle of the "15 Six H", launched in April 1954.



© CITROËN COMMUNICATION

A partir du 15 mai 1936, les Traction Avant « 7C », « 11 BL » et « 11B » reçoivent une direction à crémaillère révolutionnaire de précision qui leur confère un agrément de conduite et un sentiment de sécurité jusque là inconnus au volant d'une telle voiture. Le service publicité du Quai de Javel ne manque bien sûr pas une occasion de le faire savoir !

Starting on 15 May 1936, the Traction Avant "7C", "11BL" and "11B" were fitted with revolutionary high-precision rack-and-pinion steering, enhancing driving pleasure and providing a sense of safety hitherto unknown on such a car. Naturally, the advertising department at Quai de Javel publicised the news wherever and whenever it could!

LA RÉVOLUTION TECHNOLOGIQUE

« Traction rime avec révolution ! » Cette révolution est issue des nombreuses innovations de la Traction Avant de Citroën lancées pour la première fois en grande série : le principe de traction avant qui se caractérise par des roues avant motrices et directrices, la carrosserie tout acier monocoque autoportante sans châssis indépendant, la suspension par barres de torsion sur roues indépendantes (plus tard en 1954 apparaît la suspension hydropneumatique), les freins hydrauliques (ils remplacent les freins à câbles jusque-là utilisés). La Traction Avant est aussi équipée d'amortisseurs hydrauliques, d'une direction à crémaillère, d'une boîte de vitesses synchronisée (3 vitesses et marche arrière) et de moteurs à culbuteurs garnis de chemises amovibles. Un concentré de technologies qui va susciter sa notoriété dès sa première apparition !

THE TECHNOLOGICAL REVOLUTION

"Front wheel drive is a solution that rhymes with revolution!" The revolution in question was the result of numerous innovations on Citroën's Traction Avant, making their debut on a production car. The new model featured front wheel drive, with front driving and steering wheels, an all-steel chassis-less monocoque body, torsion-bar suspension on independent wheels (replaced in 1954 by hydropneumatic suspension) and hydraulic brakes (replacing the cable brakes used until then). The Traction Avant was also equipped with hydraulic shock absorbers, rack-and-pinion steering, a synchronised gearbox (3 front gears plus reverse) and an overhead valve engine with removable liners. This extensive range of technologies ensured the car's reputation right from launch.



ON VIRE A 90, SANS DANGER

Grâce au principe de la traction avant, la Traction-Avant Citroën s'accroche à la route, aussi bien dans les tournants que sur ligne droite et elle peut prendre les virages à une vitesse où toute autre voiture serait projetée hors de la route.

Plusieurs années d'expérience confirment qu'il est impossible de se laisser surprendre dans un tournant avec une Traction-Avant Citroën, à quelque vitesse qu'on l'aborde.



© CITROËN COMMUNICATION

Première voiture européenne de grande série à carrosserie tout acier monocoque, la Traction Avant répond à la recherche de réduction de poids et du nombre des assemblages. Sa caisse monocoque est autoportante, elle supporte directement les essieux et l'ensemble boîte de vitesses-moteur.

The Traction Avant was the first volume-production car in Europe with an all-steel monocoque body, a development that reduced vehicle weight and the number of assembly points. The monocoque body was self-supporting, directly bearing the weight of the axles and the gearbox and engine.

La plus marquante de ces innovations repose, sans aucun doute, sur la mise au point et l'industrialisation du principe des roues avant motrices et directrices sur lesquelles repose l'ensemble moteur-boîte de vitesses. Cette nouvelle architecture favorise une meilleure répartition des masses en chargeant l'avant et en allégeant l'arrière et assure une meilleure tenue de route en augmentant l'adhérence des roues. En virage, l'effort moteur des roues s'exerçant dans le sens de la trajectoire maintient la voiture dans la bonne direction, ce qui permet à la traction avant de tolérer une force centrifuge plus grande, ainsi la voiture peut prendre un virage sans risque de dérapage à une vitesse plus élevée. Cependant, pour obtenir un bon comportement en terrain de faible adhérence ou sur des rampes importantes, les ingénieurs Citroën ont dû mettre au point un système de transmission du mouvement de rotation rigoureusement uniforme entre le moteur et les roues, quel que soit le braquage ou l'assiette du véhicule. C'est ainsi que le joint homocinétique Rzeppa (du nom de son inventeur tchécoslovaque) va équiper le nouveau modèle Citroën (il sera, en 1935, remplacé par le joint américain Spicer). Autre conséquence, en adoptant le principe de traction avant, l'arbre de transmission aux roues arrière, existant sur les modèles à propulsion, est supprimé. L'absence de cette arbre permet ainsi de disposer d'un plancher plat, de reculer la roue arrière, d'augmenter l'empattement pour davantage de confort et d'habitabilité, et aussi d'abaisser la position des passagers soit par la même le centre de gravité de la voiture (moins 20 cm par rapport à une Rosalie), ce qui contribue à une meilleure stabilité de la voiture.



© CITROËN COMMUNICATION

Grâce à la suppression des organes de transmission aux roues arrière, la Traction Avant bénéficie d'un centre de gravité très bas et avancé. Avec ses pneumatiques Michelin, cela lui permet de bénéficier d'une tenue de route excellente en toutes circonstances, y compris, bien sûr, sur chaussée mouillée et sinueuse !

The elimination of transmission components to the rear wheels gave the Traction Avant a very low and forward-oriented centre of gravity. Shod with Michelin tyres, the car demonstrated excellent roadholding in all circumstances, including on wet and winding roads, naturally!

The most influential of all the innovations on the Traction Avant was undoubtedly the development and volume-production of front driving and steering wheels, on which the entire engine and gearbox system was based. The new architecture resulted in better weight distribution, with more mass at the front and less at the rear, and improved roadholding by increasing wheel grip. When cornering, the driving force of the wheels was exerted in the direction of the trajectory, thereby keeping the vehicle on the right course. This enabled the car to tolerate a higher centrifugal force and in turn allowed it to take corners faster with no risk of losing grip. But to perfect handling on low-grip surfaces and on major inclines, the engineers at Citroën had to develop a transmission system with a rigorously uniform rotating movement between the engine and the wheels, irrespective of steering wheel angle or vehicle attitude. They equipped the new model with a Rzeppa constant-velocity joint (named after the Czech inventor), to be replaced in 1935 by a Spicer joint from the USA. The adoption of front-wheel-drive technology also eliminated the rear-wheel driveshaft, which provided the new Citroën with a flat floor, enabled the rear wheel to be pushed further back, increased the wheelbase for more comfort and roominess, and lowered the position of the passengers along with the vehicle's centre of gravity (some 20 cm lower than a Rosalie), which improved the stability of the Traction Avant.

LA

CITROËN

VOITURE DE CONCEPTION ENTIÈREMENT NOUVELLE

TRACTION PAR ROUES AVANT • " MOTEUR FLOTTANT "
ROUES INDÉPENDANTES • FREINS HYDRAULIQUES
SUSPENSION PAR BARRES DE TORSION
CARROSSERIE "TOUT ACIER" MONOCOQUE
VOITURE INTÉGRALEMENT AÉRODYNAMIQUE
VITESSE : 100 KM. A L'HEURE • POIDS : 900 KG.
CONSOMMATION : 9 LITRES AUX 100 KILOMÈTRES

LA VOITURE LA PLUS MODERNE ET LA PLUS ÉCONOMIQUE

PRIX: 17.700 FRₛ

L'achèvement des nouvelles Usines de Javel vient de porter au plus haut degré la perfection et la puissance des Usines Citroën : 400 ingénieurs, 1.000 machines-outils nouvelles, qui portent le total à 17.000, 90 hectares d'ateliers alimentés par une force motrice de 60.000 CV, concentrent leurs efforts et leurs immenses possibilités à fabriquer à la cadence de 650 voitures par jour, les 8 - 10 - 15 CV et la nouvelle 7 Citroën à traction avant. C'est grâce à leur suprématie industrielle que les Usines Citroën peuvent livrer à un prix surprenant de bon marché cette 7 CV de conception entièrement nouvelle, qui dépasse en qualité, en confort et en élégance les voitures les plus modernes et les mieux construites.

© CITROËN COMMUNICATION

Affiche publicitaire du lancement de la « 7 », printemps 1934.

Advertising poster for the launch of the "7" in spring 1934.



Le 25 mai 1934, la nouvelle « 7 » est dévoilée aux Pays-Bas dans le magasin d'exposition d'Amsterdam par la fille du directeur de la filiale. Les jours précédents, plusieurs exemplaires avaient circulé bâchés sur des camions afin de susciter la curiosité des passants.

© CITROËN COMMUNICATION/CITROËN NEDERLAND



The "7" was revealed in the Netherlands on 25 May 1934 in the Amsterdam showroom by the daughter of the head of the Dutch subsidiary. On the days leading up to the event, Citroën stirred curiosity by driving tarpaulin-covered cars around the streets on the backs of trucks.

© CITROËN COMMUNICATION/CITROËN NEDERLAND

LA « 7 »

Développée en un temps record de douze mois, la berline « 7 A » est présentée pour la première fois aux concessionnaires Citroën, en France, en mars 1934. La première livraison a lieu le 3 mai de la même année.

Si le « 7 », utilisé pour la nommer, peut interpeller, c'est qu'il correspond aux nombres de chevaux fiscaux (CV) de la voiture. La « 7 A » est une berline équipée d'un moteur de 1 303 cm³ qui développe 32 ch. Sa vitesse de pointe est estimée à 95 km/h. En juin 1934, elle est remplacée par la « 7 B » plus puissante avec un moteur de 35 ch (1 529 cm³) pouvant atteindre 100 km/h. Cette dernière est, dès son lancement, disponible en version berline, cabriolet et coupé à 2 ou 4 places. Ce même mois est aussi, présentée une version sport de la « 7 » : la « 7 S ». Pouvant aller jusqu'à 110 km/h, sa puissance est de 46 ch (1 911 cm³) et de 11 CV, sa vitesse de pointe s'élève à 110 km/h. Elle existe en berline, cabriolet et coupé. En septembre 1934, est commercialisée la « 7 C », en remplacement de la « 7 B », laquelle propose une cylindrée accrue de 99 cm³ (1 628 cm³) pour une puissance de 36 ch. En février 1939, grâce aux optimisations réalisées pour réduire sa consommation, elle prend le nom de « 7 C Economique ».

Les Traction Avant « 7 » sont produites de 1934 à 1941 à 88 066 exemplaires.

THE "7"

Developed in a record 12 months, the "7A" saloon was presented to Citroën dealers in March 1934. The first delivery was made on 3 May that same year.

The car's name, "7", referred to its fiscal rating (CV) in France. It was equipped with a 1,303 cm³ engine developing 32 hp and had an estimated top speed of 95 km/h. In June 1934, the "7A" was replaced by the "7B" with its more powerful 35 hp and 1,529 cm³ engine and 100 km/h top speed. The 7B was available from launch as a saloon, cabriolet and 2- and 4-door coupé. Also making its debut in June 1934 was the sports version, the "7S", powered to a top speed of 110 km/h by a 46 hp, 1,911 cm³ engine and carrying an 11 CV fiscal rating. The "7S" was available as a saloon, cabriolet and coupé. Replacing the "7B", the "7C" was released in September 1934 with a larger-capacity engine – up 99 cm³ to 1,628 cm³ – and power of 36 hp. Citroën optimised the car's fuel consumption and renamed it the "7C Economique" in February 1939.

The Traction Avant "7" models were produced in 88,066 units between 1934 and 1941.

« 7 B » cabriolet, 1934. La « 7 B » se différencie de la « 7 A » par l'adoption d'un moteur plus puissant, 9 CV au lieu de 7 CV. 88 066 exemplaires de la « 7 », tous modèles confondus, sont produits de 1934 à 1941.

"7B" Cabriolet, 1934. The "7B" differed from the "7A" with its more powerful engine, with a 9 CV rather than 7 CV fiscal rating. A total 88,066 Traction Avant 7s were manufactured between 1934 and 1941, all models combined.



© CITROËN COMMUNICATION / Pierre LOUÏS



Dès 1935, on travaille au bureau d'études à l'évolution esthétique de la Traction Avant. Ici, une étude sur une « 7 C » ou une « 11 Légère » pour l'adoption de phares à verre bombé et positionnés semi-intégrés dans les ailes avant.

Work on upgrading the styling of the Traction Avant was already underway in 1935. Here, a study with a "7C" or "11 Légère" to fit curved-glass headlamps partly integrated in the front wings.

© CITROËN COMMUNICATION



© CITROËN COMMUNICATION / Pierre LOUYS

Un des prototypes de la « 7 A » photographié au cours de l'hiver 1934 dans le parc du château de Versailles.
Le galbe de l'aile arrière n'est pas encore définitif et il est équipé d'un essuie-glace unique, d'avertisseurs peints et de grosses poignées de volets de capot.

A "7A" prototype photographed in winter 1934 in the park at the Château de Versailles.
The curve of the rear wing has yet to be finalised and the car is equipped with a single windscreen wiper, painted indicators and large handles on the bonnet shutters.



© CITROËN COMMUNICATION

Fin 1934, une des premières Traction Avant « 7 C » coupé remonte l'avenue des Champs-Élysées.
En octobre 1935, les deux orifices de remplissage du réservoir disparaissent et la plaque d'immatriculation arrière rétro-éclairée est fixée sur l'aile gauche.

One of the first Traction Avant "7C" models driving up the Champs-Élysées in late 1934.
In October 1935, the two fuel tank holes were to disappear and a back-lit rear number plate was attached to the left wing.

Pour la réalisation de l'édition 1935 du calendrier Citroën, qui comportait une illustration par jour, Pierre Louys, directeur des services artistiques et photographiques de l'usine, part au cours de l'été 1934 au volant d'une « 7 S » depuis Paris jusqu'en Corse. Il est alors accompagné de Nika, mannequin anglais, et d'un assistant photographe.

For Citroën's 1935 calendar, which included one picture per day, Pierre Louys, head of art and photography at the plant, drove a "7S" from Paris to Corsica in the summer of 1934. His travelling companions were Nika, an English model, and an assistant photographer.



© CITROËN COMMUNICATION

**LE
PRODIGIEUX
SUCCÈS
DES
7**

SUCCÈS QUI AUGMENTE
CHAQUE JOUR ONT
DÉCIDÉ LES USINES
CITROËN A EN ÉTENDRE
LES PRINCIPES MÉCA-
NIQUES ET DE CARROS-
SERIE A LA NOUVELLE

" 11 "

CITROËN



" TRACTION AVANT "

TRACTION AVANT BARRES DE TORSION
ROUES INDÉPENDANTES FREINS HYDRAULIQUES
CARROSSERIE "TOUT-ACIER MONOCOQUE"
SANS CHASSIS

VITESSE : 110 A L'HEURE - CONSOMMATION : 11 L. aux 100

Affiche publicitaire pour la « 11 A ». Dotée d'un moteur plus puissant et d'une carrosserie monocoque plus large et plus longue que celle de la « 7 », la « 11 A » est lancée en juillet 1934.

Advertising poster for the "11A". With a more powerful engine and wider and longer monocoque body, the "11A" was launched in July 1934.



« 11 Normale », 1954. La nouvelle malle arrière englobant la roue de secours est adoptée sur les Traction Avant le 15 juillet 1952.

11 Normale, 1954. The new boot, housing the spare tyre, made its debut on the Traction Avant on 15 July 1952.

© CITROËN COMMUNICATION

LA « 11 »

En octobre 1934, la « 7 S » de 11 CV fiscaux change d'appellation pour être nommée « 11 AL » (L pour Légère). Elle est présentée au Salon de Paris au côté d'une berline la « 11 A » dite « Normale » qui est apparue quelques mois auparavant (juillet 1934). Si la « 11 A » conserve la définition mécanique de la « 11 AL », elle reçoit une carrosserie plus longue (+ 20 cm) et plus large (+12 cm). Elle peut rouler jusqu'à 105 km/h. Elle est proposée en berline, coupé, cabriolet et en deux nouvelles versions avec 6 vitres : la « limousine » de 5 à 6 places, et la « familiale » de 7 à 9 places.

En janvier 1937, les « 11 A » et « 11 AL » se dénomment respectivement « 11 B » et « 11 BL ». En avril 1938, est présentée une version commerciale de la « 11 B » à 6 places, appelée la « 11 C ».

En février 1939, « 11 B » et « 11 BL » changent de nom pour s'appeler respectivement « 11 B Perfo » et « 11 BL Perfo ». Un changement qui se fait à l'occasion de modifications apportées sur l'admission et avec l'adoption d'un nouveau carburateur inversé. Ainsi leurs performances sont améliorées : elles passent de 46 à 56 ch et leur vitesse maximale est de 115 km/h pour la « 11 B Perfo » et 120 km/h pour la « 11 BL Perfo ». Après la guerre, le public adopte pour ces deux modèles des appellations différentes de celles de l'usine : « 11 Légère » et « 11 Normale ».

Les Traction Avant « 11 » sont les plus répandues, elles ont été produites de 1934 à 1957 à 620 455 exemplaires.

THE "11"

In October 1934, the "7S" with an 11 CV fiscal rating changed names to "11AL" (L for "légère" or "light"). The newcomer was presented at the Paris Motor Show alongside an "11A Normale", launched a few months earlier in July 1934. The "11A" featured the same powertrain specifications as the "11AL", but was 20 cm longer and 12 cm wider and boasted a top speed of 105 km/h. The "11A" was available as a saloon, coupé and cabriolet, and also in two new versions with six side windows: the 5/6-seater "Limousine" and the 7/9-seater "Familiale".

The "11A" and "11AL" changed names in January 1937 to "11B" and "11BL", respectively. A light commercial version of the six-window "11B" was presented in April 1938, called the "11C".

The "11B" and "11BL" changed names once again in February 1939, to "11B Perfo" and "11BL Perfo", respectively. The name change reflected an upgrade to the intake system, in the shape of a new down-draught carburettor that boosted performance, with power up from 46 hp to 56 hp and a top speed of 115 km/h for the 11B Perfo and 120 km/h for the "11BL Perfo". After the war, the general public began to refer to them as the "11 Légère" and "11 Normale".

The "11" models account for the lion's share of Traction Avant production, with 620,455 units produced between 1934 and 1957.



© CITROËN COMMUNICATION

« 11 B », printemps 1938.
 Cette photographie sera utilisée dans les catalogues publicitaires de l'époque pour illustrer l'excellente stabilité de la Traction Avant lors des freinages d'urgence.

"11B", spring 1938.
 This photograph was used in advertising catalogues at the time to show how stable the Traction Avant was in emergency braking situations.



© CITROËN COMMUNICATION

« 11 A », 1936. Avec 620 455 exemplaires produits de 1934 à 1957, la « 11 » est le modèle le plus répandu. Jusqu'en juin 1937, elles reçoivent des avertisseurs placés dans les ailes avant. Ensuite, ils sont placés derrière la calandre.

"11A", 1936. Built in 620,455 units from 1934 to 1957, the "11" models account for the lion's share of Traction Avant production. The indicators were fitted in the front wings until June 1937, and then placed behind the grille.



© CITROËN COMMUNICATION

« 11 B » à Orly, 1952. À partir du mois de mai 1946, la « 7 » et la « 11 » reçoivent un capot à louveres, comme celui de la « 15 Six », en remplacement du capot à volets.

"11B" at Orly, 1952. From May 1946, the "7" and the "11" were equipped with a louvre bonnet, like that of the "15 Six", replacing the bonnet shutters.



© CITROËN COMMUNICATION

Remplaçant la « 7S », ou « 7 Sport », lancée en juin 1934, la « 11 Légère », ici en version « 11 BL » 1937, est présentée en octobre 1934 au Salon de Paris. Les grilles d'avertisseur dans les ailes avant ne seront supprimées qu'à partir de juin 1937.

Replacing the "7S", or "7 Sport", launched in June 1934, the "11 Légère", here in a 1937 "11BL" version, was presented at the Paris Motor Show in October 1934. The indicator grilles in the front wings would be discontinued only in June 1937.



© CITROËN COMMUNICATION

Lorsque la nouvelle malle apparaît le 15 juillet 1952, la plaque d'immatriculation est positionnée au centre de celle-ci. Un nouveau feu arrière unique sur l'aile gauche assure aussi la fonction de feu de stop.

With the arrival of the new boot on 15 July 1952, the number plate was moved to the centre of the bonnet and a new, single rear light – also acting as brake light – was fitted on the left wing.



© CITROËN COMMUNICATION

« 11 familiale », 1937. Jusqu'à l'apparition de la « 15 Six » en 1938 seule la « 11 » est disponible en version familiale à huit ou neuf places et reçoit une carrosserie à empattement long à six glaces.

"11 Familiale", 1937. Until the release of the "15 Six" in 1938, only the "11" was available in a Familiale version with 8 or 9 seats and a body with a long wheelbase and six side windows.



© CITROËN COMMUNICATION

« 11 B » semi-découvrable Mylord, 1949. Dès avant-guerre la Traction Avant suscite l'intérêt des transformateurs et autres accessoiristes. Cette version faite par AEAT à Neuilly possède un demi-toit avant amovible.

Mylord semi-convertible "11B", 1949. The Traction Avant was already stirring the curiosity of coachbuilders before the war. This version, converted by AEAT in Neuilly, featured a removable half front roof.



© CITROËN COMMUNICATION

« 11 » familiale, taxi, 1954. Depuis 1921, Citroën propose à son catalogue des voitures aménagées en taxi. La Traction Avant ne fait pas exception, et ce avec la « 11 » dès 1934.

"11" Familiale taxi, 1954. Citroën listed taxi-converted models in its catalogue starting in 1921. The Traction Avant was one of them, beginning with the 11 in 1934.



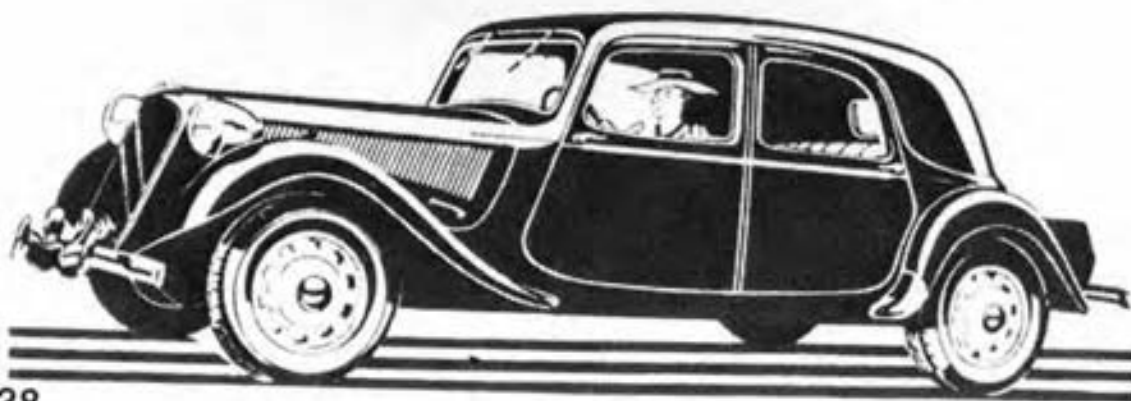
© CITROËN COMMUNICATION

« 11 BL », dite « 11 B Légère », 1939. À partir du 15 janvier 1938, les Traction Avant adoptent en série le nouveau pneumatique et la nouvelle roue Michelin, désignés Pilote, qui avaient été présentés au Salon de Paris au mois d'octobre 1937.

"11BL", or "11B Légère", 1939. The Traction Avant was standard fit from 15 January 1938 with Michelin's new Pilote tyres and wheels, presented at the Paris Motor Show in October 1937.

Essayez **LA 15**
CITROËN
SIX CYLINDRES
Traction Avant

130 KM A L'HEURE CHRONO
15 LITRES A 80 DE MOYENNE



1938

Publicité destinée au réseau, 1938. Dès son lancement au Salon de Paris 1938, la « 15 Six » est présentée comme une voiture sûre et rapide, et les performances de son excellent moteur à six cylindres sont systématiquement mises en avant.

Network advertisement, 1938. On launch at the 1938 Paris Motor Show, the "15 Six" was presented as a safe and fast car. The performance of its six-cylinder engine was highlighted consistently.



© CITROËN COMMUNICATION

Pas moins de 50 602 exemplaires de la « 15 Six » toutes versions confondues sont produits entre 1938 et 1956. Celle-ci, datant de 1954, est une « 15 Six H » dont l'essieu arrière est équipé de la fameuse suspension hydropneumatique.

Some 50,602 units of the "15 Six", all versions combined, were produced between 1938 and 1956. Here, a "15 Six H" from 1954, featuring a rear axle equipped with the famous hydropneumatic suspension.

LA « 15 SIX »

La nouvelle Traction Avant, commercialisée courant 1938, est équipée d'un moteur 6 cylindres en ligne d'un peu moins de 3 litres, c'est la « 15 Six ». Sur une coque de « 11 Normale », modifiée seulement dans sa partie avant, est monté le moteur 6 cylindres en ligne d'une cylindrée de 2 867 cm³, et d'une puissance de 77 ch. La « 15 Six » affiche 16 CV fiscaux. Sa vitesse maximale de 135 km/h, sa capacité à tenir une moyenne de 100 km/h et son exceptionnelle tenue de route lui font connaître rapidement un accueil favorable. Elle est alors baptisée la « reine de la route ».

En juin 1938, elle est lancée sous le nom de « 15 Six G » pour son moteur qui tourne à gauche. À la berline se joignent, en mars 1939, une « familiale » de 8 à 9 places et 6 glaces, et une « limousine » de 5 places et 6 glaces. Quelques cabriolets ont aussi été réalisés entre 1939 et 1946/47. En septembre 1947, le sens de rotation du moteur est rétabli et la « 15 Six G » devient la « 15 Six D ».

En avril 1954, la « 15 Six » est aussi proposée avec, à l'arrière, une suspension hydropneumatique qui préfigure celle de la future DS. Elle est appelée la « 15 Six H ».

Les Traction Avant « 15 Six » sont produites de 1938 à 1956 à 50 602 exemplaires.

THE "15 SIX"

The new Traction Avant, the "15 Six", launched in 1938, was equipped with an in-line six-cylinder engine with a capacity of 2,867 cm³ and developing 77 hp. The engine was fitted on the "11 Normale" monocoque, modified at the front end only. The "15 Six" had a fiscal rating of 16 CV. It reached a top speed of 135 km/h, was able to travel consistently at an average 100 km/h and possessed outstanding roadholding – all of which made it a big hit. The car was known at the time as the "queen of the road".

In June 1938, Citroën launched the "15 Six G", the "G" standing for "gauche", since the engine turned to the left, or counter-clockwise. The saloon was joined in March 1939 by a "Familiale" model, with 8/9 seats and six side windows, and a "Limousine", with 5 seats and six side windows. A handful of cabriolets were produced between 1939 and 1947. In September 1947, the engine turn was reversed to the right (clockwise), and the "15 Six G" was renamed the "15 Six D" (the "D" standing for "droite").

In April 1954, a "15 Six" model – the "15 Six H" – was launched with hydropneumatic suspension on the rear axle, previewing the forthcoming DS.

Citroën produced 50,602 Traction Avant "15 Six" units from 1938 to 1956.



© CITROËN COMMUNICATION

Au cours des années cinquante, la « 15 Six » reçoit des éléments spécifiques qui permettent de la différencier de la « 11 B » et de la « 11 BL » au premier coup d'œil. Parmi ceux-ci : les gros enjoliveurs de roue chromés et les pare-chocs rectilignes nervurés.

In the 1950s, the "15 Six" was fitted with special features that set it apart visually from the "11B" and "11BL", including large chrome-finished wheel embellishers and ribbed, rectilinear bumpers.



© CITROËN COMMUNICATION

Après-guerre la « 15 Six » est la seule Traction Avant à recevoir une calandre chromée et non plus peinte. Celle-ci apparaît dans le courant de l'été 1948.

After the war, the "15 Six" was the only Traction Avant to be fitted with a chrome-finished, rather than painted, grille, making its debut in summer 1948.



© CITROËN COMMUNICATION

« 15 Six », 1952. Avec une vitesse maximale de 135 km/h et sa capacité à tenir sans peine le 100 km/h de moyenne grâce à son exceptionnelle tenue de route et son moteur à six cylindres, la « 15 Six » est très vite surnommée la « reine de la route ».

"15 Six, 1952". With a top speed of 135 km/h, the ability to travel consistently at an average 100 km/h and outstanding roadholding, the "15 Six" was quickly referred to as the "queen of the road".



© CITROËN COMMUNICATION

1949, AEAT transforme en découvrable aussi bien des « 15 Six », comme ici, que des « 11 B » dont le pavillon et l'habitacle ont exactement les mêmes dimensions. Le toit découvrable est constitué d'une capote à armature articulée qui se replie jusque sur la malle de coffre proéminente, autre transformation proposée à l'époque par AEAT.

In 1949, AEAT was supplying convertible conversions of the "15 Six", seen here, and the "11B", which had the exact same roof and cabin dimensions. The convertible roof consists of a hinged-frame cover that folds away into the prominent boot – a further conversion possibility offered by AEAT at the time.

LES CARROSSIERS

Les « 11 » et « 15 Six » ont inspiré bien des carrossiers. En Suisse par exemple, Walter Baumann, Bernarth, Beutler, Langenthal ou Worblafen les ont souvent transformées en cabriolet d'exception au cours des années 1950. En France, dès 1935, le carrossier AEAT – les Anciens Etablissements Ansart et Teisseire – fait de sa principale activité la transformation de Traction en découvrables avec un système breveté, « La Décapotable », et une sellerie en cuir avec moquettes assorties.

THE COACHBUILDERS

The "11" and "15 Six" inspired a number of coachbuilders. In Switzerland, Walter Baumann, Bernarth, Beutler, Langenthal and Worblafen converted them into outstanding cabriolets in the 1950s. In France, the main business of Anciens Etablissements Ansart et Teisseire (AEAT) from 1935 onward was converting Traction Avant cars into convertibles using its patented "La Décapotable" system and leather upholstery and matching carpet.



© CITROËN COMMUNICATION/Beutler

« 15 Six » transformée en coach à ligne ponton a été réalisée dans les ateliers du carrossier suisse Beutler au début des années cinquante.

"15 Six" converted into a pontoon-body coach in the workshops of the Swiss coachbuilder Beutler in the early 1950s.



© CITROËN COMMUNICATION

« 15 Six » cabriolet carrossée par Langenthal en 1952. Ici la ligne générale évoque les cabriolets d'usine d'avant-guerre.

"15 Six" cabriolet converted by Langenthal in 1952. The overall shape recalls pre-war factory-built cabriolets.

LES 22

Conçues et créées pour l'élite, les " 22 " huit cylindres en V sont incontestablement les voitures les plus attrayantes de l'époque. Aussi stables, aussi sûres à 140 à l'heure que d'autres voitures à 80, elles demeurent reines de la route par leur luxe raffiné et leur splendide confort. Leurs carrosseries sont pour leurs propriétaires le suprême brevet d'élégance.



FAMILIALE 9 PLACES

LE SERVICE CITROËN EST UNIQUE AU MONDE

- 5.000 agents en France, 1.000 à l'étranger.
- Tarif de réparations le même pour toute la France.
- Pièces détachées d'origine partout et au plus bas prix.
- Service-forfaits déchargeant les propriétaires de tous soucis d'entretien.
- Vente à crédit, en 12 ou 18 mensualités.
- Assurances Citroën, les plus larges garanties aux tarifs les plus avantageux.
- Echanges standard d'organes usagés contre d'autres remis à neuf.

SOCIÉTÉ ANONYME ANDRÉ CITROËN

Capital : 400.000.000 frs, 117 à 167, Quai de Javel Paris XV* - R. C. Seine : 216.018 B

A. C. 4201

Quatrième de couverture du catalogue paru à la fin de l'été 1934 consacré à la gamme des Traction Avant (« 7 », « 11 » et « 22 ») qui sera pour la première fois exposée au Salon de Paris au mois d'octobre suivant.

Back cover of a catalogue released in late-summer 1934 on the Traction Avant range ("7", "11" and "22"), set for reveal at the Paris Motor Show in October.



© CITROËN COMMUNICATION

Cette maquette en plâtre à l'échelle un, photographiée dans les locaux du bureau d'études de la rue du Théâtre, montre le travail du styliste italien Flaminio Bertoni et de son équipe sur le projet de la « 22 » à moteur V8. Le côté droit et le côté gauche diffèrent par quelques petits détails esthétiques.

This life-size plaster model, photographed in the design office on rue du Théâtre, shows the work of the Italian stylist Flaminio Bertoni and his team on the "22" project with its V8 engine. Note the subtle aesthetic differences between the right- and left-hand sides.



© CITROËN COMMUNICATION

Salon de Paris, octobre 1934. Citroën expose sur son stand les premiers exemplaires de sa nouvelle Traction Avant équipée d'un moteur culbuté à huit cylindres en V. Outre une berline bicolore et une familiale noire, il y a ce magnifique cabriolet rouge Sang-de-Bœuf avec sellerie beige. Malheureusement, la « 22 » ne fera l'objet d'aucune production en série et d'aucune commercialisation à grande échelle.

Paris Motor Show, October 1934. Citroën displayed the first version of its new Traction Avant model equipped with a V8 overhead valve engine.

Alongside a two-tone saloon and a black Familiale version was this magnificent blood-red cabriolet with beige upholstery. Unfortunately, the "22" never made it to volume production and was sold on a small-scale basis only.

LA « 22 »

Au Salon de Paris en 1934, Citroën présente le prototype d'une Traction Avant de sport, de couleur rouge, qui porte l'inscription : « la 22 – Citroën 8 cylindres traction avant cabriolet ». Cette huit cylindres en V, à roues avant motrices, est annoncée comme la voiture la plus sûre et la plus rapide du monde. Avec une cylindrée de 3 822 cm³, sa puissance réelle affichée est de 100 ch et sa vitesse de pointe de 140 km/h. Elle se caractérise aussi par une finition intérieure très soignée et surtout une présentation extérieure différente avec, notamment, un capot plus long, un pare-chocs double, des phares encastrés dans les ailes dont le carénage englobe les avertisseurs et monogramme « 8 ». Le salon terminé, la « 22 » disparaît sans laisser de traces et sans donner naissance à un modèle de série. Aujourd'hui encore, le mythe de la « 22 » perdure, elle est un peu considérée, par les passionnés, comme le « Graal » à retrouver !

THE "22"

At the 1934 Paris Motor Show, Citroën presented the prototype of a Traction Avant sports car with red body paint and the plaque "The 22 – Citroën 8-cylinder Traction Avant cabriolet". The V8 front-wheel-drive model was billed as the safest and fastest car in the world. With a capacity of 3,822 cm³, the car developed real power of 100 hp and reached a top speed of 140 km/h. It featured consummate cabin trim and a distinctive exterior, with a longer bonnet, double bumper, headlamps built into the wings, the fairings of which encompassed the indicators and "8" monogram. After the show, the "22" disappeared without a trace and without giving rise to a production model. The legend of the "22" is still alive today, with the model seen by enthusiasts as a sort of "grail" quest!

LES PRÉSIDENTIELLES

Entré en fonction le 16 janvier 1954, le président de la République René Coty commande une voiture d'apparat au carrossier français Marius Franay. Réalisée sur la base d'une « 15 Six H » familiale, équipée d'une suspension arrière hydropneumatique, elle est la dernière voiture sortie des ateliers de ce prestigieux carrossier français.

THE PRESIDENTIAL MODELS

On his election on 16 January 1954, French President René Coty ordered a state vehicle from the coachbuilder Marius Franay. Built on the base of a "15 Six H" Familiale model, equipped with hydropneumatic suspension at the rear, it was the last car to be produced at the workshops of the prestigious French coachbuilder.



© CITROËN COMMUNICATION / Philippe Dreux

Le général de Gaulle, grand amateur de Traction Avant depuis 1940, utilisera avec beaucoup de satisfaction les deux « 15 Six » présidentielles. Ici, la limousine Franay lors de l'inauguration du Salon de Paris 1960 au Grand Palais.

General de Gaulle, a big fan of the Traction Avant since 1940, was more than satisfied with his two presidential "15 Six" models. Here, the Franay Limousine at the opening of the 1960 Paris Motor Show at the Grand Palais.



© CITROËN COMMUNICATION

Le 10 novembre 1955, la Traction Avant d'apparat est officiellement remise à René Coty à l'Élysée. Elle avait, quelques semaines auparavant, été la vedette du stand du carrossier Franay au Salon de Paris.

The presidential Traction Avant was officially presented to René Coty at the Élysée Palace on 10 November 1955. A few weeks earlier, it had been the star of the coachbuilder Franay's stand at the Paris Motor Show.



© CITROËN COMMUNICATION

Le général de Gaulle dans la Traction Avant carrossée en décapotable par Chapron. En arrière-plan la limousine sortie des ateliers Franay un an plus tôt.

General de Gaulle in a Traction Avant convertible built by Chapron. In the background is the Limousine model produced by Franay a year earlier.

René Coty, commande une seconde voiture d'apparat. Marius Franay ayant fermé ses ateliers, c'est Henri Chapron qui se charge alors de sa réalisation sur la même base à empattement long que la précédente, une « 15 Six H ». Modèle unique, elle aussi, cette Traction Avant est livrée le 3 octobre 1956. Elle est alors immatriculée 1 EN 75 puis 1 PR 75 en 1958 et 7 PR 75 à l'arrivée de l'imposante DS présidentielle Chapron au mois de novembre 1968.

René Coty ordered a second presidential vehicle. With Marius Franay having closed down, it was Henri Chapron who took care of the order, using the same long wheelbase as the previous vehicle, a "15 Six H". This Traction Avant, the only one of its kind, was delivered on 3 October 1956 with the number plate 1 EN 75, changed to 1 PR 75 in 1958 and 7 PR 75 with the arrival of the impressive Chapron presidential DS in November 1968.



© CITROËN COMMUNICATION

Immatriculée 1 FK 75 à sa livraison en novembre 1955, le général de Gaulle fait ré-immatriculer la limousine Franay 2 PR 75 le 30 septembre 1959. L'Élysée inaugure ainsi la série des cent premières immatriculations PR 75 réservée aux voitures officielles de la Présidence de la République.

From 1 FK 75 on delivery in November 1955, General de Gaulle changed the number plate of the Franay Limousine to 2 PR 75 on 30 September 1959. This was the first of the initial series of 100 PR 75 plates reserved for the official cars of the French presidents.

À L'AISE SUR TOUS LES TERRAINS...

Si pendant plus de vingt ans, la Traction Avant est la voiture par excellence adoptée par tous les milieux et toutes les classes, par les personnalités comme par les truands, par les familles comme par les élégantes, c'est bien parce que sa tenue de route sans égale, sa vitesse de pointe, son confort, son style incomparable lui permirent d'être à l'aise en toute situation et sur tous les terrains comme : EN VILLE...

AT EASE IN ALL CIRCUMSTANCES...

For more than 20 years the Traction Avant was the standard-setting car across all social classes, for high-profile personalities, gangsters, families and elegant dandies alike. It earned that reputation on the strength of its unrivalled roadholding, top speed, comfort and incomparable styling, which made it at ease in all circumstances and on all surfaces, including: IN THE CITY...



1955, place de La Concorde à Paris, la Traction Avant est omniprésente dans la circulation. Au premier plan, une « 11 Légère » de l'Armée de l'air française.

1955, Place de la Concorde, Paris. The Traction Avant is omnipresent. In the foreground, one of the French Air Force's "11 Légère" vehicles.

À LA CAMPAGNE... / IN THE COUNTRY...



Prototype « 11 Commerciale » 1937.

© CITROËN COMMUNICATION

Disposant d'une charge utile de 500 kg, la « 11 C » ou « 11 » commerciale est lancée à l'automne 1938. Celle photographiée ci-dessus, équipée de roues Michelin Stop, est encore un prototype. Véritable voiture mixte, selon les besoins de son utilisateur, elle reçoit, soit un faux-plancher plat en bois à deux positions, soit une banquette arrière facilement amovible qui lui permet d'offrir ainsi jusqu'à cinq confortables places.

With a payload of 500 kg, the "11C", or "11" Commerciale, light commercial vehicle was launched in autumn 1938. The model photographed here, equipped with Michelin Stop tyres, is a prototype. A real multi-function vehicle adapting to the needs of motorists, the "11C" was fitted either with a fake flat floor with two positions or with an easily-removed rear bench to provide up to five comfortable seats.



© CITROËN COMMUNICATION

Afin d'augmenter le volume de chargement de la « 11 C », il est prévu que la partie basse de son hayon, amovible si besoin, puisse se mettre en position « fourragère », comme ici, ou en position horizontale grâce à deux chaînes de retenue réglables.

To increase the load volume of the "11C" the lower – and removable – part of the tailgate could be placed in "fodder" position, as pictured here, or in horizontal position, using two adjustable holding chains.



© CITROËN COMMUNICATION

Après avoir vu sa production stoppée en 1942, la « 11 C » est à nouveau commercialisée à partir du mois de mars 1954. Elle reçoit alors une présentation plus proche des modèles tourisme et un hayon désormais en une seule partie reprenant la nouvelle malle arrière adoptée au mois de juillet 1952.

Production of the "11C" came to a halt in 1942, but started up again in March 1954. The new model looked much more like a regular car and now had a single-piece tailgate featuring the new boot design introduced in July 1952.

SUR LES TERRAINS DE JEUX... / AT PLAY...



© CITROËN COMMUNICATION

Lors de leur visite officielle en France du 19 au 22 juillet 1938, les deux souverains britanniques, le roi George VI et son épouse la reine Élisabeth, se voient remettre pour leurs filles, Élisabeth et Margaret, deux poupées prénommées Marianne et France offertes par les petites filles françaises dans le cadre d'une souscription nationale. Outre une somptueuse garde-robe confectionnée par les plus grands couturiers parisiens, celles-ci avaient chacune un cabriolet Traction avec immatriculation personnalisée.

During the official French visit of Britain's King George VI and his wife Queen Elisabeth from 19 to 22 July 1938, their daughters, Elisabeth and Margaret, were presented with two dolls, called Marianne and France, by French girls as part of a national fund-raising initiative. Along with beautiful clothes designed by top Parisian fashion designers, each of the dolls came with her own Traction Avant cabriolet with a personalised number plate.



© CITROËN COMMUNICATION

La réalisation sur mesure de ces deux cabriolets, avec conduite à droite bien évidemment, avait été confiée au carrossier AEAT qui avait travaillé d'après nature. Ils sont ici photographiés avec leur modèle dans la cour de son atelier de Neuilly. La voiture de gauche est vert clair tandis que celle de droite est bleue.

The made-to-measure production of the models – with right-hand drive, naturally – was entrusted to the AEAT coachbuilder firm, which worked from nature. The coachbuilders are photographed here with their model in the courtyard of the company's workshop in Neuilly. The car on the left is light green and the one on the right is blue.



© CITROËN COMMUNICATION

Au volant de ce cabriolet « 7 C », l'actrice suisse Myno Burney participe au gymkhana organisée le 1^{er} juin 1938 dans le cadre du Championnat automobile du Club Sportif de l'Union des Artistes. Accroupi, son camarade, le Français Albert Préjean, compte les quilles renversées !

At the wheel of a "7C", Swiss actress Myno Burney takes part in a gymkhana organised on 1 June 1938 as part of the Automobile Championship of the Union of Artists Sports Club. Fellow actor Albert Préjean bends down to count the skittles!



© CITROËN COMMUNICATION

La Traction Avant tractant des skieurs. Pour les besoins d'un tournage ou pour les actualités ? Une autre façon de skier à Paris sur la célèbre avenue Foch lors des difficiles hivers de l'immédiat après-guerre.

The Traction Avant pulling skiers. For a film shoot or a news reel? A new take on the sport in Paris, on the famous Avenue Foch, during one of the winters after the war.

AUX CONCOURS D'ÉLÉGANCE... / AT CONOURS D'ÉLÉGANCE...

Entre 1920 et 1939, les concours d'élégance se déroulaient à Hyères (avril), Cannes (avril), Bagatelle et Vichy (juin), Deauville (juillet), Le Touquet (août)... Le jury des concours primait et classait les voitures et les toilettes des conductrices, souvent des vedettes de la scène et de l'écran, des mannequins ou des épouses de personnalités. Le 23 juillet 1934, Jacqueline Citroën, la fille d'André Citroën, participe ainsi elle-même au Concours d'élégance de Deauville au volant d'une « 7 » cabriolet.

Between 1920 and 1939, Concours d'Élégance were organised in France in Hyères (April), Cannes (April), Bagatelle and Vichy (June), Deauville (July) and Le Touquet (August). The jury at the events judged the cars and appearance of the drivers, generally film or stage actresses, models or the wives of leading figures. On 23 July 1934, André Citroën's daughter Jacqueline Citroën took part in the Deauville competition at the wheel of a "7" cabriolet.



© CITROËN COMMUNICATION

« 7 A » participant au Concours d'élégance organisé au Bois de Boulogne le 8 juin 1934 par le quotidien sportif L'Auto. Ce jour-là, la nouvelle Citroën remporte le Premier Grand Prix et trois Prix d'Honneur tandis que Citroën se voit attribuer le Prix Spécial de l'Aérodynamisme.

A "7A" taking part in a Concours d'Élégance organised in the Bois de Boulogne park by motorsport daily L'Auto on 8 June 1934. That day, the new Citroën model won the Premier Grand Prix and three Prix d'Honneur awards, while Citroën won the "Special Prize for Aerodynamics".

SUR LE TOUR DE FRANCE... / IN THE TOUR DE FRANCE...



© CITROËN COMMUNICATION

Les Traction Avant, cabriolet et découvrables, ont toujours été très prisées lors des grandes manifestations cyclistes, et tout particulièrement sur le Tour de France. Que ce soit les journalistes pour prendre des photographies en action ou des directeurs sportifs pour être au plus près de leurs coureurs, tous ont apprécié leurs grandes qualités routières et leur excellent confort, comme ici lors d'une étape de montagne du Tour de France 1937.

Traction Avant cabriolets and convertibles have always been in high demand at big cycling competitions, and the Tour de France in particular. All users, be they journalists taking action shots or sports managers keeping in close contact with their teams, appreciated the car's impressive road manners and top-level comfort. Here, a mountain leg of the 1937 Tour de France.



© CITROËN COMMUNICATION/DR

En 1954 et 1955, Yvette Horner, accordéoniste de renom (elle a remporté la Coupe du monde de l'accordéon en 1948), sillonne les routes de France juchée sur le toit d'une « 15 Six » dans la Caravane du Tour de France.

Si piqures de moustiques et coups de soleil sont alors son quotidien, les chaleureuses ovations du public lui font aussi oublier tous ces désagréments.

In 1954 and 1955, renowned accordion player Yvette Horner, winner of the 1948 World Accordion Cup, drove around France on the top of a "15 Six" in the Tour de France caravan. The mosquito bites and burning sun were more than offset by the warm and enthusiastic reaction of the public.

SUR LES CIRCUITS... / ON TRACK...



© CITROËN COMMUNICATION/Collection Pierre Terrasson/DR

Pierre Terrasson, essayeur chez Citroën de 1933 à 1939, a testé les Traction « 7 », « 11 » et « 15 Six » sur l'autodrome de Linas-Montlhéry où Citroën y avait un laboratoire d'essai à demeure depuis son ouverture en 1924. Les voitures roulaient jour et nuit, par tranche de huit heures, pour tester leur efficacité et leur fiabilité. Elles subissaient des épreuves par tranches de 20 000 km. 20 000 en marche arrière, 20 000 en première, 20 000 en deuxième, 20 000 à vitesse maximale...

Pierre Terrasson, a test driver at Citroën from 1933 to 1939, tried out the Traction "7", "11" and "15 Six" on the Linas-Montlhéry track where Citroën had a permanent testing laboratory from its opening in 1924. The cars were driven day and night in eight-hour phases to assess their efficiency and reliability. They were also put through 20,000 km tests – 20,000 km in reverse, 20,000 km in first gear, 20,000 in second gear and 20,000 in top gear.

SUR LES LONGS PARCOURS AVEC FRANÇOIS LECOT... / GOING LONG DISTANCE WITH FRANÇOIS LECOT...



© CITROËN COMMUNICATION

Du 22 juillet 1935 au 26 juillet 1936, après le décès d'André Citroën survenu le 3 juillet 1935, François Lecot, restaurateur de la Rochetaillée-sur-Saône, parcourt 400 134 km au volant d'une « 11 A Légère ». Pendant un an, il roule ainsi de jour comme de nuit, par tous les temps, et en empruntant quasi exclusivement les fameuses routes nationales 6 et 7 !

After the death of André Citroën on 3 July 1935, François Lecot, a restaurant owner from Rochetaillée-sur-Saône, drove 400,134 km in an "11 A Légère" from 22 July 1935 to 26 July 1936. Over the course of that year, he drove day and night in all kinds of weather, and almost exclusively on France's famous national 6 and 7 roads!



© CITROËN COMMUNICATION

Du 26 septembre au 4 octobre 1934, François Lecot et Maurice Penaud, ancien mécanicien des Croisières Citroën, réalisent la première liaison postale reliant Paris à Moscou. Transportant du courrier diplomatique, ils parcourent à l'aller pas moins de 3 200 km en 70 heures, sans arrêt autre que le ravitaillement en carburant de leur « 7 S ». Effectué à une moyenne de 45 km/h, le voyage aller a duré trois jours, le séjour à Moscou deux, et le retour sera plus long, avec une escale à Varsovie, et s'achèvera place de La Concorde, la veille de l'ouverture du Salon de Paris. André Citroën, avec son chapeau melon, est ici entouré des deux héros, Maurice Penaud à sa droite et François Lecot à sa gauche.

From 26 September to 4 October 1934, François Lecot and Maurice Penaud, a former mechanic in the Citroën Croisières expeditions, accomplished the first postal link between Paris and Moscow. Transporting diplomatic mail, they drove the 3,200 km from Paris to Moscow in 70 hours, stopping only to fill up the tank of their "7S". At an average speed of 45 km/h, the outward journey took three days. After two days in Moscow, the return journey took longer, with a stop-off in Warsaw, and finished on Place de la Concorde on the day before the opening of the Paris Motor Show. André Citroën, wearing his bowler hat, is photographed here with the two heroes, Maurice Penaud on his right and François Lecot on his left.



© CITROËN COMMUNICATION

Judi 5 juillet 1934, François Lecot, à gauche, et Maurice Penaud, à droite, sont salués par André Citroën en personne, au centre, devant le magasin Citroën de la place de l'Opéra à Paris. Partis le 2 juillet au volant d'une « 7 S » noire, ils viennent d'effectuer un Tour de France et de Belgique en parcourant quelque 5 007 km sans aucun arrêt, en 77 heures et à 65 km/h de moyenne !

François Lecot (left) and Maurice Penaud (right) are welcomed by André Citroën in person in front of the Citroën dealership on Place de l'Opéra in Paris on 5 July 1934. The two men have just completed a 5,007-km tour of France and Belgium with no stop-offs in 77 hours at an average 65 km/h!

JAVEL...



© CITROËN COMMUNICATION

Hall de livraison de la toute nouvelle usine du quai de Javel (Paris), fin de l'été 1934. Pas moins de 11 Traction Avant flambant neuf sont ainsi mises en scène devant le hall d'entrée et au pied même du bureau d'André Citroën : cinq « 7 » en version berline, cabriolet et coupé, et six « 11 ». Une « 11 » familiale au premier plan, reconnaissable à ses six glaces et ses trois rangées de sièges ; juste derrière à gauche, une « 11 » coupé et une « 11 » cabriolet de trois-quarts arrière ; à droite une première « 11 » berline à ailes noires, une deuxième de trois-quarts arrière, entre la « 7 » cabriolet et la « 7 » coupé juste derrière, puis une troisième au fond, au centre, entre les deux « 7 » berline. Cette vue permettra de réaliser une imposante illustration en couleurs pour le catalogue du Salon de Paris qui se tiendra au mois d'octobre suivant, présentant tous les modèles et toutes les versions de la gamme des Traction Avant « 7 », « 11 » et, surtout, « 22 ».

In late-summer 1934, to prepare for the upcoming Paris Motor Show in October where the entire Traction Avant range was to be displayed, this photograph was taken in the delivery hall of the newly-built Quai de Javel plant. Eleven brand new Traction Avant models – four "11s" and seven "7s" – are shown in the entrance hall, underneath André Citroën's office. This shot was used to make an impressive colour illustration for the Paris Motor Show catalogue presenting all the models in the Traction Avant range – the "7", "11" and, above all, the "22".



© CITROËN COMMUNICATION

C'est dans une cathédrale de béton, de verre et d'acier tout juste sortie de terre que débute la production de la Traction Avant au mois d'avril 1934. La nouvelle usine du quai de Javel, achevée au mois d'août 1933 et avec son outillage ultra-moderne, est à la hauteur des ambitions d'André Citroën et de sa Traction Avant. Elle peut produire jusqu'à 1 000 voitures par jour !

Traction Avant production began in a recently constructed cathedral of concrete, glass and steel in April 1934. The new Quai de Javel plant, completed in August 1933 and equipped with cutting-edge tooling, fully lived up to the ambitions of André Citroën and his Traction Avant. The site could produce up to 1,000 vehicles a day!



© CITROËN COMMUNICATION

À partir du mois d'octobre 1955, l'usine de Javel accueille aussi la chaîne de montage de la toute nouvelle DS. Comme le montre ce cliché datant du mois de juin 1956, la Traction Avant partage « son » usine avec cette dernière pendant presque deux ans.

In October 1955 the Javel plant became home to the assembly line for the new DS. As shown in this picture from June 1956, the Traction Avant shared "its" plant with the DS for almost two years.

LA DERNIÈRE TRACTION / THE LAST TRACTION AVANT ...



© CITROËN COMMUNICATION

Le 25 juillet 1957, c'est le concessionnaire Citroën de Saint-Malo, M. Dufour, qui vient prendre livraison dans le hall de l'usine de Javel de la dernière Traction Avant produite. Sur cette « 11 » familiale, le mot fin a été peint sur les plaques d'immatriculation et un émouvant bouquet a été attaché au pare-brise. Cette voiture rejoindra le même jour la Bretagne par la route pour être livrée à son propriétaire. Après 23 ans, 4 mois et 15 jours de production, la Traction Avant tire définitivement sa révérence, s'effaçant devant une autre Citroën mythique... la DS !

The last Traction Avant ever produced was delivered to Citroën's dealer in Saint Malo, Mr Dufour, in the hall of the Javel plant on 25 July 1957. The word "fin" was painted on the number plates of the "11" Familiale and, in a moving gesture, a bouquet of flowers was attached to the windscreen. The car was driven to Saint Malo in Brittany the same day to be delivered to its owner. After 23 years, four months and 15 days of production, the Traction Avant bid its final adieu, making way for another legendary Citroën: the DS.

LA TRACTION AUJOURD'HUI / THE TRACTION TODAY



© LA TRACTION UNIVERSELLE / DR

41 Traction Avant réunies aux Arènes de Nîmes le 30 novembre 2013.
L'événement était organisé par Laurence Battani et Jacques Boudet par la section régionale Languedoc du club La Traction Universelle.

*Forty-one Traction Avant come together in the arena in Nîmes on 30 November 2013.
The event was organised by Laurence Battani and Jacques Boudet for the regional assembly of the Languedoc section of the La Traction Universelle club.*

LA TRACTION AUJOURD'HUI

80 ans après son lancement, la Traction Avant de Citroën fait toujours parler d'elle ! Pourquoi ?

D'une part, grâce à la ferveur que suscite ce modèle. Une ferveur entretenue et animée par les nombreux collectionneurs jamais avares pour faire partager leur passion au plus grand nombre, et pour démontrer que la robustesse et la fiabilité de leur voiture est toujours d'actualité. Ainsi en cette année d'anniversaire, nombreux sont les rassemblements et les manifestations organisés, toutes les occasions sont bonnes pour se retrouver ! Dans ce contexte, l'entité Citroën Heritage de la Marque entretient cette dynamique en soutenant un certain nombre d'initiatives pour que vive encore longtemps ce modèle de légende dans les esprits !

D'autre part, sans doute parce que la Traction Avant a ouvert la voie à l'automobile moderne avec le principe de roues avant motrices et directrices. Chez Citroën, depuis 1934, tous les modèles produits sont des tractions avant et la Marque a, depuis lors, été suivie par la plupart des constructeurs mondiaux. Une belle preuve qui salue la force de Citroën à créer et à innover. Une force qu'entretient la Marque au quotidien pour toujours proposer la réponse juste aux besoins des clients d'aujourd'hui... et de demain.

THE TRACTION TODAY

People are still talking about the Traction Avant 80 years after launch! Why is that?

First of all, because of the enthusiasm stirred by the car. That enthusiasm is kept alive by countless collectors, who never stint on sharing their passion with as many people as possible and showing them that their vehicles today remain impressively robust and reliable. Numerous gatherings and events are planned for the 80th birthday year, with plenty of opportunities for Traction Avant fans to meet up. The Brand's Citroën Heritage entity is fuelling the momentum by backing a number of initiatives to keep the legendary model alive in the collective consciousness.

People are also still talking about the Traction Avant because it paved the way for the modern automobile with the idea of front driving and steering wheels. Since 1934, all the models produced by Citroën have been front-wheel-drive. And carmakers around the world followed in the Brand's footsteps, underscoring Citroën's innate ability to create and innovate. That ability is cultivated every day by the Brand with a view to providing the right solutions to the needs of customers today and in the future.

DIRECTION MARKETING ET COMMUNICATION CITROËN
SERVICE PRESSE
6, rue Fructidor – 75835 Paris Cedex 17 – FRANCE

DOCUMENT NON CONTRACTUEL



CITROËN - DMCS/COM/Publications et Médiathèque

Conception : **LOVE IT**

Photo de couverture : publicité pour l'essai de la 15 Six, 1952 © CITROËN COMMUNICATION

Traduction anglaise : **VO Paris**

Édition : **Panoply** – Imprimé en UE – Mai 2014

SA au capital de 1 59 000 000 euros – RCS Paris 642 050 199 – Siret 642 050 199 00990 – APE 7010 Z

Remerciements à Antoine Demetz et Stéphane Chesnel pour leur aide et leurs conseils avisés.

CITROËN a choisi pour sa brochure 80 ANS DE LA TRACTON AVANT

un papier respectueux de l'environnement certifié FSC, le Natural Evolution (Gruppo Cordenons)

PHOTOS VIDÉOS DISPONIBLES SUR :

<http://www.citroencommunication-echange.com/>

Identifiant (majuscules) : **TRACTION**

Mot de passe (majuscules) : **AVANT80ANS**

