

l'automobiliste

N° 38 - 10 fr.



les TRACTIONS AVANT "7" & "11"



N° 38
mai - juin 1975
Le numéro : 10 F

l'automobiliste

la revue de l'amateur

42, rue du Bac - Paris 7ème - 548.82.05

Alors qu'en 1966, date de création de "l'automobiliste", 4 clubs se partageaient les rares fanatiques français d'automobiles anciennes, aujourd'hui plus de 60 clubs se partagent, j'allais dire se disputent, les quelques 20 à 25.000 amateurs français. Donc, si vous souhaitez parler voitures anciennes avec des "connaisseurs", vous trouverez sûrement dans ce numéro (page 46) le club de vos rêves.

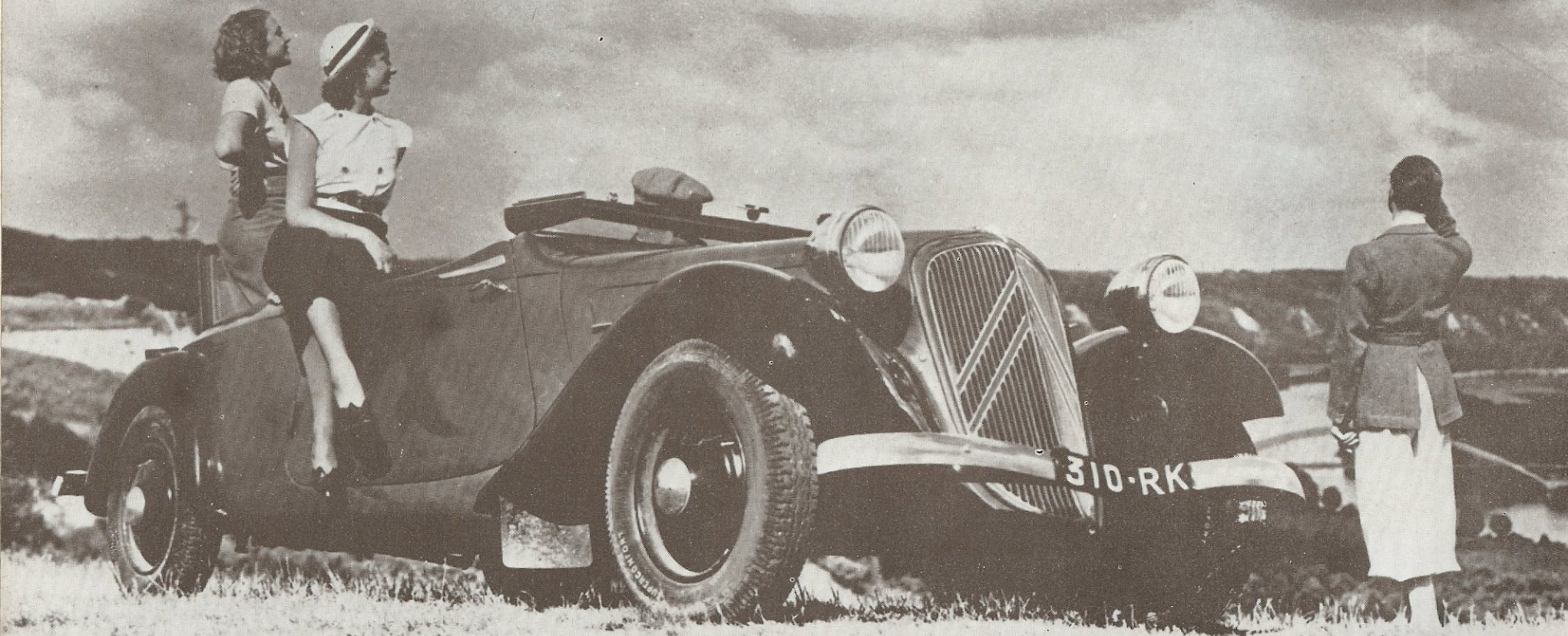
La vente de voitures anciennes chez Christies à Genève devait marquer la saison 1975. Considérée par certains comme le baromètre permettant de fixer la cote de tout ce qui roule et qui a plus de 20 ans, la vente de cette année se caractérisa par un effondrement général des cours. En effet, environ 10% des voitures proposées trouvèrent un acquéreur prouvant une fois de plus, s'il en était encore besoin, que rien n'est plus délicat que de fixer le prix d'une voiture ancienne. Certains de nos lecteurs, déçus de ne pas trouver dans nos colonnes un "argus" de l'automobile d'époque, comprendront peut-être mieux notre prise de position.

C'est encore de la Traction Avant dont il est question dans ce numéro. Nous ne pouvons faire moins que de consacrer deux numéros à une voiture qui marqua son époque et qui fut extrêmement liée, depuis 40 ans, à l'histoire de l'automobile. Tractions historiques de la guerre couvertes de gloire, mais aussi tractions illustres comme celles de Pierrot le Fou, du gang des tractions, ou de la police américaine.

La "15" et la mystérieuse "22" feront l'objet, dans notre numéro de décembre, d'une étude séparée.

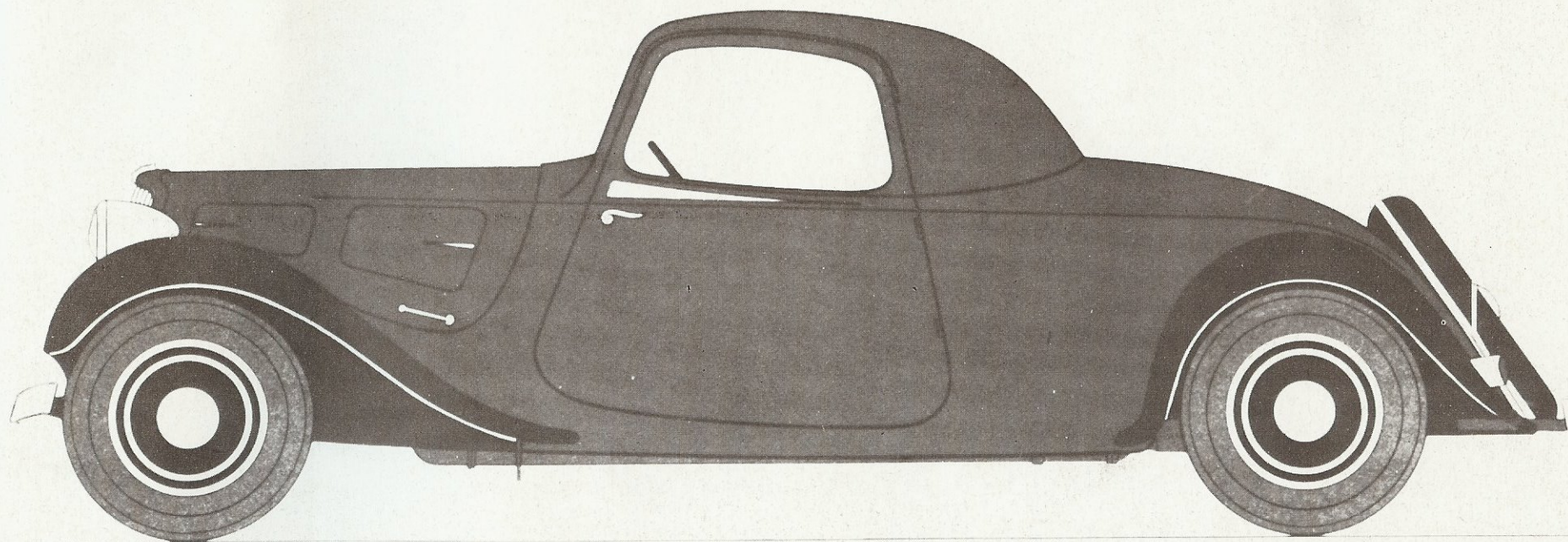
Ce numéro 38 a pu être réalisé grâce à l'aimable collaboration de : Mlle Jacqueline Dupont et M. Allard des Archives Citroën ; J.P. Blaisius ; J. Borgé, reporter à Paris-Match ; A. Brenet, peintre officiel de l'Armée et de la Marine ; A. Chevrier ; P. Lenoir, de l'A.C.F. ; L. Loreille ; le colonel J. Martel, Conservateur au musée de l'Armée ; P. Négro ; A. Saurin ; J.G. Seruzier ; M. Sobra de l'A.C.M. ; et les sociétés D.A.F., Fulmen, Yacco. Nous les en remercions.

Articles	Auteurs	Pages
Motobécane-Story	P. Négro	2
LA TRACTION AVANT CITROEN — 2ème partie — Les "7" et "11" - Le temps des épreuves et de la gloire, 1934 — 1945, par Christian-H. Tavard		7
"Rosalie IX - Yacco", et Rallyes Monte-Carlo 1936-1939		8
La "7" : le moteur, les caractéristiques, la caisse, les signes extérieurs de reconnaissance, la suspension		10
La Traction Avant de 1939 à 1945 : à gazogène ; militarisée ; dans la Résistance ; à la Libération ; vers la victoire		17
Les "11" légères et normales : caractéristiques des principaux modèles		35
Pour garnir vos vitrines	J.P. Blaisius	40
Chroniques		43
Petites annonces		47
Traduction anglaise par Peter Blair Richley		
Notre couverture : Plus tard : "au temps des hold-up", peinture de Alain Chevrier.		
Abonnement 1 an - 6 numéros Spécifier à compter de quel numéro France : 60 F — Etranger : 75 F numéros spéciaux compris		
Directeur de la publication : Adrien Maeght Maquette d'aspect : C.-H. Tavard Dépôt légal : 2ème trimestre 1975 Commission paritaire n° 44.457 Tous droits de reproduction réservés pour tous pays NDLR : les documents et manuscrits non publiés ne seront pas rendus Imprimé à Paris sur les presses de l'Imprimerie ARTE.		



Les Traction Avant **CITROËN**

le temps des épreuves et de la gloire



Dessin - Oliver

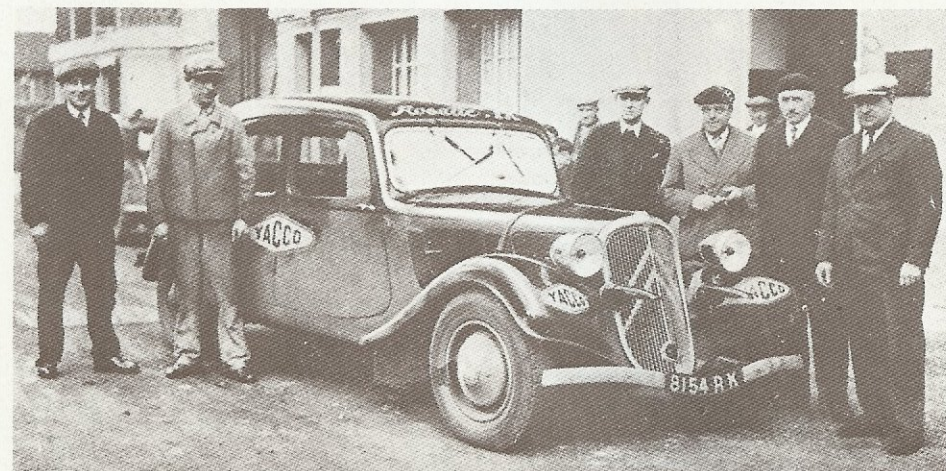
Citroën faux cabriolet 11 léger - 1935



EN 1936 "ROSALIE IX", UNE "11" DE SERIE COUVRE 100 000 KILOMETRES A 1 500 KM/JOUR

Ce fut le dernier exploit des "Rosalie" lancées par la marque d'huile "Yacco", et qui, cette fois-ci, ne se passait pas sur un autodrome comme pour la "Rosalie VII" de 1934. Un exploit similaire fut aussi effectué en 1936 par Yacco avec la "Delphine II" qui était une "Peugeot 402", avec laquelle Marchand et son équipe parcourut 100 000 km à la moyenne de 1 500 km/jour.

Assez peu de renseignements existent sur la "Rosalie IX", hormis les documents publicitaires édités par les lubrifiants Yacco. La performance établie sous le contrôle de commissaires de l'Automobile-Club de France, fut d'ailleurs réalisée sous la seule responsabilité de cette marque. André Citroën disparu, les nouveaux dirigeants de la marque du quai de Javel autorisaient tout au plus, comme pour l'exploit de François Lecot, à citer la marque de la voiture. Avec cette dernière, Dintilhac, président directeur



César Marchand (dernier à droite), son équipe de mécaniciens, et la "Rosalie IX" Yacco.

de Yacco, avait d'ailleurs demandé à de nombreux concessionnaires de la marque de bien vouloir y participer. En effet, les 100 000 kilomètres furent parcourus sur une vingtaine de routes reliant Paris à différentes grandes villes de France situées aux quatre points cardinaux ; en partant du nord l'on peut ainsi citer : Dunkerque, Lille, Mézières, Metz, Nancy, Vesoul, Dôle, Lyon, Marseille, Toulouse, Biarritz, Saumur, Nantes, Rennes, Coutances, Cherbourg, Deauville, Le Havre, Dieppe, Le Tréport. Ainsi pas moins de 63 concessionnaires de la marque Yacco, dont de nombreux agents Citroën, y participèrent en plus de l'équipe des "Records du Monde" de César Marchand, lequel préparait les voitures dans ses ateliers.

"Rosalie IX", sur laquelle l'on possède peu de documents, semble avoir été une "11 A normale" de série — mais revue par les mécaniciens de César Marchand — qui ne se distinguait extérieurement de ses sœurs, que par les labels Yacco apposés sur ses portières, son arrière, et ses ailes avant. De plus au-dessus du pare-brise était inscrit son nom.

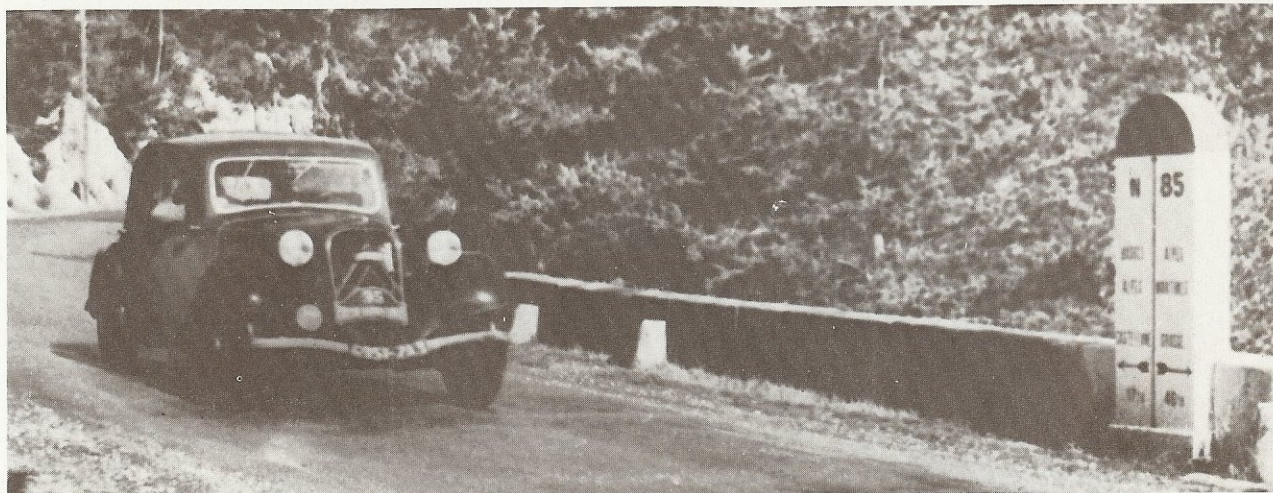
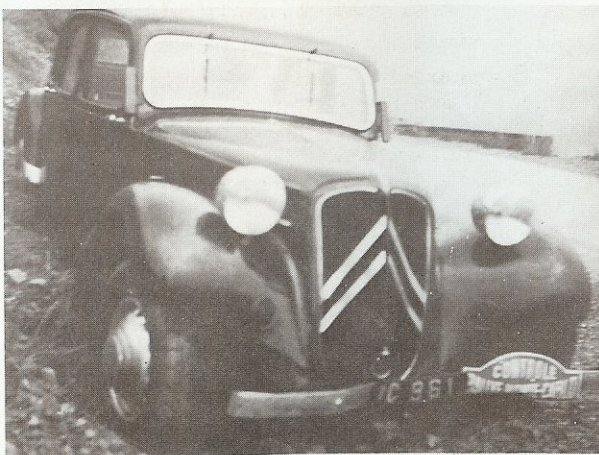
LA TRACTION AVANT AUX RALLYES DE MONTE-CARLO D'AVANT-GUERRE

Avant la Seconde Guerre mondiale, la marque du quai de Javel n'avait jamais vu beaucoup de concurrents choisir ses voitures pour participer au célèbre rallye international. La meilleure de ses places fut en 1929, quand le commandant roumain Berlescu se classa 5ème avec une "Six" de 2,434 l. sur le parcours de Budapest.

Puis, en 1934, c'est la 98ème place de François Lecot avec un car Citroën et 10 passagers, relatée dans le chapitre précédent avec les autres exploits du "célèbre randonneur aux 400 000 kilomètres". C'est lors de ce dernier exploit — jamais égalé — qu'il participa simultanément au XVème (et non XVIème) Rallye de 1936, en venant de Valença au Portugal à 2.985 km de Monaco, toujours avec sa "11" légère, qu'il pilotait déjà journalièrement depuis six mois.

Pourtant c'est à une femme que l'on doit d'avoir ouvert le palmarès de la Traction Avant dans le Rallye de Monte-Carlo, et ce, dès 1935. En effet, c'est lors de cette XIVème édition de la grande épreuve internationale, que Mme Geoffre prit le départ du Mans avec une Citroën Traction Avant "7" C portant le n° 137. Seule à avoir choisi ce point de départ, elle réussit à classer sa voiture en prenant la 95ème place sur 103 arrivées, alors qu'il y avait eu 148 partants. L'histoire ne nous dit pas si, en tant qu'arrivée dans les temps, elle eut beaucoup

Lors du rallye de 1938 les commissaires se servaient aussi de "11" Citroën. Remarquez que celle-ci est dotée de flèches de changement de direction.



Une des rares photos de Traction Avant Citroën lors d'un rallye d'avant-guerre. La "95" de F. Barthélémy et Rastonil, venant d'Amsterdam, va franchir la borne départementale pour pénétrer dans les Alpes-maritimes lors du XVIIème Rallye en 1938.

d'ennuis avec la nouvelle Traction. Elle avait pourtant 70 points de moins que le premier sur "Vivasport" Renault de 5,54 l., et 54 de plus que le dernier, qui pilotait pourtant une Packard de 6,30 l. venant seulement d'Amsterdam ! En fait, ce n'était pas une mauvaise place — pour une voiture souffrant de maladies de jeunesse et pilotée par une femme — dans une épreuve où la plupart d'entre elles eurent beaucoup de déboires ; il est vrai qu'un grand nombre de pilotes féminins était parti du Grand Nord !

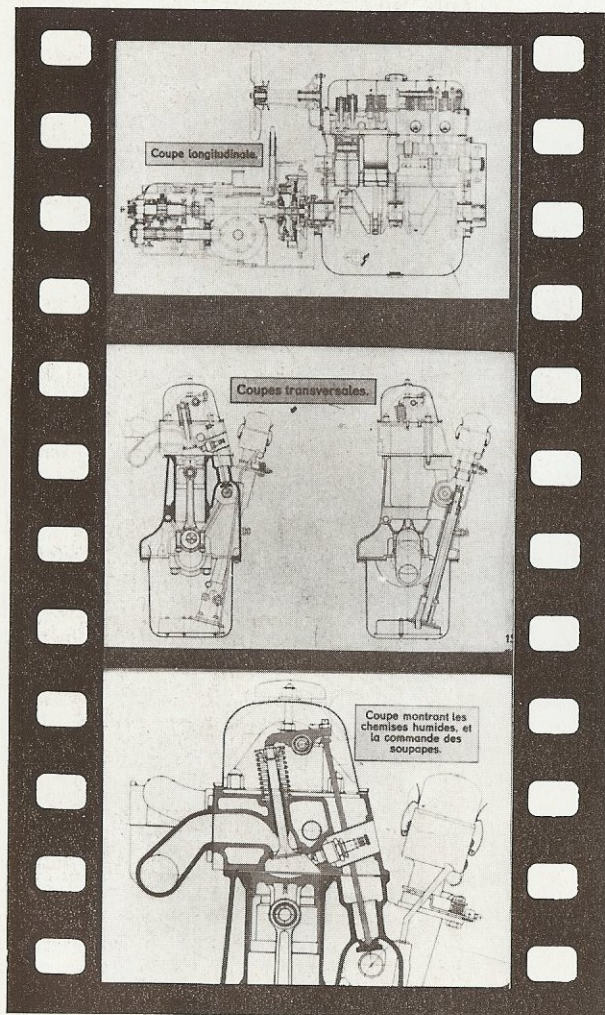
Il fallut attendre le XVIème Rallye de 1937 pour voir au départ d'autres concurrents arriver sur Traction Avant ; l'exploit de F. Lecot, l'année précédente, étant quand même une exception. Deux se placèrent respectivement aux 22ème et 39ème places sur 81 concurrents classés, alors que 121 étaient partis. C'était déjà un beau palmarès pour une jeune voiture.

La mieux placée était une "7" Sport — ou peut-être une "11" AL (?) — portant le n° 6, et que J. Foch et Bousquet avaient amenée de Stavanger, point de départ qu'avait choisi le plus grand nombre de concurrents ; pas moins de trente ! La seconde Traction Avant portait le n° 38, et était une "7" C ; venant d'Uméa, elle était pilotée par A. Erlanger.

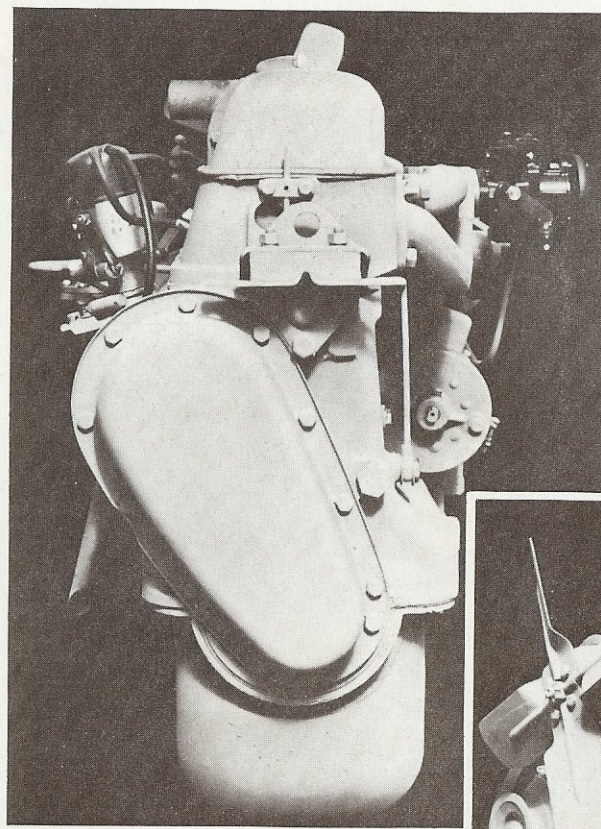
Malgré ce relatif succès, l'année suivante ne vit qu'une seule Traction Avant "7" C à l'arrivée du XVIIème Rallye de Monte-Carlo. Pilotée par F. Barthélémy et M. Rastonil, cette n° 95 ne se comporta pas trop mal puisque ceux-ci, partant d'Amsterdam, réussirent à la placer 58ème sur 91 concurrents classés, et 116 au départ.

Ces deux concurrents reprirent encore le départ en 1939, lors du XVIIIème Rallye, mais à bord d'une "11" AL, portant le n° 96. Partant de Tallinn, ils se classèrent 24ème sur 100 concurrents ayant réussi à terminer, 121 étant au départ. C'était un résultat encore meilleur que les précédents. La seconde Traction Avant numérotée 96 était pilotée par G. Deltour et E. Girard ; ceux-ci, venant d'Amsterdam, classèrent leur "11" AL à la 69ème place, ce qui était aussi très honorable.

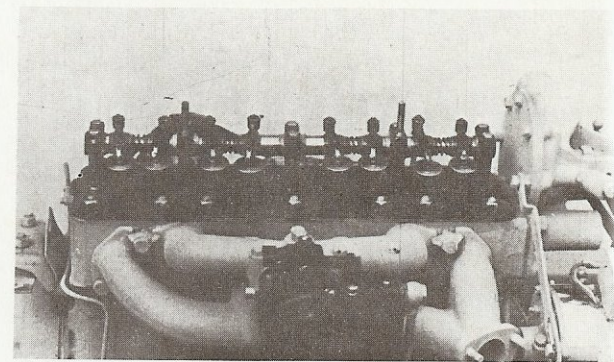
Avec la "drôle de guerre", l'année d'après ne vit naturellement pas de Rallye de Monte-Carlo en janvier. Les Traction étaient alors en grande partie mobilisées, et il fallut attendre le XIXème Rallye, en 1949, pour les revoir y participer de nouveau ; cette fois en force, elles enlevèrent plusieurs places fort honorables. Vous en jugerez dans un prochain chapitre.



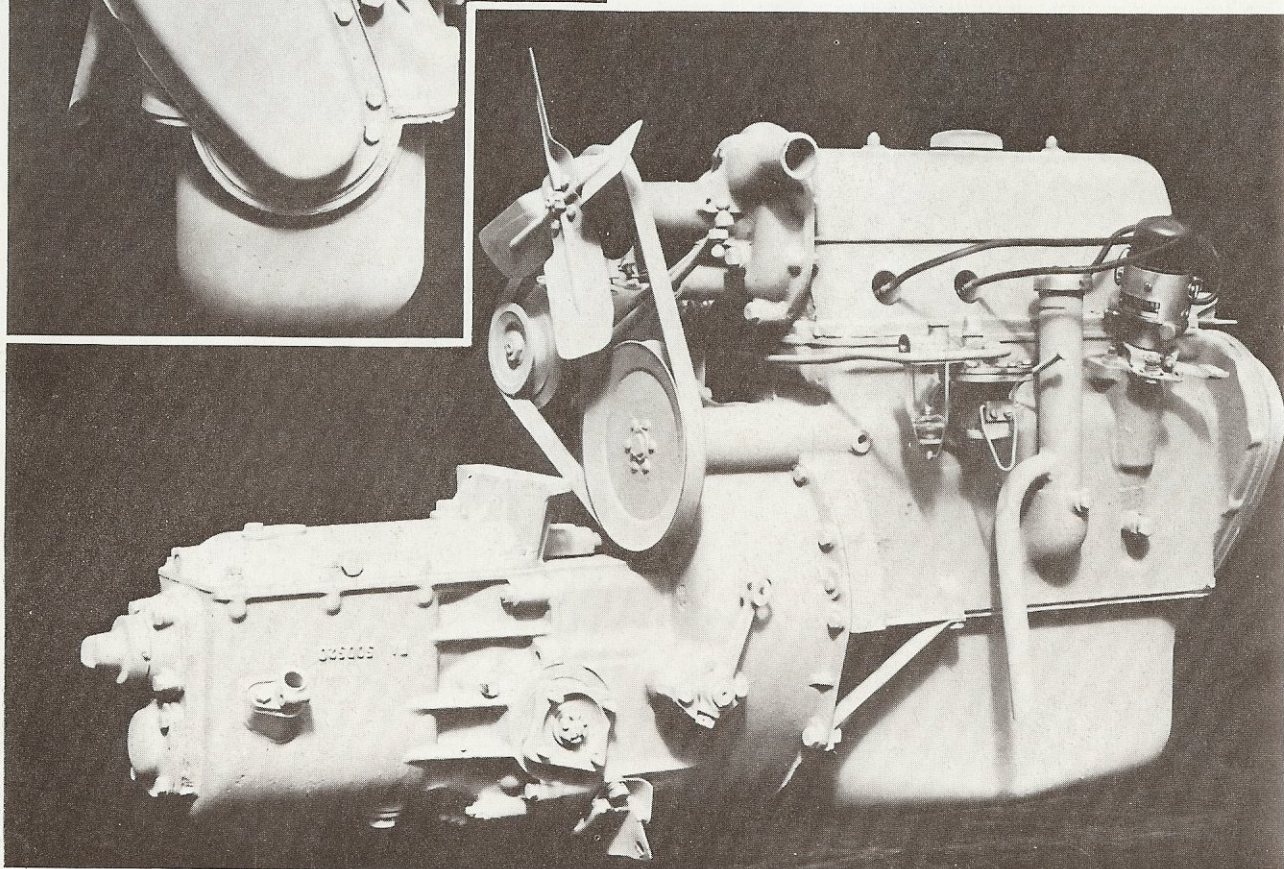
1



2



Le cache-culbuteurs étant enlevé se distinguent sur cette vue : l'arbre à cames, les soupapes et les culbuteurs. Sur le devant, le carburateur et la tubulure d'échappement. Collection A. Maeght.



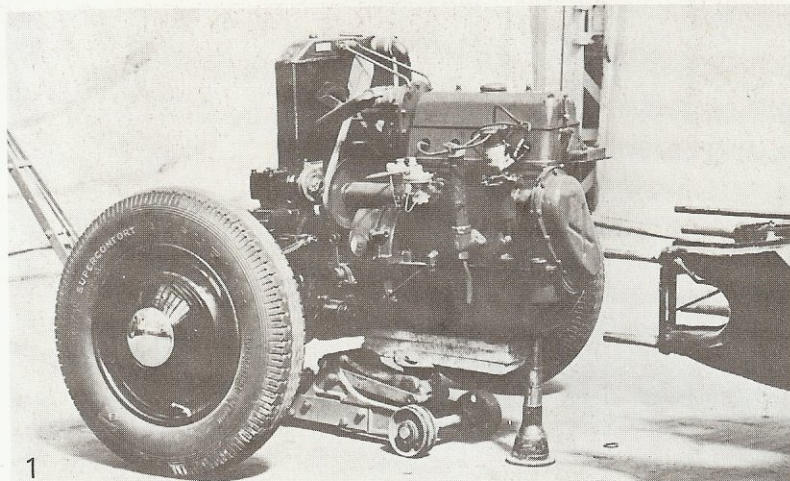
3

1 - Extrait d'un des films publicitaires que A. Citroën fit envoyer à ses concessionnaires lors du lancement de la "7".

2 - Vue arrière du moteur de la "7 A" (72x80) dont l'on distingue l'échappement à droite au-dessus de la dynamo et sous le carburateur Solex 30 BF à starter automatique.

3 - Côté gauche de l'un des premiers moteurs de "7 A" à ventilateur à 4 pales.

LA "7" CITROËN LE MOTEUR



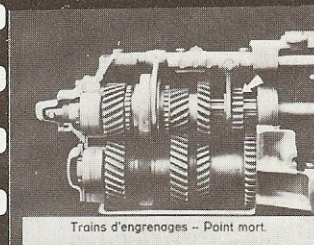
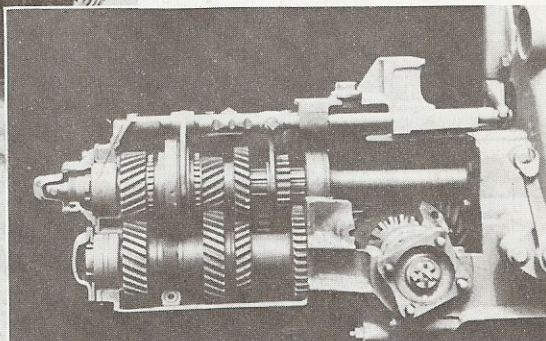
1

1 - L'ensemble moto-propulseur séparé de la coque dont s'aperçoivent à droite les étriers d'as-

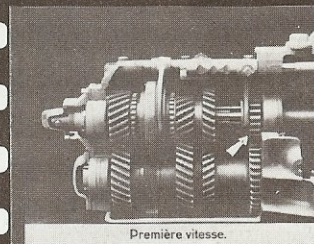
2 - Le groupe moto-propulseur monté, mais sans les bras de pare-chocs, et les avertisseurs, mais avec le radiateur et les supports

3 - La boîte de vitesses. Ci-dessous sa coupe longitudinale ; à droite, extrait du film publicitaire conçu pour les concessionnaires Citroën, et montrant les positions des pignons au point mort et différentes

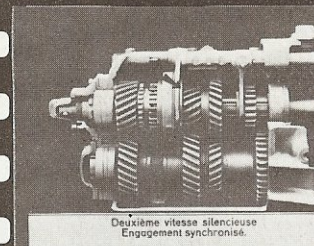
3



Trains d'engrenages - Point mort.



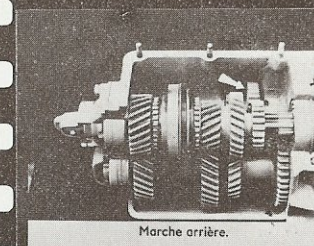
Première vitesse.



Deuxième vitesse silencieuse
Engagement synchronisé.



Troisième vitesse silencieuse
Engagement synchronisé.

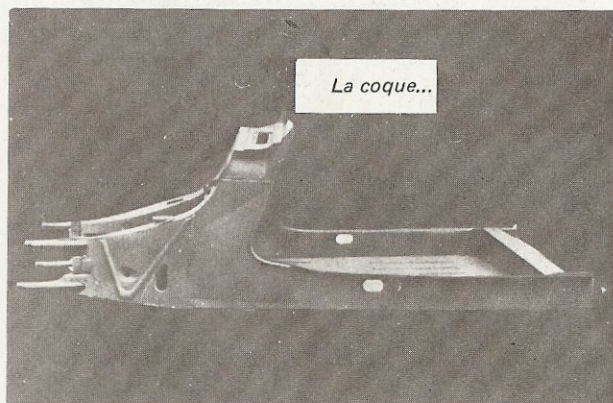


Marche arrière.

CARACTERISTIQUES DES DIFFERENTS MODELES DE "7"

Années de sortie	1934				1935	1936-1937	1938	1939 mars
MODELES	7 A	7 S	7 B	7 C	7 C	7 C	7 C - Pilote	7 C - Eco
Tous à moteur 4 cylindres rapporté refroidi par eau								
MOTEUR								
– Puissance fiscale en ch	7	11	9	9	9	9	9	9
– Puissance réelle en ch	32	42/46	35	36	36	36	36	36
– Cylindrée en cm3	1298/1303	1911	1628/1529	1628	1628	1628	1628	1628
– Alésage x course m/m	72 x 80	78 x 100	78 x 80	72 x 100	72 x 100	72 x 100	72 x 100	72 x 100
– Nombre tours/minute	3200	3200	3200	3800	3800	3800	3800	3800
– Taux compression	5,7	5,9	5,7	5,9	5,9	5,9	5,9	6,2
DIMENSIONS								
– Empattement m/m	2910	2910	2910	2910	2910	2910	2910	2910
– Voie avant m/m	1340	1340	1340	1340	1340	1340	1374	1374
– Voie arrière m/m	1324	1324	1324	1330	1324	1324	1354	1354
– Pneus m/m	140 x 40	150 x 40	140 x 40	140 x 40	140 x 40	140 x 40	155 x 400	155 x 400
– Poids kg	900	1025	900	900	1025	1025	1025	1025
PERFORMANCES								
– Vitesse maximum km/h	95	110	100	100	100	100	110	95
– Vitesse utilisation km/h	93	100	93	93	93	93	102 à 3800 tr/mn	74 à 2500 tr/mn

Nota: Ce tableau a été établi d'après cinq documents anciens, ou récents dont un publié par un historien de "la marque aux chevrons". En le réalisant nous avons constaté que certains chiffres, ou dimensions, ne correspondaient pas exactement entre eux comme il se devrait ; dans ce cas nous avons choisi les indications données par la majorité, et au pis aller indiqué les deux chiffres. Soulignons que certains de ces documents d'origine peuvent avoir été victime de "coquilles" d'imprimerie en modifiant les véritables données.



et son plan...

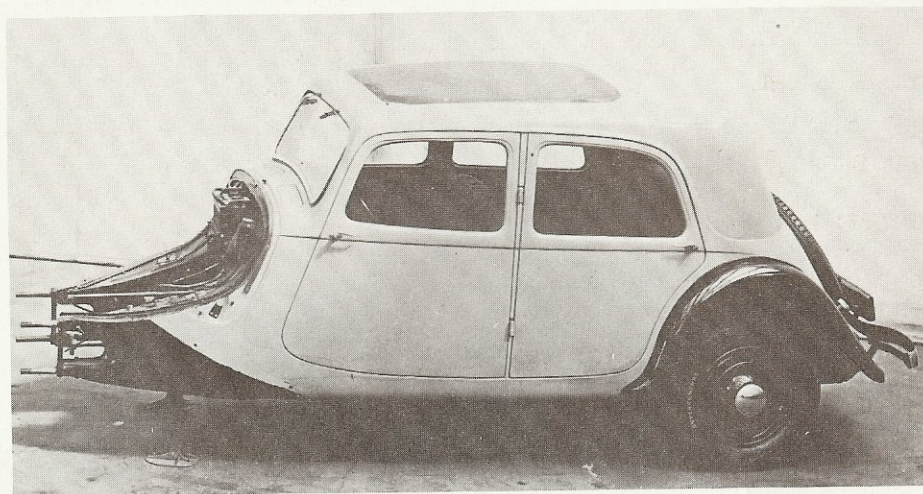


... a un fond plan et parallèle au sol sans aucune aspérité. Ci-contre l'ensemble vue avant, d'après film publicitaire.

LA "7" CITROËN

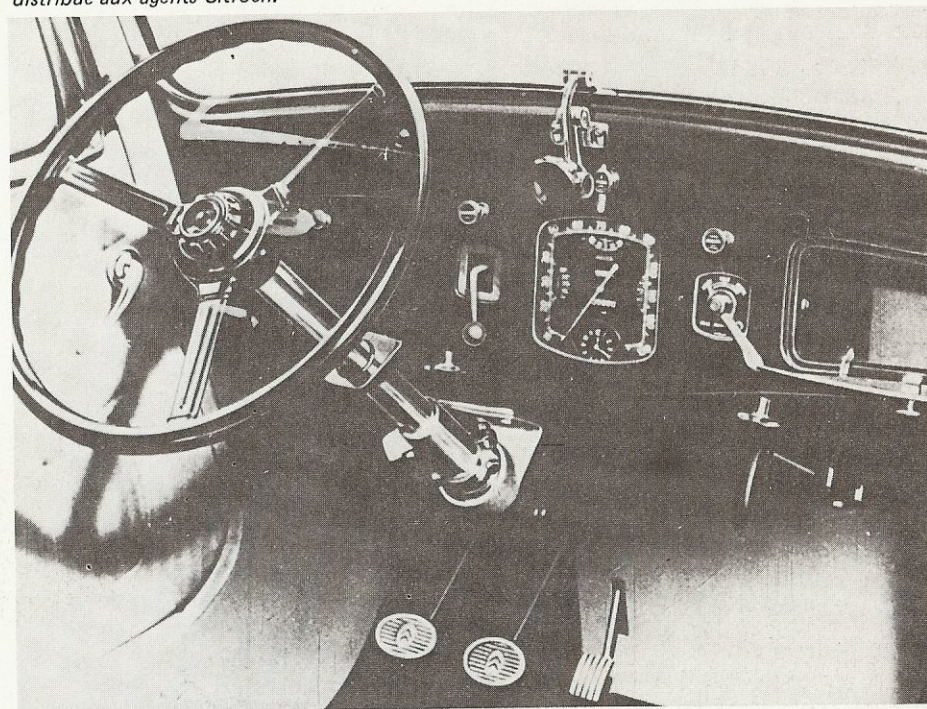
LA CAISSE
LA COQUE

Comme l'annonçait le film de propagande : "La "7" Citroën n'a pas de châssis, la carrosserie "tout acier monocoque" supporte directement les organes mécaniques".

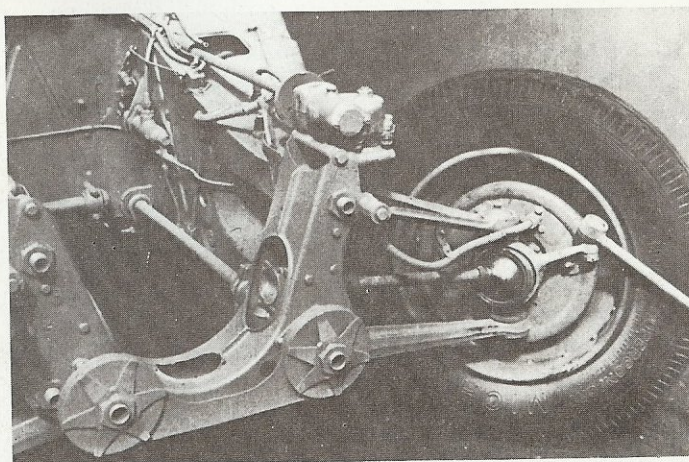


Le tableau de bord et les organes de commande d'une "7" de 1934, que l'on retrouve légèrement modifiés sur celle de 1935, publiés dans un ouvrage récent. D'après le film de propagande distribué aux agents Citroën.

Vue trois quart arrière de la carrosserie de la "7", montrant la ligne de soudure de côté et du panneau arrière. D'après film de propagande.



Le berceau du moteur, monté sur 4 broches, "supporte toute la mécanique avant". D'après film de propagande.

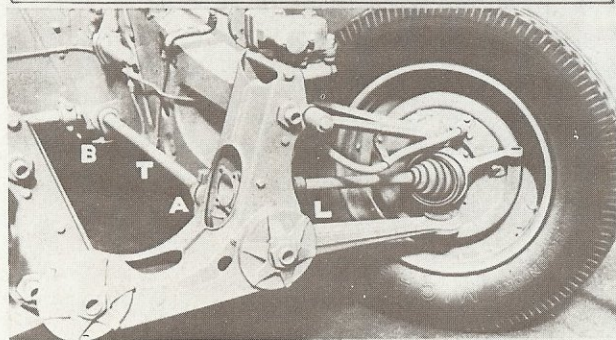


CITROEN T.A. — Type 7 ch — 1934-1940 (Signes extérieurs de reconnaissance)

	7 A — 1934	7 B — 1934	7 S — 1934	7 C — 1934	7 C — 1935
Numéro de coque	0 à 7 000 (1 à 6 000) mai—juin 1934 : 7 000	10 001 à 20 000 30 001 à 30 620 juin—décembre 1934 : 20 620	20 001 à 21 500 juin—octobre 1934 : 1 500	50 001 à 56 700 décembre 1934 à mars 1939 : 61 669	71 401 à 80 000 (50 000 à 72 000)
Types de carrosserie	Berline 4 places 4 portes	Berline 4 places 4 portes Roadster-cabriolet décapotable, 2 places, 2 portes spider garni Coupé ou faux-cabriolet, ou cabriolet fermé, 2 places, 2 portes spider garni Les 1 000 premières des précédentes.			
Toit (ou pavillon)	Souple en moleskine noire jusqu'en janvier 1935		Pavillon tôle pour les faux-cabriolet		Pavillon tôle
Avant : capot avertisseurs calandre volets d'aération latéraux volets d'auvent — ailes	Deux avec grilles chromées sur pare-choc avant Nickelée avec chevrons inclus 2 de chaque côté du capot s'ouvrant même sens vers l'avant 2 devant le pare-brise				A la base des ailes S'ouvrant en sens opposé l'un de l'autre
Arrière : malle bouchon à essence plaque minéralogique	Accessible de l'intérieur Roue de secours à housse métallique en 2 parties 2 de chaque côté roue secours Lumineuse au bas et milieu				
Roues Pneus	Michelin 140 x 40 Pression av. 1,300 ; arr. 1,500 kg/cm2		Michelin 150 x 40	Michelin 140 x 40	A disque plein Stop KSOP 5 tocs. Enjoliveurs peints calotte chromée.
Tableau de bord	Lumineux Au centre avec 2 vide poches				Commutateur d'éclairage et d'avertisseur "commodo" à 2 leviers sous volant.
Eclairage : phares lanternes arrière	Profilés avec verre plat Avec stop incorporés				
Peinture					
Sièges					
Divers	Direction à colonne brisée et renvois multiples		Pot d'échappement dans le brancard droit	Pot d'échappement sous la coque	

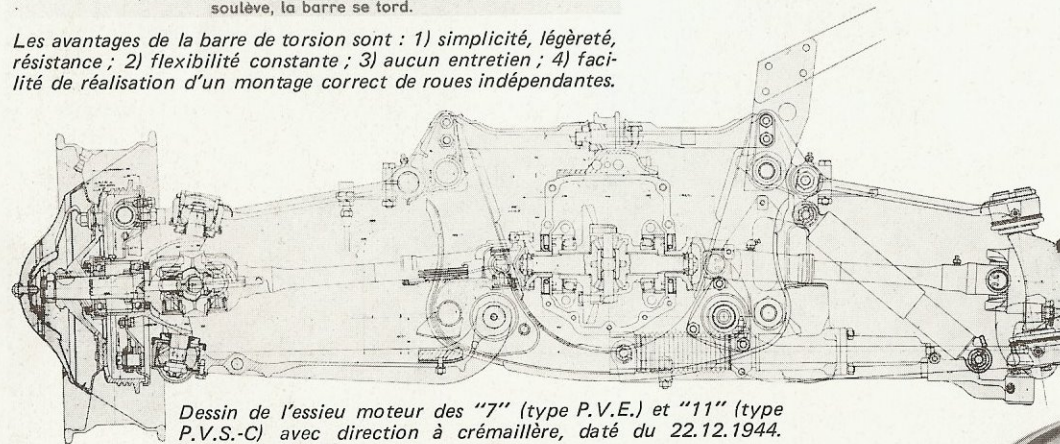
7 C – 1936	7 C – 1937	7 C – 1938	7 C – 1938	7 C – 1939	7 ECO – 1939	7 ECO – 1939
80 331 à 93 000 (72 000 à 93 000)	93 001 à 100 000 200 001 à 204 300	204 301 à 204 800 et 204 801 à 210 500		210 501 à 212 000	212 001 à 218 600 Mars-septembre 39 (7 800) (janvier 39 : 210 500) (mai 39 : 214 000) (sept. 39 : 217 000)	218 601 à 219 800 (nov. 39 : 218 300)
es conservent l'extérieur	Berline 4 places, 4 portes Roadster-cabriolet décapotable, 2 places, 2 portes spider garni Faux-cabriolet ou coupé 2 places, 2 portes spider garni (supprimé en 1938)				Berline seule direction à gauche	
ère grilles Peinte avec chevrons extérieurs rapportés	Derrière la calandre sur boîte de vitesses					Ailes plus larges
seul devant pare-brise Plus enveloppantes	Supports d'ailes av. tubulaires nouveaux modèles	Ailes larges pour roues pilote				
ante vers l'arrière roue secours er 1936 seule goulotte à essence l'aile arrière gauche		Eclairage plaque police				
		Pilote 5-20 à 5 tocs, enjoliveurs cache moyeux avec branches élastiques de fixation. Peinte en jaune pour tous modèles. Michelin Pilote 155 x 400 gonflage : av. 1,200 et arr. 1,400 kg/cm2. Quelques 7 C sortirent avec anciennes roues, mais ailes élargies.				
Sous le volant avec montre au milieu. Un seul vide poches.		Montre incorporée au tableau de bord. Commodo remplacé par commutateur une branche.				
res bombés yants rouges saillants lement 2 lampes sous que dans un seul tier pour lanterne et stop						
	Teinte métallisée					
		Siège AV cadres tubu- laires parties visibles chromées, milieu 1935				
Direction à crémaillère remplace celle brisée						

Suspension Avant.



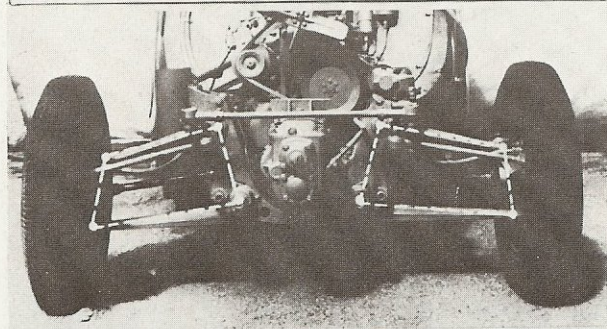
La barre de torsion T est solidaire : en B de la carrosserie, et en A du levier L relié à la roue. Quand la roue se soulève, la barre se tord.

Les avantages de la barre de torsion sont : 1) simplicité, légèreté, résistance ; 2) flexibilité constante ; 3) aucun entretien ; 4) facilité de réalisation d'un montage correct de roues indépendantes.



Dessin de l'essieu moteur des "7" (type P.V.E.) et "11" (type P.V.S.-C) avec direction à crémaillère, daté du 22.12.1944. Archives Citroën.

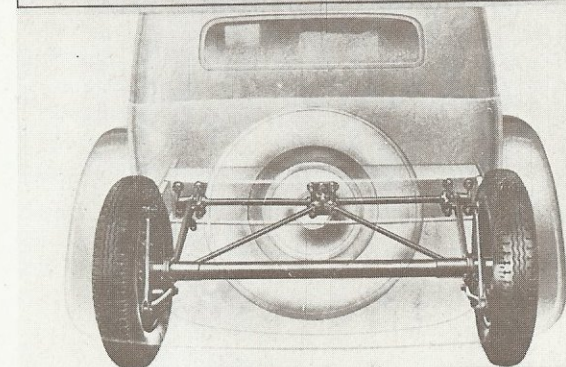
Les roues indépendantes.



Quadrilatères articulés.
Bras inégaux.

LA " 7 " CITROËN LA SUSPENSION LES ROUES INDÉPENDANTES

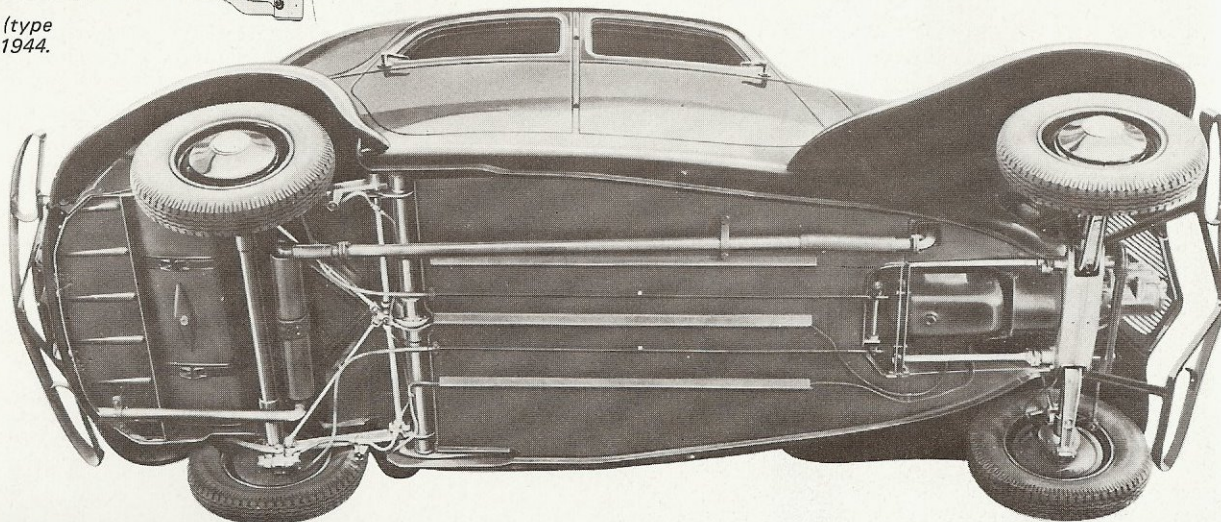
Suspension arrière.



L'ensemble du train arrière est fixé à la traverse arrière de la coque.

A l'avant comme à l'arrière, les barres de torsion sont complètement indépendantes du système d'attache des roues à la voiture. Donc, même en cas de rupture d'une barre, il n'y a absolument aucun danger d'accident. D'après film de propagande remis aux concessionnaires.

Sur cette vue de la Traction Avant, par-dessous, l'on distingue nettement : à l'avant les deux barres de torsion parallèles au carter d'huile, et transversalement les bras inférieurs des roues indépendantes ; et à l'arrière la suspension avec barres de torsion parallèles à la traverse de châssis, et les jambes de force en diagonale.



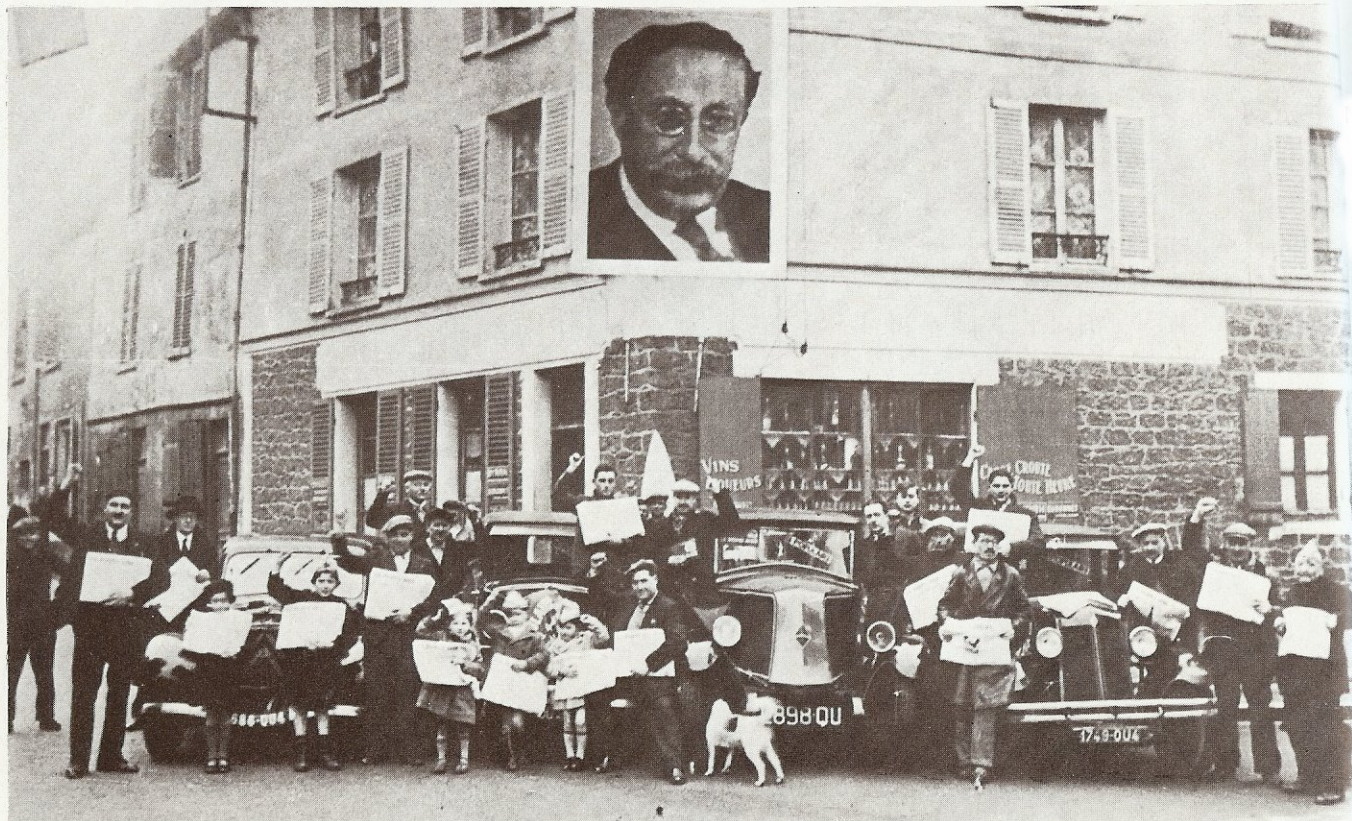


*Une "11" camouflée et un side-car des Dragons Portés
de l'Armée française en mai 1940. Gouache de A.
Brenet, Musée de l'Armée, Paris.*

1939 ~ 1945

1936

Sous le portrait de Léon Blum une équipe volante socialiste vendant "Le Populaire" pose pour la postérité. Déjà heureux possesseurs d'une flotte de voitures, se doutaient-ils des jours sombres qui les attendaient ? Une Traction Citroën apparaît à gauche, tandis qu'au centre et à droite de la photo sont sagement alignées trois Renault de "l'Empereur de Billancourt". Photo X, droits réservés.



LES TRACTIONS AVANT...

Devant les possibilités de pénurie pétrolière dues aux exigences des pays producteurs, nos contemporains se tournent soudain vers de possibles carburants de remplacement. Ayant atteint un palier qu'il serait dangereux de dépasser — aussi bien pour l'économie des pays industrialisés que pour la survie de l'humanité — l'automobile doit donc s'alimenter autrement.

Cette pénurie était pourtant prévue depuis plus d'un demi siècle, puisque dès 1910 l'ingénieur Cazes effectua, avec des gazogènes, des essais sur les autobus parisiens. Mais l'idée d'utiliser les gaz extraits du bois était déjà beaucoup plus ancienne, remontant, de son côté, à plus d'un siècle. En effet, l'on peut dater les origines du gaz de bois au début du XIX^{ème} siècle, puisque c'est en 1805 que le major suisse Isaac de Rivaz créa "le premier moteur à explosion". Forcément rudimentaire, il fonctionnait avec différents gaz dont : le gaz d'hydrogène tiré de la houille, le "gaz des marais, l'hydrogène de distillation des végétaux, les **résidus de bois**, etc.". Mais l'idée — malgré un brevet déposé au "Brevet d'Invention" à Paris — tomba dans la fosse aux oublis, étant bien trop en avance pour l'époque. Rappelons que dès la fin du XVIII^{ème} siècle, Philippe Lebon (1769-1804) inventeur français du gaz d'éclairage avait aussi eu idée de gazéifier le bois.

Ce n'est que 110 ans après, qu'une fois de plus les services techniques de l'Armée française innovèrent — ce dont l'on se garde bien de prévenir le grand public, que l'on laisse généralement sur l'impression du "une, deux" des exercices, ou sur la "corvée de

pluches" — en mettant à l'étude divers systèmes d'alimentation des moteurs par le bois, ou le charbon de bois.

La Direction des Inventions fit effectuer ces recherches dès 1915, prévoyant des difficultés de ravitaillement qui se firent sentir en 1917, contrecoup des effets de la guerre maritime — les sous-marins allemands coulant un très grand nombre de pétroliers — tandis que l'automobilisme aux armées prenait une importance considérable. Vers la fin de la Grande Guerre, la seule Armée française ne consommait-elle pas 300 millions de litres d'essence par mois, dont l'Hexagone ne produisait pas la moindre goutte ! Aussi comprend-t-on Clémenceau quand il disait "qu'une goutte d'essence vaut une goutte de sang !".

L'on comprend aussi les essais, début 1916, d'un camion Mercédès (prise de guerre) équipé d'un gazogène sur Paris/Rouen, ainsi que sur des autobus parisiens, essais qui ne furent pas très concluants il faut l'avouer. De son côté le futur maréchal Lyautey fit, l'année suivante, effectuer au Maroc par l'Automobile-Club un grand concours de gazogène ; les recherches pétrolières des français, en Afrique du Nord et au Sahara, n'avaient pas encore fait surgir le pétrole que l'on nous vend maintenant au prix fort.

Mais, avec la fin de la Première Guerre mondiale et le retour de l'abondance, ces recherches du "temps de la pénurie" furent malheureusement abandonnées, le profit des pétroliers américains passant avant les intérêts nationaux. Pourtant dès 1921, l'Etat-

...A GAZOGÈNE

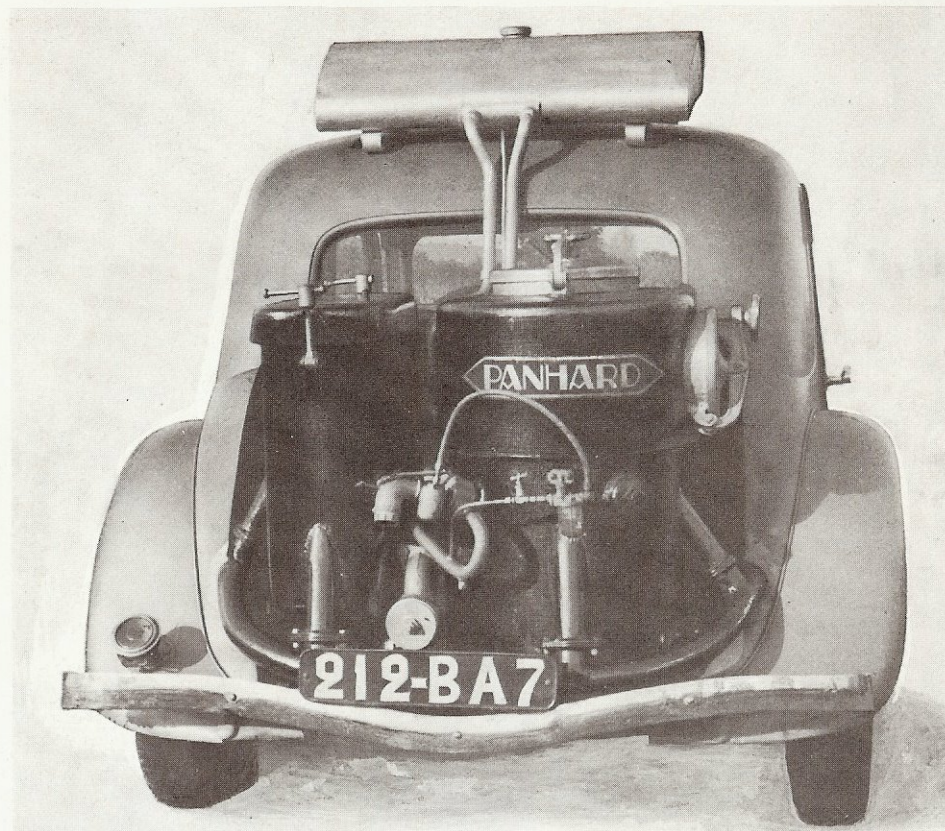
Major français estimait "que l'indépendance de nos opérations militaires était subordonnée à l'emploi d'un carburant d'origine strictement nationale". Il faut aussi rappeler que de son côté, M. Loreau, président de l'Automobile-Club de France, avait tiré la sonnette d'alarme dès octobre 1920, en lançant un "concours de gazogènes transportables".

Après cette rapide esquisse des premiers pas du gazogène en France — ce n'est pas notre but ici d'entrer dans le détail des différentes expérimentations et concours — ceux-ci aboutirent, au moment de la sortie de la Traction Avant, au choix de trois types de gazogènes aptes à être utilisés sur les automobiles. Ainsi fin 1935 ces types étaient :

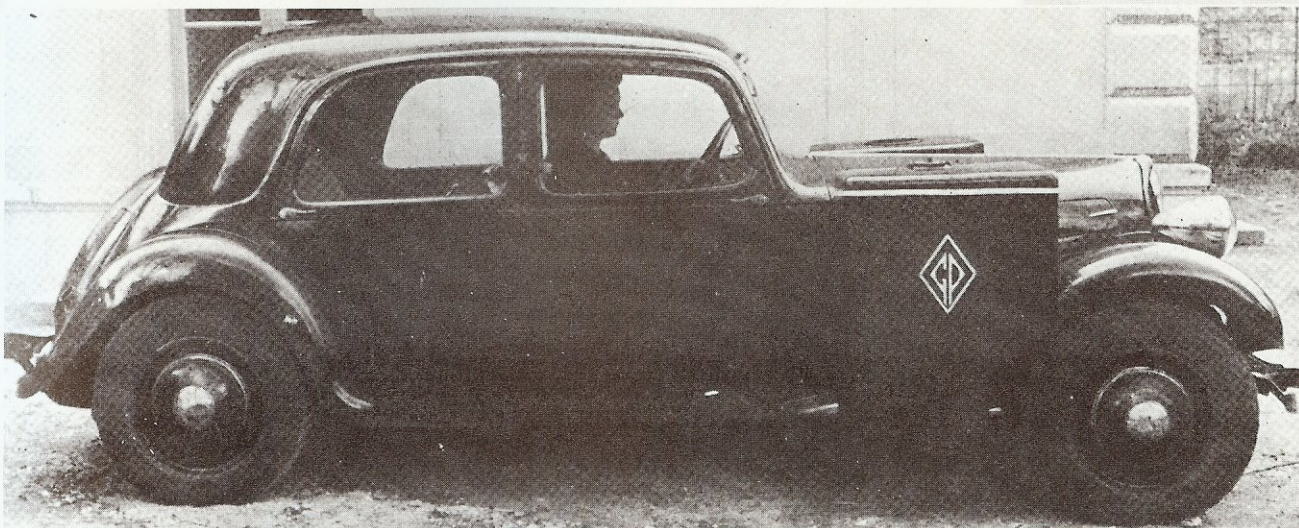
- le Imbert-Berliet, dérivé du gazogène Imbert, et fonctionnant au bois ;
- le Panhard-et-Levassor, au charbon de bois ;
- le Gohin-Poulenc, à combustibles minéraux, pouvant éventuellement fonctionner au charbon de bois.

Ces deux derniers, entre autres, équipèrent des Traction Avant après 1940. Dès 1926 Marius Berliet avait eu l'idée d'utiliser le gaz des forêts sur un autocar qui effectua un voyage de 5 000 km à travers la France. Il en résulta que le prix de transport était les 3/4 moins coûteux que celui utilisant l'essence. Aussi ne s'étonne-t-on pas de voir la presse non spécialisée s'intéresser, à partir de l'Occupation en 1940, à la "voiture à gazogène". Comme l'écrivait alors François Toché, le temps n'était plus à : "la "cuisine roulante", comme certains se plaisaient à la qualifier à l'époque de la facilité, qui prend aujourd'hui une éclatante revanche. On lui sourit, on la fête, on lui prête toutes les qualités".

Pour cela il fallait au moins avoir reçu "l'autorisation de rouler avec un gazogène", car seules 50 000 automobiles étaient autorisées à en être équipées ; tout au moins à l'origine. De plus, toutes les voitures n'étaient pas susceptibles d'en être dotées. "Si elle est vieille, fatiguée, poussiéreuse", il était préférable de ne pas insister car "marchant déjà mal à l'essence, elle ne marcherait plus du tout au carburant forestier", comme le



Le gazogène Panhard monté dans la malle arrière d'une "11". Archives Citroën-Panhard.



La première "11" équipée d'un gazogène Gohin-Poulenc enfermée dans deux coffres de chaque côté du capot-moteur. Archives Citroën.

souligne ledit journaliste. En effet, avec un gaz pauvre comme celui du "gaz des forêts", un moteur perd de 35 à 45 % de sa puissance, il était donc préférable que la voiture soit de forte cylindrée.

Restait à savoir où l'on pouvait placer le gazogène qui prenait beaucoup de place ; les seules possibilités étant : le marchepied, les deux côtés du capot, la malle arrière, ou enfin ultime ressource : une remorque. Celle-ci offrait l'avantage de pouvoir y grouper tous les appareils : générateur, épurateur et organes auxiliaires sur une plate-forme capotée à une ou deux roues ne pesant pas plus de 150 kg ; étant reliée au moteur par une tubulure souple, elle offrait de plus l'avantage d'être rapidement détachable pour le lavage, ou le garage, ou même en cas de retour à "l'essence libre".

Ainsi la Traction Avant fut équipée des trois dispositifs :

- de chaque côté du capot, entre les roues avant et les portières, par la Compagnie des Procédés Gohin-Poulenc. C'était sur une "11" qui pouvait atteindre une vitesse en palier de 90 à 100 km/h, et ne consommait que 12,700 kg pour 100 km.

- dans la malle arrière avec un gazogène Panhard, dont le réservoir de récupération des gaz était monté au-dessus à l'arrière du pavillon.

- enfin la remorque monoroue avec attelage en triangle, également conçue par Gohin-Poulenc.

Remarquons que le système Gohin-Poulenc était, pendant l'Occupation, l'un des

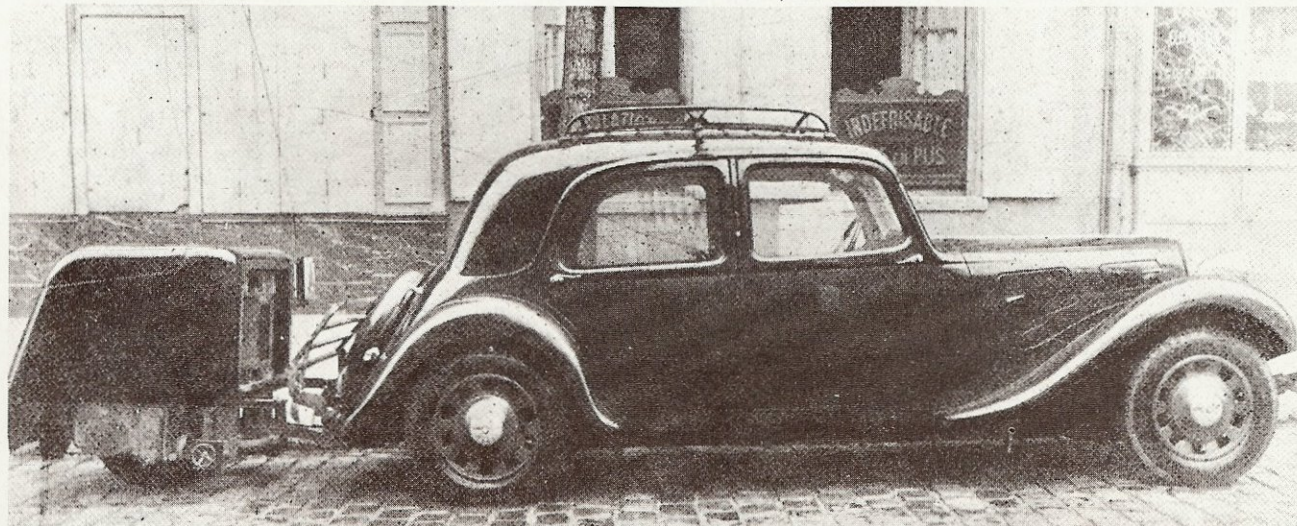
plus, si ce n'est le plus employé puisque, dès 1940, il équipait 26 % des automobiles gazogène. La société avait d'ailleurs fait ses preuves depuis longtemps, puisque son inventeur M. Gohin fit construire son premier gazogène en 1918 pour alimenter en gaz les usines Poulenc de Vitry-sur-Seine. Dès 1927 cette firme construisit son premier gazogène automobile, et entre 1930 et 1940 fit progresser sa production annuelle de 100 à 1 500 appareils. Simultanément ce gazogène fut vendu sous licence à Mercedes-Benz dès 1935, le méthodisme des allemands leur faisant prévoir une éventuelle pénurie d'essence, puis en 1938 à la société suédoise S.K.F. avant de se répandre dans de nombreux pays tels que : l'Angleterre, le Portugal, le Brésil, le Japon, l'Espagne et même la Chine !

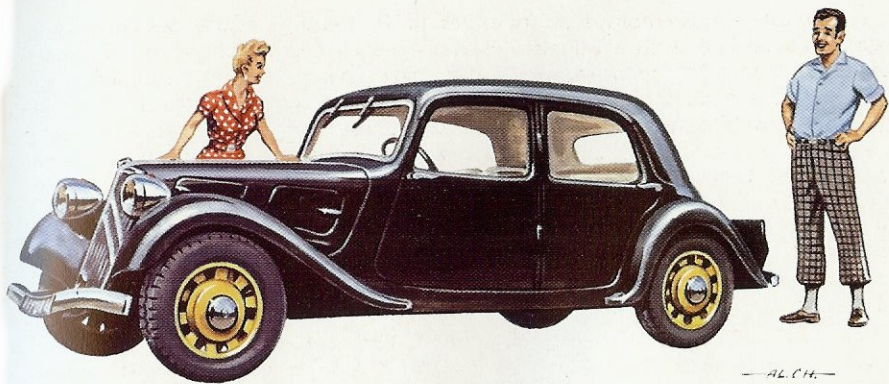
Naturellement entre les années 1940 et 1945 l'automobile à gazogène fut très à la mode malgré ses inconvénients, et surtout parce qu'il était difficile d'obtenir des bon d'essence. Le chef de l'Etat le maréchal Pétain (qui était, au temps de ses fonctions militaires, partisan du gazogène dans l'Armée) en fit même équiper ses deux Renault, et sept de ses ministres en firent autant.

Par ailleurs la triste période de l'Occupation vit apparaître en France, et dans toute l'Europe, une quantité d'inventions destinées à économiser le précieux carburant. Celles-ci étaient éventuellement testées dans des épreuves telles que le Critérium de Monaco des 24 et 25 mai 1941, où l'on vit se presser de nombreux concurrents.

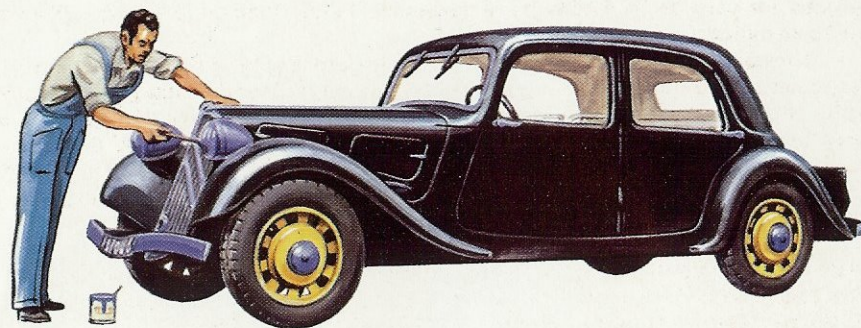
L'ingénieur R. Ghezzi expliquant le fonctionnement de son carburateur lors du Critérium de Monaco de 1941.

Une des premières Traction "11" équipée d'un gazogène Gohin-Poulenc sur remorque monoroue. Archives Citroën.





1938 — Leur première Traction



Septembre 1939 — ... mais bientôt le black-out !

AU TEMPS DES JOURS HEUREUX
Illustrations de A. Chevrier

LA TRACTION AVANT MILITARISÉE



Au Critérium de Monaco de mai 1941. Devant le Casino de Monte-Carlo figuraient plusieurs Traction Avant.

Malgré toutes les qualités qui lui étaient reconnues, la Traction Avant ne fut pas admise "apte au service militaire". Pourtant la marque du Quai de Javel fournissait depuis longtemps des véhicules à l'Armée Française grâce à laquelle, rappelons-le, elle était née en fabriquant des obus pendant la Première Guerre mondiale.

Dès la création des autochenilles (1921), ses fabrications avaient retenu l'attention des services techniques de celle-ci qui s'intéressa à "la voiture sans chevaux" dès 1897, année qui vit la création d'une "Commission Militaire des Automobiles" ; ceci tenterait à prouver que, contrairement à ce que l'on veut faire croire trop souvent, ceux qui ont à charge de défendre le pays ne sont souvent pas "en retard d'une guerre".

DES CREDITS, ET UN CHASSIS...

A ce propos, l'on oublie qu'ils doivent obtenir avant tout des crédits de la Chambre des Députés. Ainsi, si l'on étudie l'histoire de l'automobile dans l'Armée Française, l'on constate que ce sont souvent ces mêmes représentants du peuple qui n'étaient pas assez d'avant-garde pour comprendre les obligations budgétaires de l'armée, pour qu'elle soit à même d'être en mesure d'assurer sa mission. Des dizaines de preuves, la plupart du temps non divulguées, peuvent venir à l'appui de cette assertion.



En 1940, une berline Traction Avant passe sur un pont de graissage de fortune du front "quelque part en France". Photothèque des Deux Guerres mondiales, Nanterre.

Soucieux de solidité — et croyez que les normes imposées par les ingénieurs militaires sont sévères — le Service Technique Automobile français n'acceptait que des véhicules comportant "un châssis". Or la Traction Avant, conçue par André Lefebvre, n'en avait pas. Pourtant les expériences de projections dans une carrière, en avril 1935, avaient quand même prouvé la solidité de la caisse "monocoque". Mais, d'autre part, les techniciens militaires n'étaient pas sans ignorer les bris survenus au plancher caissonné de nombreuses voitures de clients. Enfin, dernière caractéristique rédhitoire, la voiture était trop basse ; car, à l'occasion, elle devait pouvoir circuler en terrains variés. A ce propos, rappelons la question de l'agent Citroën de Biskra lorsque Lecot, Penaud et de Nuret allèrent essayer des prototypes de la "7" en Algérie : "Vous voulez aller à Touggourt avec vos voitures qui traînent leur ventre sur la route ?".

Beaucoup plus tard, puisque c'est vingt ans après, l'on peut lire dans le "Traité de Technique Automobile" du Ministère des Forces Armées au sujet des châssis des autos militaires ayant à circuler hors de la métropole : "Les routes des pays d'outre-mer étant en général loin d'être aussi bonnes que celles de France, les châssis surbaissés sont à éviter, et le faux carter, sous le moteur, est à proscrire."

UNE LOI DE 1909 !

Ceci explique donc l'ostracisme dont eut à souffrir la Traction Avant jusqu'à la guerre de 1939, et même après. Pourtant, lors de la mobilisation, beaucoup furent quand même réquisitionnées, et nombre d'officiers emmenèrent même la leur, avec eux.

La réquisition des automobiles en cas de guerre n'était d'ailleurs pas une nouveauté en France, puisqu'elle était vieille de 20 ans, la loi en faisant obligation date du 20 juillet 1909 ! Dès l'après Grande Guerre, à partir de 1923, de nouvelles dispositions furent étudiées pour tenir l'autorité militaire au courant de la situation du parc automobile. Des essais furent faits dans ce but en 1924 et 1927, l'expérience acquise lors de ceux-ci s'étant concrétisée par la loi du 18 juillet 1934 ; elle fut complétée par deux instructions supplémentaires le 5 décembre suivant : la première relative à la préparation de la réquisition en temps de paix, la seconde consistait en son exécution en temps de guerre.

Une normalisation devait être réalisée pour les pièces de rechange et leur ravitaillement. Mais les constructeurs s'y prêtèrent peu, et "un vice regrettable fut constaté en 1939, aussi bien pour l'armée que pour le pays". De plus, les propriétaires de véhicules n'avaient, de leur côté, que peu suivi la nécessité d'avoir à les inscrire pour la réquisition en cas de conflit, l'esprit d'indépendance des français étant, comme d'habitude, plus fort que celui de protection. Ils pensent toujours que "le système D" y suppléera, malheureusement dans les conflits modernes la technique est nécessaire à une résistance victorieuse, si ce n'est "élastique". L'on connaît le résultat en juin 1940, face à une Allemagne qui — entre autres — avait préparé la réquisition des automobiles de ses citoyens. Sans doute, comme l'a dit un homme célèbre, le principal est de "gagner la dernière bataille", mais mieux vaut commencer par éviter de perdre la première.



Image paisible, mais trompeuse, de l'Exode de 1940. Pendant que des réfugiés se font inscrire pour recevoir un bon de logement ou de pain, une Traction attend sagement sur la petite place d'un bourg de France. Photothèque des Deux Guerres mondiales, Nanterre.

EN RASE CAMPAGNE DANS LA SARRE

Comme nous l'a conté le colonel J. Martel, conservateur au Musée de l'Armée et ancien des Bataillons de Chars de Combat lors de la "Drôle de Guerre", au moins une Traction Avant alla au combat en rase campagne.

C'était la voiture du commandant Gauthier, chef du 9ème B.C.C., avec laquelle il accompagnait ses chars Renault R 35 (char-tourelle léger d'accompagnement d'infanterie ; un canon de 37 mm et mitrailleuse de 7,5 mm ; blindage maximum : 40 mm ; moteur Renault 80 ch. 4 cylindres ; deux hommes d'équipage ; vitesse maximum sur route : 20 km/h).

Préférant sa "11" à la protection du blindage de l'un d'eux, il surveillait leur avance assis à côté de son chauffeur prêt à toute éventualité, armé d'un 7,92 Mauser monté spécialement pour lui sur un fût de mousqueton français plus facile à manier.

C'est ainsi qu'avec son bataillon il participa aux attaques françaises en Sarre, fin 1939. Peut-être y eut-il d'autres "7" ou "11" qui combattirent de façon similaire, et il nous sera toujours agréable de l'apprendre ; nous remercions à l'avance ceux qui voudront bien nous en informer.

PENDANT L'EXODE ET APRES...

Par contre, lors du malheureux exode de juin 1940 — quand des millions de braves gens se précipitèrent sur les routes conduisant vers le sud — l'on vit quantité de Tractions "le ventre collé à l'asphalte" emmener leur plein chargement d'humains affolés et sans défense. Paralysant les mouvements de troupes qui s'y noyaient, et, de ce fait, se faisant mitrailler et bombarder sans pitié par des aviateurs — qui, militairement parlant, ne pouvaient en avoir — combien de ces autos jalousement protégées de la réquisition n'échouèrent-elles pas dans un fossé avec leur chargement de cadavres ensanglantés ? Contre les balles de 20 mm, ou les éclats de bombes des Stukas aux croix noires, que pouvaient les empilages de bagages et de matelas couronnant les toits ou la mince tôle des carrosseries ? Les belles illusions de gens bercés par de fallacieux discours humanitaires et pacifiques, s'envolaient dans une immense pagaille, ou le grand silence de la mort.

Comme celles d'autres marques, c'est ainsi que quantités de "7", et de "11" se retrouvèrent abandonnées sur le bord des routes de France redevenues paisibles, et qu'avaient empruntés, seulement quelques mois avant, de "nouveaux vacanciers" se précipitant vers

le soleil méridional. Si elles n'étaient pas purement et simplement abandonnées par suite de vulgaire panne d'essence ou mécanique — cas dans lesquels elles étaient rapidement récupérées par les gens du pays — l'on commençait par en retirer les blessés ou les morts.

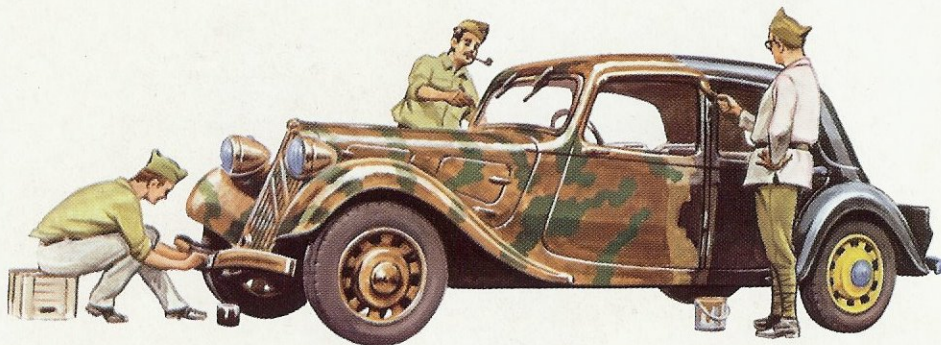
Les allemands récupérèrent aussi plusieurs véhicules abandonnés, et avaient, il faut le dire, une certaine prédilection pour les Tractions. Eux aussi réquisitionnèrent auprès des particuliers, et naturellement sans prendre de gants du fait du droit du vainqueur ; "Vœ victis" (malheur aux vaincus) comme dit le vieux proverbe latin — sans doute oublié de nombre d'idéalistes actuels. Pour éviter à leur voiture d'être réquisitionnée par l'ennemi, beaucoup de français recoururent au truc suivant : ils mirent leur voiture sur cales, la déchaussèrent, ou mieux enlevèrent les roues qu'ils allèrent cacher ailleurs. Lorsque l'occupant venait pour réquisitionner, il ne pouvait emmener la voiture, sans pour cela être dupe du subterfuge. Certains automo-

bilistes payèrent d'ailleurs celui-ci chèrement, quand par malheur ils tombaient sur des officiers ne s'en laissant pas compter, et les mettant en demeure de remettre leur voiture en état de marche. Cette résistance passive à l'occupant coûta, à quelques-uns au moins, l'emprisonnement qui alors pouvait, avec un peu de malchance, déboucher sur le camp de concentration, ou le poteau d'exécution.

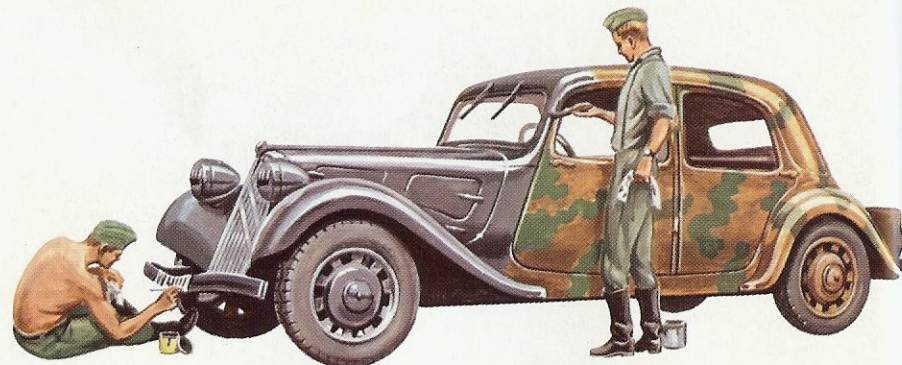
La Traction Avant Citroën avait d'ailleurs un tel succès auprès des allemands qu'ils la montrèrent sur photo de propagande avec la légende : "Citroën de l'armée sur une route soviétique" que l'on peut d'ailleurs plus comparer à un fleuve de boue, ou la malheureuse voiture semble embourbée. Mais les allemands les utilisèrent aussi en Afrique, où elles furent peintes de la couleur sable, camouflant tous les véhicules de la Wehrmacht ; ainsi, lors de la défaite allemande outre-Méditerranée, certaines furent même retrouvées en Tunisie.

A la Libération les allemands utilisaient encore des Tractions camouflées avec phares black-out, telle cette "11" que les machinistes de la Comédie Française s'empressent de récupérer en août 1944. Photo Doisneau.





Octobre 1939 — Première robe camouflée



Juillet 1940 — Seconde robe camouflée

AU TEMPS DES REVERS...

UN MOTEUR DE "7-S" POUR UNE AMPHIBIE ?

La mécanique de la Traction Avant avait déjà, il est vrai, retenu l'attention des ingénieurs militaires puisque, dès septembre 1938, la marque néerlandaise "Van Doorne's Automobielfabriek" avait étudié, pour l'armée hollandaise, la D.A.F. "M.C. 139" amphibie, entraînée par un moteur de "7-S". Celui-ci avait été, paraît-il, choisi parce que, pressé par les événements, le bureau d'études D.A.F. n'avait pas eu le temps d'étudier un moteur léger n'existant pas dans sa gamme de fabrication tournée alors vers les utilitaires. D'ailleurs, outre ce moteur et sa boîte, la M.C.-139 utilisait différentes autres pièces Citroën provenant de l'ancienne "8" ; elle comportait aussi des roues "Pilote", chaussées de pneus "tous terrains" 600 x 16, et sa suspension était à barres de torsion.

L'ensemble du véhicule était à quatre roues motrices (comme vous le montre le schéma ci-contre) ; une hélice était calée en bout d'une des lignes d'arbres, théoriquement à l'arrière, car l'engin était amphidrome. Ses roues étaient également directrices



Une D.A.F. M.C. 139 évoluant sur un plan d'eau hollandais. Collection de l'auteur.

séparément, car ce véhicule comportait deux postes de conduite, ce qui lui donnait une très grande mobilité ; mais, il est à remarquer, que les roues avant et arrière ne pouvaient être braquées ensemble, comme cela se fait sur certains tous terrains actuels. Cette disposition n'était en réalité valable que pour naviguer, les roues servant de gouvernail et augmentant ainsi les possibilités de giration.

L'on ne sait trop ce que sont devenus les deux prototypes construits et essayés au début de 1940. Peut-être utilisés lors de l'avance allemande de 1940, disparurent-ils dans la tourmente ? Ou bien encore, gardés à l'usine, furent-ils réquisitionnés par les allemands, et disparurent-ils par la suite ? Qui pourra le dire ? Peut-être une photo, un témoignage ?

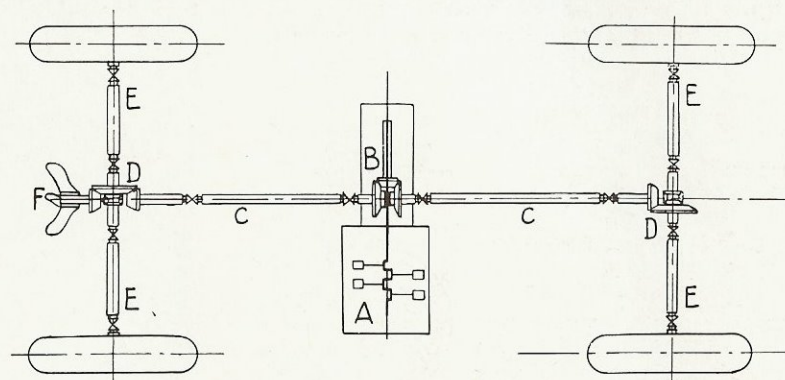
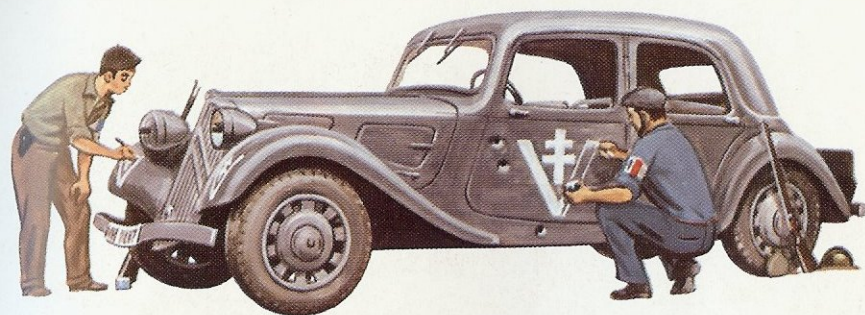


Schéma du moteur et de la transmission de la D.A.F. amphibie M.C. 139. A) moteur 4 cylindres Citroën (en ligne et non à plat) — B) boîte de vitesses — C) arbres de transmission avec cardans — D) différentiel — E) essieux avec cardans — F) hélice tripale.



Juin 1944 — Elle arbore l'emblème de la Victoire.



1946 — Une nouvelle jeunesse.

... ET DE LA REVANCHE Illustrations de A. Chevrier

Si l'utilisation des Traction Avant Citroën dans l'Armée française avant la Seconde Guerre mondiale — aussi bien comme véhicule de liaison que comme voiture de commandement — est connue, par contre, elle est vraiment "l'inconnue dans la maison" en tant que "automitrailleuse blindée". En effet, ses actions de guerre, comme véhicule de combat, se limitent à son utilisation par la Résistance vers la fin de l'Occupation.

Il est vrai qu'aucune photo connue ne la montre avec sa carapace d'acier encore que — sous celle-ci et en raison des transformations subies — elle doit être difficilement reconnaissable. Aussi, il est très possible que sur la trentaine qui fut blindée, certaines aient été bel et bien fixées sur la pellicule sans que, pour autant, elles aient été reconnues. En effet, quatre d'entre elles auraient escorté le général de Gaulle lors d'un voyage à Tébessa. Cela nous fait comprendre que ces mystérieuses "11" blindées ne roulèrent pas sur les routes de France, mais sur celles de l'Algérie française, que nos compatriotes tissèrent en plus d'un siècle sur l'ensemble de l'Afrique du Nord.

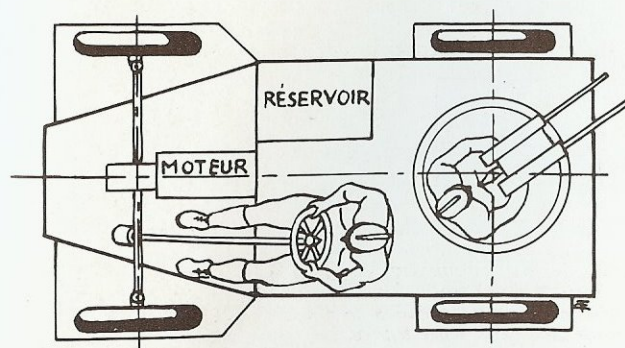


Schéma théorique de disposition des "11" Citroën raccourcies et blindées d'Algérie, 1941-1942.

L'information nous en a été fournie par un témoin digne de foi avec lequel nous avons travaillé pendant de nombreux mois, il y a déjà plus de 15 ans. Celui-ci, l'adjudant-chef Amédée Saurin de l'Administration militaire, s'occupait pendant la Seconde Guerre mondiale de l'approvisionnement des services techniques de l'Armée française d'Afrique du Nord. C'est vers 1941-1942, qu'il eut ainsi connaissance de la transformation d'une trentaine de "11" Traction Avant en engin blindé ; celle-ci s'effectua naturellement dans les ateliers militaires d'Algérie au nez et à la barbe de la Commission d'Armistice allemande. Le plus drôle fut que les tôles de blindage furent commandées spécialement en France, sous un prétexte quelconque, et qu'elles furent livrées !

Débarrassé de son toit, le châssis-coque fut coupé transversalement pour être ramené à une longueur totale d'environ 2,15/2,25 m. Le moteur aurait aussi été déporté sur la droite pour permettre une position plus avancée du conducteur (?), déport qui paraît difficilement pensable en raison de la forme du berceau dans lequel le bloc moto-propulseur était monté ; aussi peut-on logiquement penser que le châssis fut élargi vers la gauche, pour permettre au conducteur de loger ses jambes sur le côté du moteur, en arrière duquel fut placé le réservoir d'essence.

A l'arrière et dans l'axe du véhicule, était montée une tourelle d'aviation tous azimuts avec deux mitrailleuses jumelées à chargeurs "camemberts." Du fait de ce dispositif d'armement, l'on peut penser que ces automitrailleuses étaient plus particulièrement destinées à la défense anti-aérienne mobile, aussi bien des convois que des aérodromes. Les mitraillages des routes de France pendant l'Exode avaient servi d'enseignement aux militaires. Contrairement à la plupart des automitrailleuses, celles-ci ne dépassaient pas, paraît-il, plus de 1,50 m de hauteur. Nous n'avons pas pu savoir quels étaient le ou les modèles de "11" transformés : légères ou normales ? Peut-être y en avait-il des deux, de même pour les moteurs, parmi lesquels se trouvaient peut-être des modèles "Performance" des années 1939-1940, ce qui serait assez vraisemblable.

S'il y en a jamais eu, les plans de cette "11" transformée ont disparu, mais cela nous étonnerait fort que des photos n'en aient pas été prises, soit lors d'un défilé, soit lors de l'escorte à Tébessa. Avec un peu de chance, peut-être l'un de nos lecteurs nous en signalera au moins une !



Quelque part dans les monts du Forez le lieutenant F.F.I. "Alice" compulse une carte sur l'aile de sa Traction marquée à son nom. Remarquez la roue de la seconde Traction. Photo J.G. Seruzier.

DANS LE MAQUIS

La Traction Avant fut aussi la voiture préférée des maquisards français, ses qualités routières, aussi bien que la conformation de sa carrosserie, étant parfaites pour les coups de mains contre l'occupant. Ainsi, sur ses ailes avant pouvaient facilement prendre place des tireurs couchés, et sa malle arrière ouverte permettait à un ou même deux tireurs de prendre place, soit pour le tir de retraite, soit pour un tir dans l'axe vers l'avant, fusil ou même fusil mitrailleur étant appuyé sur le toit.

Du fait de cette utilisation par les résistants, la propagande allemande s'en servit même dans des films conçus spécialement pour montrer les maquisards dans leurs plus noirs forfaits. Si nos souvenirs sont exacts, nous nous souvenons d'un court métrage montrant une bande de soi-disant résistants s'arrêtant en Traction dans une cour de ferme après un savant virage sur les chapeaux de roues. Jaillissant des portières la mitrailleuse sous le bras, ils faisaient ranger les fermiers et leurs valets

dans un coin, raflaient tout ce qu'ils pouvaient comme ravitaillement et en chargeaient leur voiture, puis, en s'en allant, abattaient froidement les pauvres gens d'un tir en éventail. Naturellement tous ces maquisards étaient présentés comme des communistes, des espagnols républicains, des anarchistes, des juifs étrangers, et nous en passons, exagération lourde et flagrante voulant faire croire que tous les maquisards n'étaient pas français. Sans doute y eut-il des excès infiniment regrettables

exécutés par des clans incontrôlés, telles qu'exécutions sommaires de fermiers profitant de la pénurie pour vendre au marché noir, ou de collaborateurs décrétés tels pour des raisons souvent aussi obscures que celles invoquées dans l'autre sens par la police de l'occupant.

Dans le Forez autour de Saint-Etienne, Roanne et Thiers, deux maquis se servirent beaucoup des Tractions

Avant pour leurs expéditions, mais toujours dans des buts honorables de résistance ; ce sont ceux dénommés respectivement : maquis Alice, et maquis du Forez.

Le maquis Alice était dirigé par une femme entreprenante, commerçante de son état, à Noirétable dans la Loire. Parcourant le Forez à bord de sa Traction, elle réunit une petite troupe de résistants, et "s'illustra

dans des attaques de trains et de convois". Admise dans l'Armée Française à la Libération avec le grade de lieutenant, elle était parmi les unités qui franchirent le Rhin, et reçut à la suite la Croix de Guerre pour ses courageuses actions.

Dans le Forez existait aussi une formation régulière de l'Armée clandestine possédant plusieurs Trac-



Le colonel Collion du 152ème R.I. de Colmar dit "Roussel", et son célèbre cabriolet blanc, devant l'Hôtel Thermal de Vichy. Photo J.G. Seruzier.



Dans une cour de ferme du Bourbonnais, une "11" à gazogène attend des membres du "Maquis Roussel" pour partir en expédition. Photo J.G. Seruzier.



Dans les montagnes du Bourbonnais, une Traction du "Maquis Roussel" avec à droite ce qui semble être une Juvaquatre Renault. Photo J.G. Seruzier.



Dans une cour de ferme des Monts du Forez, un instructeur apprend à des recrues de l'Armée Régulière de la Résistance (Maquis "Roussel"), le maniement du fusil-mitrailleur. Celui-ci est monté sur un support boulonné sur le toit d'une Traction à roues "Pilote", le tireur se tenant debout dans la malle arrière. Photo J.G. Seruzier.

tions. Tout comme les blindés, celles-ci portaient sur leurs portières avant l'insigne des "Diables Rouges", sous la forme d'un diable dardant sa fourche, et se détachant en rouge sur un carré blanc. Sur la partie arrière du toit un bipied supportait un fusil mitrailleur dont le servante se tenait sur le hayon ouvert du coffre arrière. Comme de tradition dans l'Armée française, toutes portaient un nom tel que "L'Eclair", etc.

Une autre Traction était célèbre dans la même région, c'était celle du colonel Collion, ancien chef du 152ème Régiment de l'Infanterie de Colmar qui forma ensuite le groupe Roussel ; c'était un cabriolet blanc, dans le spider duquel se plaçaient deux ou trois soldats mitrailleurs au poing pour défendre leur colonel en toutes circonstances.



Une Traction de la Police F.F.I. en juillet 1944, devant la mairie de Chateaulin. Les portières en ont été enlevées, le hayon de coffre est ouvert, le pare-brise brisé pour faciliter le tir. De plus, un drapeau tricolore est étendu sur le toit, et un autre orne le devant de la calandre. Photo X, droits réservés.



Autour de l'entrée de l'abri d'où sortirent le 27 juin 1944 le général Von Schlieden, commandant de la place de Cherbourg, et l'amiral Hennecke, l'on remarque de gauche à droite : une B.M.W., peut-être Traction cachée par une jeep, un half-track, deux side-cars allemands semble-t-il, enfin une "Familiale-11" Citroën camouflée abandonnée par l'occupant. Photo U.S.I.S.

A LA LIBERATION DE PARIS.

Le film "Paris brûle-t-il ?" d'après le livre de Dominique Lapierre et Larry Collins a fait connaître au Monde, et sous "l'optique" du metteur en scène René Clément, la Libération de Paris. La Traction Avant Citroën y tient une grande place avec ses grappes de F.F.I., et de F.T.P., accrochées à ses ailes, et à sa malle arrière. Mais certaines leur donnent le contrepoint, pourrait-on dire, avec leurs peintures camouflées et plaques blanches à inscriptions noires allemandes. Ces dernières, parfois reprises à l'ennemi, s'ornent alors comme "leurs sœurs à la robe noire" d'énormes inscriptions F.F.I. avec le V, et la Croix de Lorraine des gaullois. Nombreuses sont aussi celles s'ornant de trophées, souvent des casques d'acier posés sur les phares, la calandre, ou même le toit.

Qu'elles soient sous le camouflage allemand, ou la robe d'usine, certaines de ces "7" ou "11" eurent une triste fin, tout au moins pour leurs occupants. La plus connue est celle que montra différentes photos dans la presse de l'époque. Passant en trombe devant la gare du Nord, cette Traction montée par six résistants se vit mitraillée par les allemands, et, loupant le tournant du boulevard Magenta, alla percuter les volets baissés d'un magasin faisant le coin de cette voie, et de la rue de Maubeuge. Ses occupants en jaillirent immédiatement, mais tous tombèrent irrémédiablement sous la mitraille, le plus rapide n'allant pas plus loin que le milieu de la rue.

La pénurie de pneus et roues régnant alors, la malchanceuse Traction se vit bientôt privée de toutes

celles-ci, à commencer par la roue de secours, avant que les morts ne soient enlevés. Le lendemain, elle était couverte de fleurs par la population du quartier de la Gare du Nord.

D'autres Tractions eurent une fin moins glorieuse, mais plus utile dans le combat pour la Liberté, leur carcasse servant à faire des barricades, telle celle reprise aux allemands qui, couchée sur le côté avec un camion, barrait le quai des Grands Augustins près de la place Saint-Michel. D'autres terminaient simplement leur carrière en brûlant sur la chaussée, ou bien complètement désarticulées par une explosion comme celle de la rue de Vaugirard, près du Sénat.

Les survivantes participèrent naturellement aux nombreux défilés qui suivirent les jours sanglants de la



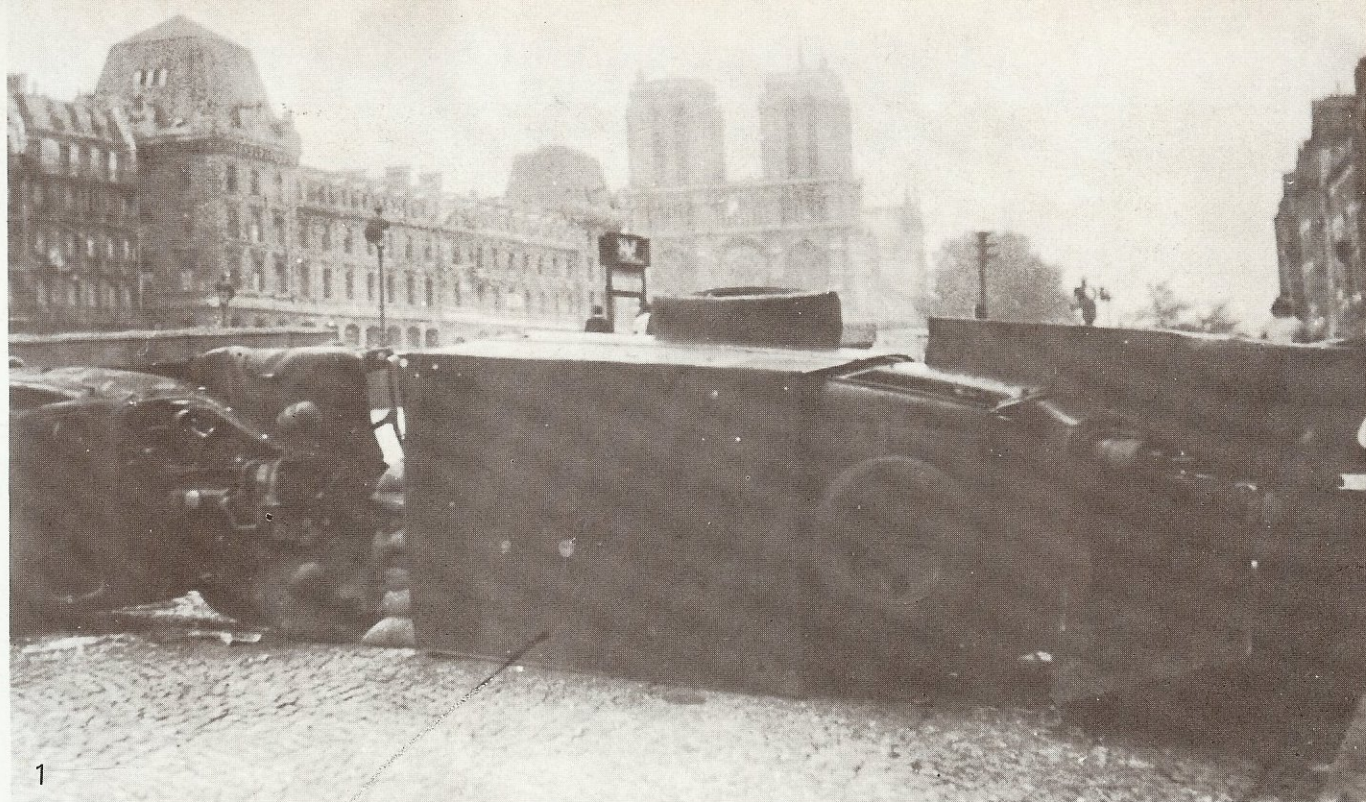
Dans la cour de l'Hôtel-Dieu dans l'île de la Cité en août 1944, les secouristes et infirmiers accueillant les blessés de l'insurrection au milieu d'un véritable salon d'ambulances de toutes marques. L'on y reconnaît au premier plan à droite une Traction, et le long du même trottoir une ambulance T.U.B. Citroën au même train avant que la "11". Se distinguent aussi une Juvaquatre, une Hotchkiss, une ambulance Renault, une Panhard, etc. Photo U.S.I.S.

Libération, et promènèrent, à travers Paris, des grappes d'hommes et de femmes accrochés à leur carrosserie dans un frissonnement de drapeaux tricolores fixés aux montants du pare-brise. N'oublions pas non plus celles utilisées, soit comme ambulance d'occasion, soit pour transporter médecins et infirmiers et se signalant par un fanion blanc à croix rouge; celui-ci était souvent remplacé ou doublé par une serviette, ou une nappe marquée de la croix salvatrice, et étendu sur le capot, le toit, ou la roue de secours. Des ambulances TUB, ou TUC, issues de la "11", y furent aussi à l'honneur.

1 — Epave d'une Traction camouflée reprise aux allemands, et camion servant de barricades quai des Grands Augustins, au coin de la place Saint-Michel. Au fond la Préfecture de Police et Notre-Dame. Photo Presse-Libération.

2 — Agent de police se camouflant derrière une Traction de la 3ème Cie de la Police Parisienne F.F.I. Photo Lapi.

3 — Traction Avant F.F.I. accompagnant l'entrée des chars Sherman de la Division Leclerc. Ici un type III semble-t-il ? août 1944. Photo Lapi.



1



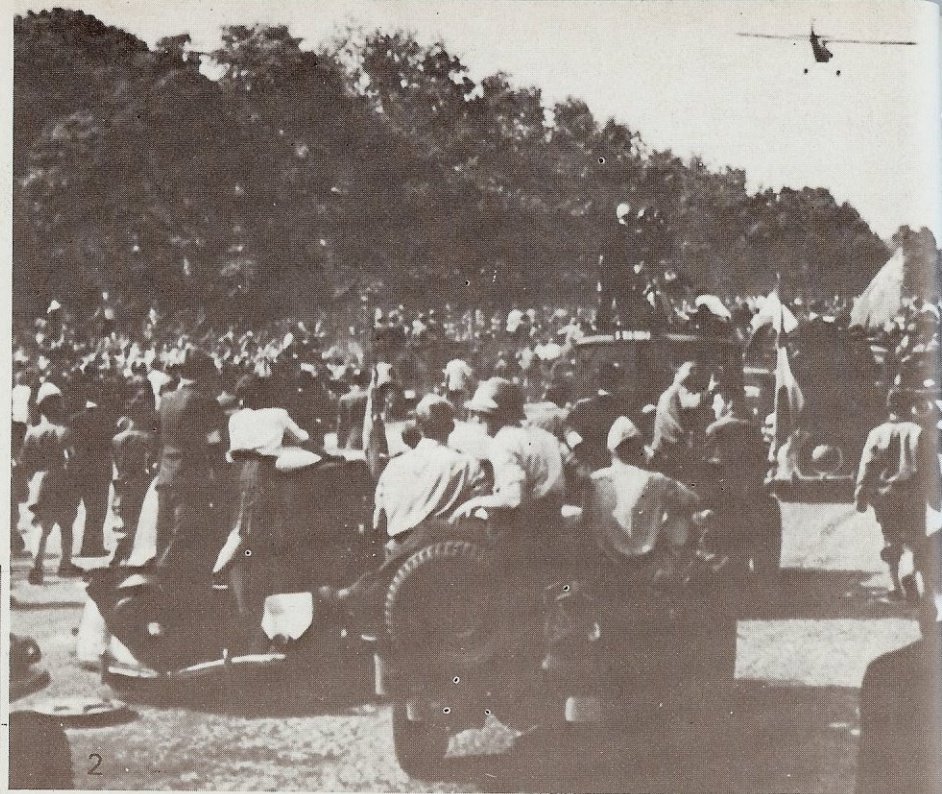
2



3



1 — Triste fin d'une Traction brûlée
rue de Vaugirard, près du Palais du
Luxembourg. Photo Boulet.
2 — Quelques Tractions remontent
trionphalement les Champs-Élysées
au milieu des jeeps victorieuses.
3 — Près de l'Hôtel-Dieu les F.F.I.
et la Police font le coup de feu
contre les tireurs des toits en se
protégeant derrière leur Traction.
Photo Impérial War Museum.



VERS LA VICTOIRE 1944-1945

1



Sur le front de Royan. Photos J.G. Seruzier

1 – Le général Adeline et un de ses officiers, dont on aperçoit les Traction Avant en arrière-plan.

2 – Une Traction avec l'étoile blanche américaine peinte sur la housse de la roue de secours. Au premier plan un Sherman partant à l'attaque.

3 – Traction Avant militarisée, mais en robe noire avec un convoi de Dodge 1 1/2 ton, 6x6, transportant des hommes du 4ème Zouave tunisien vers la ligne de combat - 1945.

3



2

A la suite de la reconquête de Paris, en août 1944, et de l'avance victorieuse des troupes américaines, et de la Division Leclerc vers l'Est, de nombreuses Traction de tous types se joignirent aux unités combattantes.

Ce n'était plus la réquisition, mais l'élan des propriétaires sortant enfin de quatre ans d'Occupation, et de contraintes morales, matérielles et si ce n'est physiques.

Parmi les nombreuses Traction qui participèrent ainsi à ces dures campagnes d'Alsace et du Rhin au Danube, la plus célèbre est "Madeleine" qui fut photographiée avec son équipe devant l'entrée de la direction des usines du quai de Javel, après la victoire de 1945.

Le lieutenant d'infanterie qui l'utilisa (avec un autre officier, un sergent et le chauffeur), fit inscrire sur les portières le périple qu'il effectua en partant de Brive : Campagne d'Alsace, passage du Rhin, puis Campagne d'Allemagne ; puis ensuite sur la seconde portière en partant de Miorzheim en Forêt Noire, Turingen, Reutlingen, Sigmaringen, enfin le Danube ! ... avant de rallier Paris. L'on croirait lire les victoires impériales inscrites dans la pierre des piliers de l'Arc de Triomphe !

De nombreux généraux utilisèrent aussi la Traction pendant cette victorieuse Campagne d'Allemagne, tel le général de Latre de Tassigny commandant du Groupe d'Armées "Rhin et Danube", ainsi que le général de Gaulle qui, par la suite, en fit longtemps sa voiture habituelle.



En Alsace en février 1945 avant le passage du Rhin, le général de corps d'armée de Lattre de Tassigny fait une pose près de sa "11", sur la route de Schirmeck, où il avait son poste de commandement. Photo J.G. Seruzier.



"Madeleine", l'équipe qui l'emmena de Brive à Paris mais en passant par l'Alsace, le Rhin, la Forêt Noire, la Thuringe, Sigmaringen... et le Danube, pose pour la postérité quai de Javel devant un des blockhaus de protection de l'usine. Archives Citroën.

LES 11 LÉGERES & NORMALES

C'est au Salon, en septembre 1934, que Citroën lança la "11", laquelle constituait une légère extrapolation de la "7 A" d'origine. En fait, originellement c'était la "7 S" qui devient "11 légère" en conservant toutes ses caractéristiques. Par contre la "11", dite "normale", est dotée d'une carrosserie allongée et élargie de quelques centimètres, ce qui rend l'habitabilité plus spacieuse.

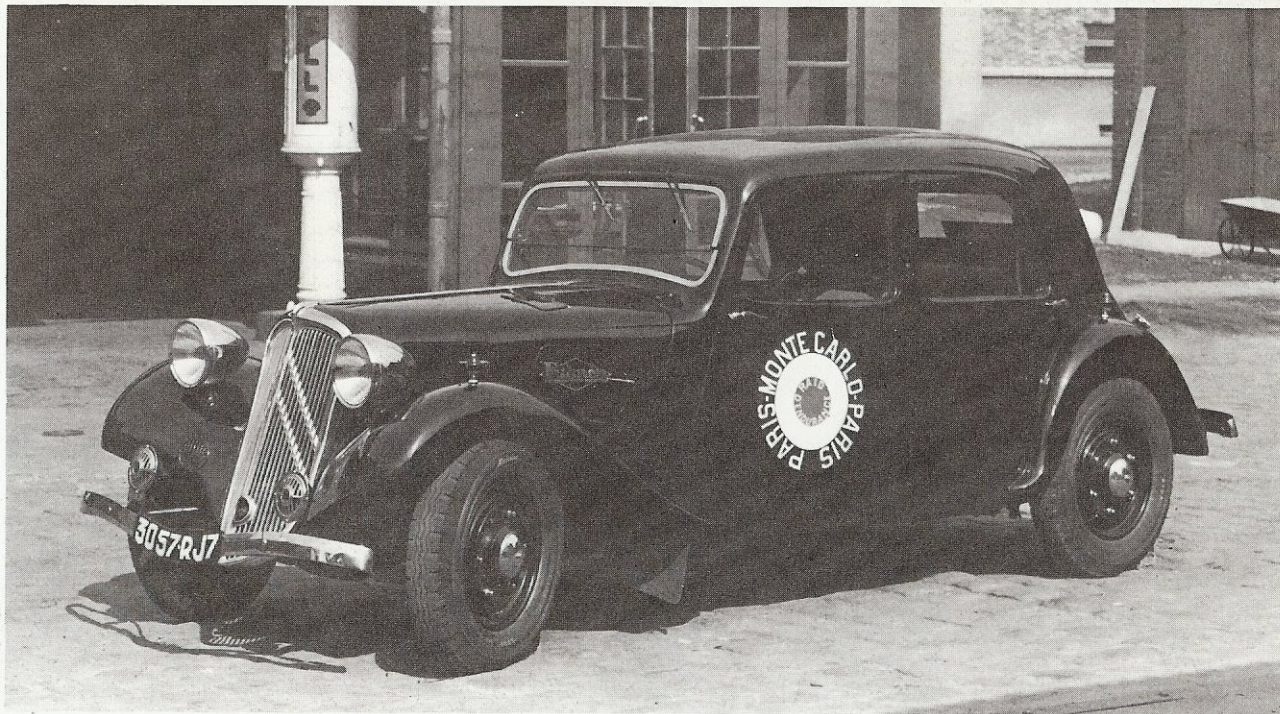
Pour standardiser au maximum les pièces des deux moteurs "7" et "11" qui n'eurent bientôt que les chemises de cylindres semblables seul l'alésage de celles-ci était différent : 72 mm pour la "7 C" de 1628 cc. et 35 ch, et 78 mm pour la "11 légère" (ex. "7 S") de 1911 cc, et 46 ch. C'est d'ailleurs lors de cette standardisation que la "7 S" prit la dénomination de "11 légère" qu'elle garda jusqu'en 1957 ; un règne de 27 ans !

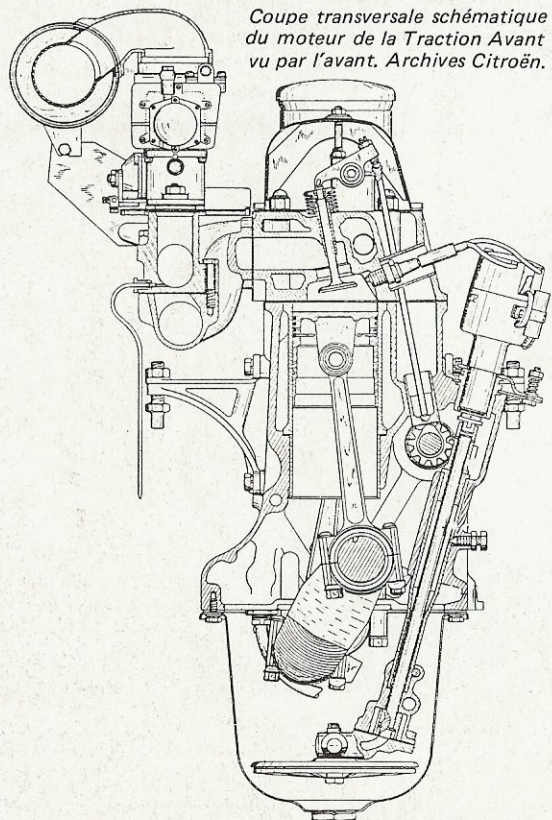
Au total, entre sa naissance et sa disparition, la "11" fut réalisée en 15 modèles différents, dont 6 pour la "légère" et 9 pour la "normale" (voir tableau ci-après avec toutes leurs caractéristiques techniques). De plus au cours des années chaque modèle fut doté de différents types de carrosseries : cabriolet décapotable, berline, limousine, familiale, commerciale, sans parler de quelques modèles intéressants mais hors série. Les roues permettent aussi de différencier les "11", leur structure ayant varié au cours de son quart de siècle d'existence : à partir de 1934 elles furent successivement à 5, puis 6 écrous cachés par une casserole de moyeu, puis de 1938 à 1947 furent montées les célèbres roues "Pilote" ; ces dernières furent remplacées par des roues "BM" à disques pleins, qui laissèrent la place de 1950 à 1957 à celles avec flasque à 4 fentes.

La berline "11 légère" de F. Lecot avant son départ pour son périple de 400 000 km. C'est un des modèles de première série, comme l'indiquent les volets de capot s'ouvrant dans le même sens ; par contre les volets du dessus sont particuliers, ainsi que les feux sur les ailes et les double avertisseurs. La cocarde est celle du début, et fut repeinte après. Les roues sont à 6 goujons. Collection particulière.

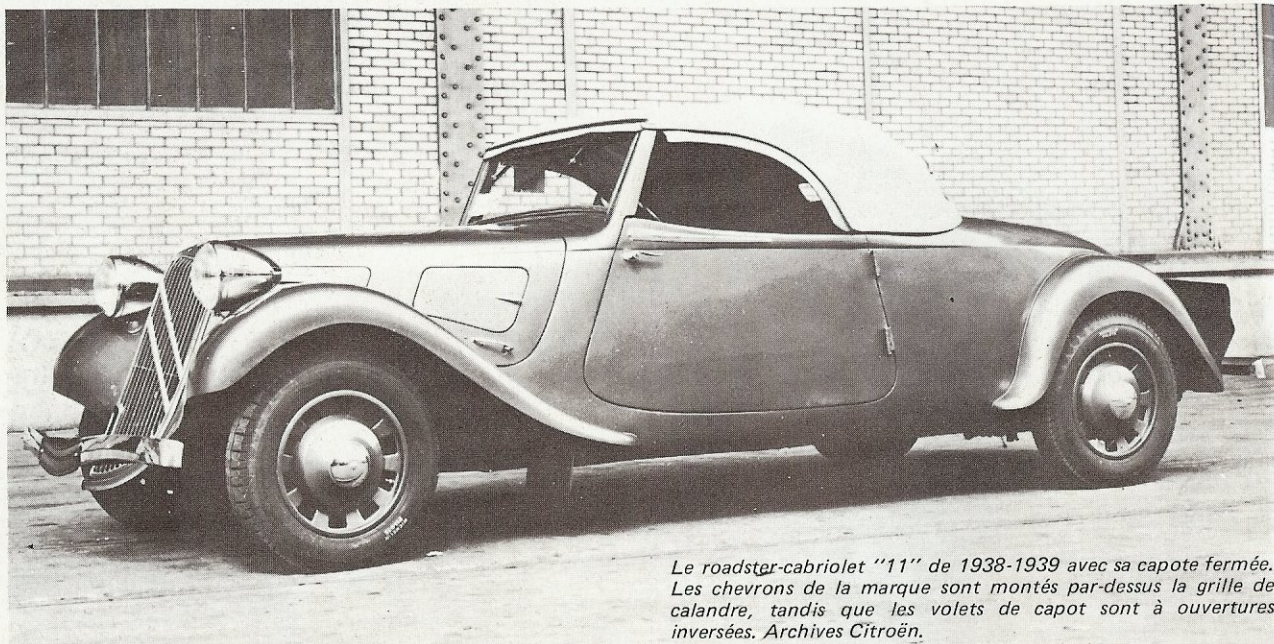


Le roadster-cabriolet "11 légère" décapoté, mais avec pare-brise relevé, tel qu'il était en 1938. Le passage de la manivelle y est allongé, et non rond comme à l'origine, pour permettre à la calandre d'être également montée sur la nouvelle "15". Archives Citroën.



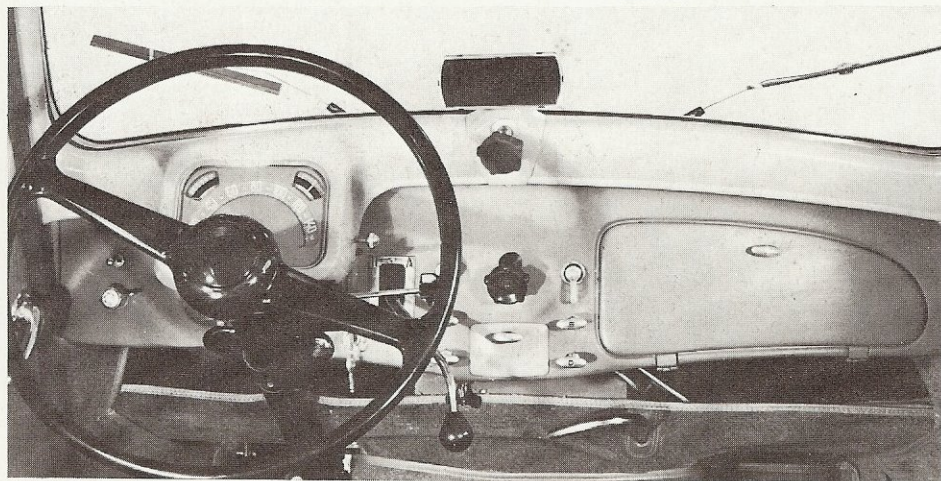


Coupe transversale schématique du moteur de la Traction Avant vu par l'avant. Archives Citroën.

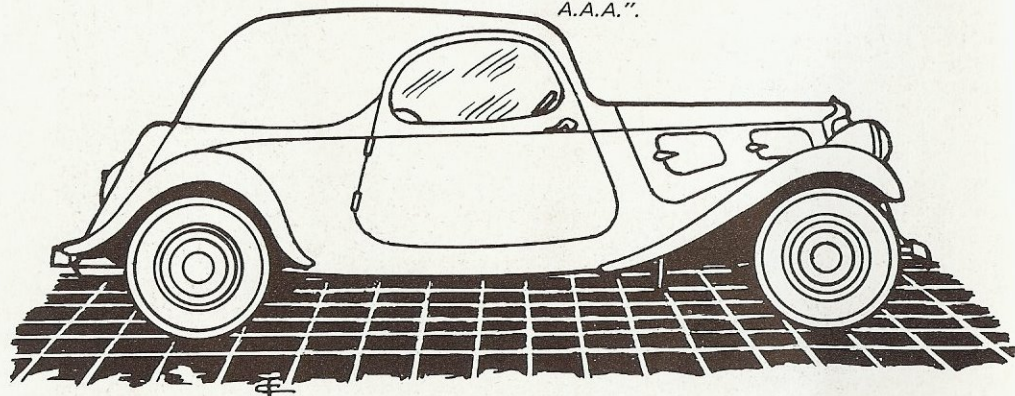


Le roadster-cabriolet "11" de 1938-1939 avec sa capote fermée. Les chevrons de la marque sont montés par-dessus la grille de calandre, tandis que les volets de capot sont à ouvertures inversées. Archives Citroën.

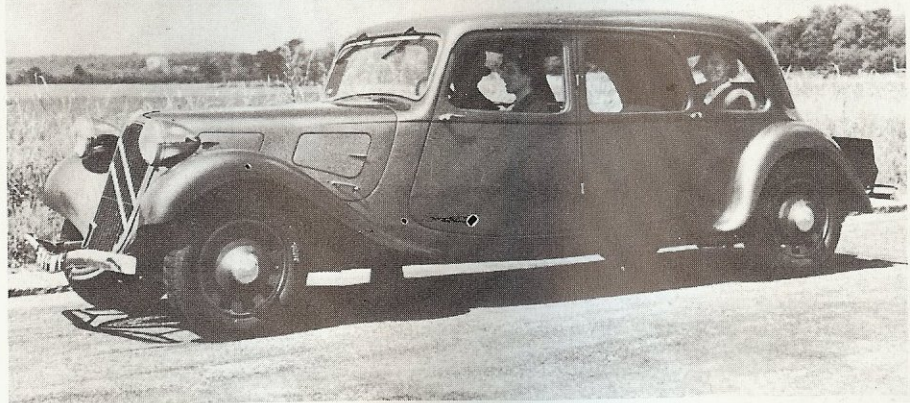
Le tableau de bord du second modèle adopté en 1936, et placé dans l'axe de la direction, avec montre séparée montée au milieu; une seule boîte à gants disposée à droite. Archives Citroën.



Profil de la "7" ou "11" vue par L. Loreille à Lyon entre 1937 et 1940. Ayant les dimensions et la silhouette d'une berline, elle n'avait pourtant que deux portes de faux-cabriolet. Le président des A.A.A. pense qu'elle appartenait à un représentant et qu'il "est bien possible que ce fut un ballon d'essai dans ce sens, car il ne s'agissait pas d'un travail d'amateur". D'après "Revue des A.A.A.".



1



1 — Limousine "11" de 1938-1939 à caisse longue de "familiale" 5 places, 6 glaces, avec mêmes portes arrière que la berline. Archives Citroën.

2 — Une "11 commerciale" lancée en octobre 1937, et arrêtée en septembre 1939, avant de reprendre de 1953 à 1957. Elle pouvait transporter 6 moutons de 50 kg ou 2 veaux de 100 kg, sans parler d'une quantité d'autres objets, dans ses 2 à 2,7 m3 suivant disposition du plancher. Elle était dite "tourisme-travail". Archives Citroën.

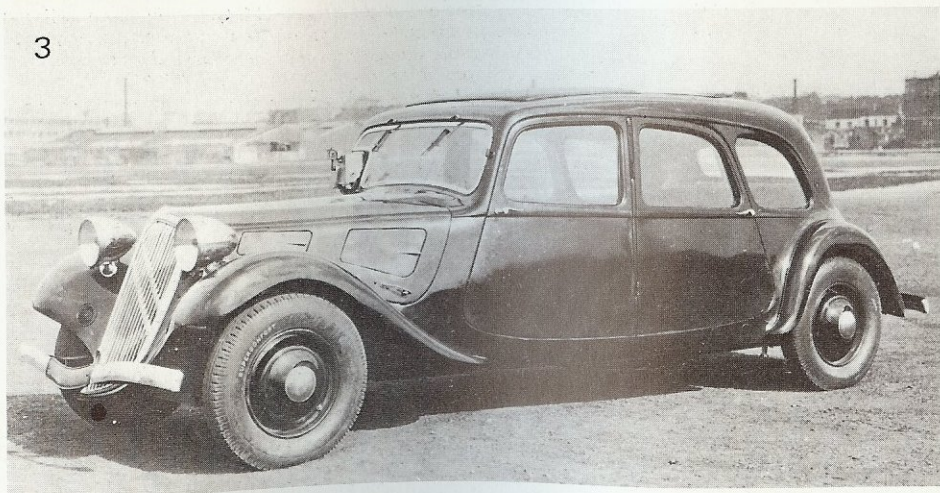
3 — Suivant la tradition du taxi-landaulet B2 de 1921, la marque du quai de Javel lança, en 1938, un taxi "11" 6 glaces, avec séparation intérieure, et toit ouvrant, si l'on en croit la photo ci-contre (?). C'est le premier modèle de Taxi Traction Avant. Archives Citroën.

4 — La berline "11 légère" de 1952, avec persiennes latérales de capot, robe bicolore et malle arrière. Archives Citroën.

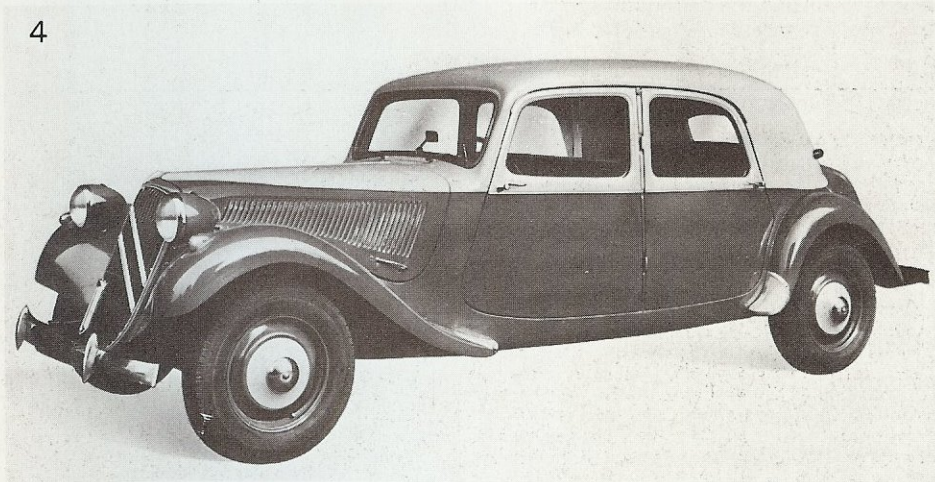


2

3



4



Toutes à moteur 4 cylindres rapporté et flottant, refroidi par eau	7 S	«11 LEGERES»					
		AL	AL Crémaillère	AM	BL Pilote	BL Perfo	
Années de fabrication	1934	1934-1937	1936-1937	1937	1937-1938	1939-1940	1950-1957
MOTEUR — Puissance réelle en ch. — Cylindrée en cm3 — Alésage/course en mm — Nombre de tours/minute — Taux de compression	42/46 1298/1303 72 x 100 3200 5,9	46 1911 78 x 100 3800 5,9				56 1911 78 x 100 3800 6,2	57/59 1911 78 x 100 4000 6,5
DIMENSIONS — Empattement en mm — Voie avant en mm — Voie arrière en mm — Pneus — Poids à vide en kg	2910 1314 1324 150/40 950	2910 1340/1434 1330/1444 150/40 1060				1354 150/40 1070	2910 1374 1354 165/40 1035
Les dimensions précédées d'une lettre sont celles : B : berline, coach, roadster et coupé ; F : familiale ; L : limousine ; C : commerciale.							
PERFORMANCES (suivant pneus) — Vitesse maximum : km/h — Vitesse utilisation : km/h	110 100	110 100				113 105	115/120 105/109

Nota : ce tableau a été établi d'après cinq documents anciens ou récents, dont un publié par un historien de la marque au "double chevrons". En le réalisant nous avons constaté que certains chiffres, ou dimensions, ne correspondaient pas exactement entre eux, comme il se devrait ; dans ces cas nous avons choisi les indications données par la majorité, ou encore avons donné les deux chiffres. Dans d'autres cas nous n'avons pas trouvé de renseignements, et alors avons supposé, mais sous toutes réserves, que l'information précédente était valable également. Il nous sera toujours agréable, ce pour l'information de tous, que les erreurs ou les manques qui auraient pu se produire, nous soient envoyés pour corrections éventuelles. Nous en remercions les lecteurs de "l'automobiliste" à l'avance. Rappelons enfin que certains documents d'origine peuvent avoir été victime de "coquilles" d'imprimerie en modifiant les véritables données. C'est pourquoi le maximum de renseignements, éventuellement correctifs, sont toujours les bienvenus. N.L.R.

UNE REEDITION DU DEPLIANT CITROEN DU SALON DE 1934 PRESENTANT TOUTES LES NOUVELLES TRACTION AVANT Y FIGURANT

"L'automobiliste" ayant pu se procurer ce magnifique dépliant format 540 x 720 mm, l'a fait rééditer pour ses lecteurs. Les abonnés l'ont reçu avec ce présent numéro, mais nos autres lecteurs pourront se le procurer contre 15 F à "La Boutique de l'automobiliste", 42 rue du Bac, 75007 Paris, ou se le faire envoyer en y adressant le montant plus 5 F de port (sans omettre d'indiquer nom et adresse, s.v.p. !).

« 11 NORMALES »

	A	A Crémaillère	B	B Pilote	B Perfo	C Commerciale	B	BC Familiale	BF Commerciale	D
	1934-1937	1936-1937	1937	1937-1938	1939-1949	1939-1940	1950-1957	1953-1957	1954-1957	1955-1957
	46 1911 78 x 100 3800 5,9				56 1911 78 x 100 3800 6,2		57/59 1911 78 x 100 4000 6,5			63/65 1911 78 x 100 4000 6,8
	B : 3090 F : 3270 1460/1490 1450/1470 160/40 B : 1100 F : 1170				1494 1470 F : 160/40 185/40 B : 1120 L : 1140 F : 1180	3275 1460 1450 160/40 1210	3090/3275 1494 1470 165/40 1210			F : 3275 1070
	106 98				B : 113 F : 105 B : 105 F : 96	105 96	115 96/105			125/130 110/115

Ces 32 pages sur la Traction Avant Citroën constituent la seconde partie de son histoire débutée dans le numéro 37. Vous pourrez en lire une troisième partie sur la période 1946 à 1957 avec la "15", ainsi que la mystérieuse "22", dans un prochain numéro.