

## Citroën célèbre les 80 ans de sa Traction Avant



1934, Citroën lance la nouvelle « 7 A ». Le public baptise très vite la « 7 A » **Traction Avant** du fait de **ses roues avant motrices et directrices, une première pour un modèle de série il y a 80 ans.**

**Développée en 12 mois**, la « 7 A » a pour objectif de mettre la marque aux chevrons dirigée par André Citroën hors de portée de ses concurrents et de lui assurer un succès durable.

« **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**, 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.

La plus marquante de ces innovations repose **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 tchecoslovaque) 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 arrières, existant sur les modèles à propulsion, est supprimé. L'absence de cet 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.

La voiture est présentée à la presse le 18 avril 1934. 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. Ce sont **759 123 exemplaires** qui seront assemblés dans les usines Citroën de Javel à Paris (France), de Slough en Angleterre, de Forest en Belgique et de Cologne en Allemagne.

Développée en douze mois, la [berline](#) « 7 A » est présentée pour la première fois aux concessionnaires Citroën, en France, en mars 1934. Le « 7 », utilisé pour la nommer, correspond aux nombres de chevaux fiscaux (CV) de la voiture. La « 7 A » est une berline équipée d'un moteur de 1 303 cm<sup>3</sup> 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 cm<sup>3</sup>), elle peut atteindre les 100 km/h. La « 7 B » est disponible en version berline, [cabriolet](#), [coupé](#) à 2 ou 4 places. La version sport « 7 S » peut aller jusqu'à 110 km/h. Sa puissance est de 46 ch (1 911 cm<sup>3</sup>) et de 11 chevaux fiscaux (CV). Sa vitesse de pointe s'élève à 110 km/h. Elle existe en berline, cabriolet et coupé. En septembre 1934, la « 7 C » remplace la « 7 B ». Elle propose une cylindrée accrue de 99 cm<sup>3</sup> (1 628 cm<sup>3</sup>) 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.

En octobre 1934, la « **7 S** » de 11 CV fiscaux change d'appellation pour être nommée « **11 AL** » (L pour Logère). 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 (plus 20 cm) et plus large (plus 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 glaces, appelée la « 11 C ».

En février 1939, « 11 B » et « 11 BL » changent de nom pour s'appeler respectivement «

11 B Perfo Â» et Â« 11 BL Perfo Â». Un changement qui se fait Ã l'occasion de modifications apportÃ©es sur l'admission et avec l'adoption d'un nouveau carburateur inversÃ©. Leurs performances sont amÃ©liorÃ©es. Elles passent de 46 Ã 56 ch et leur vitesse maximale est de 115 km/h pour la Â« 11 B Perfo Â» et 120 km/h pour la Â« 11 BL Perfo Â». AprÃ¨s la guerre, le public adopte pour ces deux modÃ¨les des appellations diffÃ©rentes de celles de l'usine : Â« 11 LÃ©gÃ¨re Â» et Â« 11 Normale Â».

Les Traction Avant Â« 11 Â» sont les plus rÃ©pandues, elles ont Ã©tÃ© produites de 1934 Ã 1957 Ã 620 455 exemplaires.

La nouvelle Traction Avant, commercialisÃ©e courant 1938, est Ã©quipÃ©e d'un moteur 6 cylindres en ligne d'un peu moins de 3 litres, c'est la Â« 15 Six Â». Sur une coque de Â« 11 Normale Â», modifiÃ©e seulement dans sa partie avant, est montÃ© le moteur 6 cylindres en ligne d'une cylindrÃ©e de 2 867 cm<sup>3</sup>, et d'une puissance de 77 ch. La Â« 15 Six Â» affiche 16 CV fiscaux. Sa vitesse maximale de 135 km/h, sa capacitÃ© Ã tenir une moyenne de 100 km/h et son exceptionnelle tenue de route lui font connaÃ®tre rapidement un accueil favorable. Elle est alors baptisÃ©e la Â« reine de la route Â».

En juin 1938, elle est lancÃ©e sous le nom de Â« 15 Six G Â» pour son moteur qui tourne Ã gauche. Ã la berline se joignent, en mars 1939, une Â« familiale Â» de 8 Ã 9 places et 6 glaces, et une Â« limousine Â» de 5 places et 6 glaces.

Quelques cabriolets ont aussi Ã©tÃ© rÃ©alisÃ©s entre 1939 et 1946/47. En septembre 1947, le sens de rotation du moteur est rÃ©tabli et la Â« 15 Six G Â» devient la Â« 15 Six D Â». En avril 1954, la Â« 15 Six Â» est aussi proposÃ©e avec, Ã l'arriÃ¨re, une suspension hydropneumatique qui prÃ©figure celle de la future DS. Elle est appelÃ©e la Â« 15 Six H Â».

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

Au Salon de Paris en 1934, CitroÃ«n prÃ©sente le prototype d'une Traction Avant de sport, de couleur rouge, qui porte l'inscription : **Â« la 22 &#150; CitroÃ«n 8 cylindres traction avant cabriolet Â»**. Cette huit cylindres en V, Ã roues avant motrices, est annoncÃ©e comme la voiture la plus sÃ©re et la plus rapide du monde. Avec une cylindrÃ©e de 3 822 cm<sup>3</sup>, sa puissance rÃ©elle affichÃ©e est de 100 ch et sa vitesse de pointe de 140 km/h. Elle se caractÃ©rise aussi par une finition intÃ©rieure trÃ¨s soignÃ©e et surtout une prÃ©sentation extÃ©rieure diffÃ©rente avec, notamment, un capot plus long, un pare-chocs double, des phares encastrÃ©s dans les ailes dont le carÃ©nage englobe les avertisseurs et monogramme Â« 8 Â». Le salon terminÃ©, la Â« 22 Â» disparaÃ®t sans laisser de traces et sans donner naissance Ã un modÃ¨le de sÃ©rie.

La Traction Avant a ouvert la voie Ã l'automobile moderne avec le principe de roues avant motrices et directrices.

[Photos](#): Copyright CitroÃ«n et P.Louys

VidÃ©o: DVD CitroÃ«n

Eric Houguet, 30/05/2014