

AUX ORIGINES DE LA CITROËN TRACTION AVANT

THE ORIGINS OF THE CITROËN TRACTION AVANT

80^{ANNIVERSAIRE}
ANS BIRTHDAY
80TH

TROIS TALENTS SONT À L'ORIGINE DE LA TRACTION AVANT, DÉVOILÉE EN 1934 : ANDRÉ CITROËN BIEN SÛR, MAIS AUSSI ANDRÉ LEFÈBVRE, L'INGÉNIEUR ET FLAMINIO BERTONI, LE DESIGNER.

LE CAHIER DES CHARGES EST AMBITIEUX : LA VOITURE DOIT ÊTRE ÉCONOMIQUE, CONFORTABLE ET INNOVANTE.

THREE TALENTED PEOPLE ARE BEHIND THE TRACTION AVANT, UNVEILED IN 1934: ANDRÉ CITROËN OF COURSE, BUT ALSO ENGINEER ANDRÉ LEFÈBVRE AND DESIGNER FLAMINIO BERTONI.

THE SPECIFICATIONS WERE AMBITIOUS: TO DESIGN A CAR THAT WAS ECONOMICAL, COMFORTABLE AND INNOVATIVE.



André Citroën



CITROËN Traction Avant 73, 1934

À peine embauché par André Citroën en mars 1933, André Lefebvre est chargé de mettre au point la mécanique innovante qui équipera la nouvelle CITROËN : la « 7 ». Il travaille tout particulièrement la tenue de route, le freinage et les performances du moteur.

Flaminio Bertoni est embauché en 1932. Avant tout sculpteur, il traitera la carrosserie comme une véritable œuvre d'art. Il doit optimiser l'habitabilité, la légèreté de la carrosserie et la résistance à l'air.

Conçue, essayée, mise au point et lancée en seulement 18 mois, la Traction Avant est un exemple éclatant du génie de ces deux hommes. Forts de leur succès, André Lefebvre et Flaminio Bertoni seront aussi à l'origine de la 2 CV et de la DS, deux autres modèles emblématiques de CITROËN.



André Lefebvre



Flaminio Bertoni

Barely had he been hired by André Citroën in March 1933, than André Lefebvre was tasked with coming up with a mechanical innovation for the new CITROËN: the "7". He concentrated particularly on road-holding, the breaks and engine performance.

Flaminio Bertoni joined the company in 1932. First and foremost a sculptor, he treated the car's body like a real work of art. He had to optimise the spaciousness, the lightness of the chassis and the air resistance.

Designed, tested, perfected and launched in just 18 months, the Traction Avant is a stunning example of the genius of these two men. Their partnership was a huge success and Lefebvre and Bertoni would also be the brains behind the 2 CV and the DS, two more emblematic CITROËN models.

LA TRACTION AVANT CITROËN : L'INNOVATION EMBARQUÉE

THE CITROËN TRACTION AVANT:
BUILT-IN INNOVATION

80th ANNIVERSAIRE
BIRTHDAY 80th

LA NOUVELLE CITROËN, DÉVOILÉE EN AVRIL 1934 À LA PRESSE, S'APPELLE LA «7». LES INNOVATIONS MAJEURES QU'ELLE PRÉSENTE SONT DES PREMIÈRES EN GRANDE SÉRIE.

Les **roues avant motrices** donnent tout d'abord à la Traction Avant une meilleure tenue de route (en l'empêchant notamment de chasser dans les virages) et de meilleures performances. La suppression de la transmission vers l'essieu arrière permet de libérer de l'espace. Ainsi, la Traction Avant gagne en habitabilité et voit son centre de gravité abaissé, ce qui contribue à améliorer sa tenue de route.

La **carrosserie monocoque** est une nouveauté chez CITROËN. Pour la première fois, le châssis et la caisse se confondent.

Enfin, André Lefebvre dote la «7» de **freins hydrauliques** sur les quatre roues, d'un moteur flottant, ainsi que d'une suspension dernier cri. Pour l'intérieur, elle propose du chauffage, des sièges confortables et un silence remarquable.

Grâce à toutes ces innovations combinées, la Traction Avant rend définitivement obsolètes toutes ses devancières et concurrentes.



Photo descriptive, avril 1934
Description, avril 1934



La carrosserie monocoque de la Traction Avant, 1934
The Traction Avant monocoque body, 1934



Boîte à moteur flottante. La Traction dispose de la force motrice
Sable flottant. The Traction comes with a floating engine

THE NEW CITROËN PRESENTED TO THE PRESS IN APRIL 1934 WAS CALLED THE "7". THIS CAR IS THE FIRST WITH MAJOR INNOVATIONS IN LARGE-SCALE PRODUCTION.

The first advantage of the **front wheel drive** was better road-holding (in particular by preventing the Traction Avant from swerving when taking corners) and better performance. The removal of the transmission towards the rear axle freed up space. That meant the Traction Avant was more spacious and had a lower centre of gravity which also contributed to its road-holding.

The **monocoque body** was an innovation at CITROËN. For the first time, the body and the frame were combined.

Finally, André Lefebvre fitted the "7" with **hydraulic brakes** on all four wheels, a floating-power engine and the very latest suspension. As for the interior, it offered heating, comfortable seats and was remarkably silent.

Thanks to this combination of innovations, the Traction Avant rendered all its precursors and competitors obsolete.

LA FABRICATION DES CITROËN TRACTION AVANT

MANUFACTURING THE CITROËN TRACTION AVANT

80th ANNIVERSAIRE
BIRTHDAY
80th

EN 1933, EN PRÉVISION DE LA PRODUCTION DE LA TRACTION AVANT, LES USINES CITROËN SE SONT MÉTAMORPHOSÉES POUR ACCUEILLIR SUR LEURS CHAÎNES CE NOUVEAU MODÈLE. AVEC SA MONOCOQUE RÉVOLUTIONNAIRE, IL Y SERA PRODUIT PENDANT PLUS DE 20 ANS

Avant la création de la Traction Avant, la fabrication en acier est déjà une spécialité de la Marque. Une nouvelle étape est franchie avec la Traction Avant : sa coque constituée de panneaux en acier emboutis et soudés lui assure sa remarquable solidité.

Pour accueillir la production innovante de la Traction Avant, un chantier pharaonique est entrepris quai de Javel en 1933. En 5 mois seulement, l'usine d'origine est détruite et laisse place à des ateliers de production des plus modernes. Trois fois plus grands que les anciens, ils accueillent 15 000 machines-outils.

Du démarrage de la production jusqu'au début des années 1950, environ 31 000 Traction Avant sont assemblées à Forest en Belgique, à proximité de Bruxelles. L'unité de production de Slough dans le Berkshire, de son côté, en fabrique environ 26 000 pour le marché anglais. Mais l'usine de Javel aura la plus longue et importante production : après 702 000 exemplaires, elle livrera la dernière Traction Avant en juillet 1957.

Toutes ensemble, ces usines livreront par jour environ 150 exemplaires de Traction Avant en 1934 et 300 au maximum de la production, en 1952. Au total, de mars 1934 à juillet 1957, 759 000 exemplaires sortent de chaînes.



Le Quai de Javel avant 1933
Quai de Javel before 1933



Châssis de montage de la Traction Avant
Chassis of Traction Avant assembly line



Usine de Forest, 1934
Foresting line, 1934



Juillet 1957, sortie de ligne de la dernière Traction Avant.
July 1957, the last Traction Avant comes off the production line.

IN 1933, CITROËN FACTORIES UNDERWENT A METAMORPHOSIS TO PREPARE PRODUCTION LINES FOR MANUFACTURING THE TRACTION AVANT. WITH ITS REVOLUTIONARY MONOCOQUE, IT WOULD GO ON TO BE MANUFACTURED FOR MORE THAN 20 YEARS.

Even before the Traction Avant, steel manufacturing was already a speciality of the make. The Traction Avant took the process a stage further: its shell made of stamped steel sheets welded together made it incredibly sturdy.

In 1933, the Quai de Javel was turned into a mammoth building site, to ready it for manufacturing the innovative Traction Avant. In just five months, the original factory was demolished and new, modern production plants were erected in its place. Three times the size of the original factory, they housed 15,000 machines-tools.

From the beginning of manufacture through to the early 1950s, some 31,000 Traction Avants were assembled at Forest near Brussels, Belgium. For its part, the Slough production plant in Berkshire, manufactured some 26,000 vehicles for the UK market. But the Javel factory assembled the most vehicles and over the longest period: after building 702,000 cars, it delivered its final Traction Avant in July 1957.

Together, these plants delivered 150 Citroën Traction Avants in 1934 and 300 at the height of production, in 1952. In all, from March 1934 to July 1957, 759,000 models came off the production lines.

1934 : L'ANNÉE DU LANCEMENT

1934: THE YEAR OF THE LAUNCH

80th ANNIVERSAIRE
BIRTHDAY
80th

DÉVOILÉE EN MARS 1934 AUX CONCESSIONNAIRES, LA «7» EST LA PREMIÈRE TRACTION AVANT. PRÉSENTÉE À LA PRESSE LE 18 AVRIL 1934, AU GARAGE DE L'EUROPE À PARIS, À PROXIMITÉ DE LA GARE SAINT-LAZARE, ELLE REMPORTE UN FRANC SUCCÈS.

UNVEILED TO DEALERS IN MARCH 1934 THE "7" WAS THE FIRST TRACTION AVANT. IT PROVED A GREAT SUCCESS WHEN PRESENTED TO THE PRESS ON APRIL 18, 1934, AT THE GARAGE DE L'EUROPE, NEAR THE SAINT-LAZARE TRAIN STATION IN PARIS.



Première affiche publicitaire sur le «7», avril 1934
First poster advertising for the "7", April 1934



Avril 1934, «Cinquante» de la Traction Avant dans le magasin d'exposition d'Henrietteau (Paris Nord)
April 1934, Traction Avant on display in a showroom in Henrietteau (Paris Nord)



Garage de l'Europe, Paris, 1932

André Citroën, adepte d'opérations de communication étonnantes, mise tout sur la «7»: les magasins sont décorés de ce chiffre et le prix, 17 700 francs, est soigneusement choisi.

Le Salon de l'Automobile, qui ouvre ses portes le 5 octobre 1934 au Grand Palais à Paris est l'occasion d'affirmer à nouveau les qualités de la nouvelle CITROËN. On peut y voir toute la gamme ainsi que des prototypes de la 22, une version V8 de la Traction Avant, à laquelle l'entreprise préférera la 15-Six cylindres.

La toute première Traction Avant est vendue le 3 mai 1934; plus de 30 000 seront livrées cette année-là. En juillet 1935, André Citroën décède. Lui, qui a su insuffler l'esprit d'innovation à la Marque, laisse pour héritage une usine reconstruite et un nouveau modèle à succès.

André Citroën, a master of clever marketing, bet his all on the "7": dealerships were decorated with the number seven and the price - 17,700 francs - was chosen deliberately.

The Motor Show that opened on October 5, 1934 at the Grand Palais in Paris provided an opportunity to display the qualities of the new CITROËN. Here the full range was on show. The company also presented prototypes of the 22, a V8 version of the Traction Avant, to which it would prefer the six-cylinder 15.

The very first Traction Avant was sold on May 3, 1934. In all, more than 30,000 would be delivered that year. André Citroën passed away in July 1935. The man who had breathed a spirit of innovation into the company, left a rebuilt factory and a successfully new model his legacy.

LA CITROËN TRACTION AVANT : UNE HISTOIRE DE CHIFFRES

THE CITROËN TRACTION AVANT:
A HISTORY IN FIGURES

80th ANNIVERSAIRE
BIRTHDAY 80th

18 AVRIL 1934 ◀
**PRÉSENTATION À LA PRESSE
DE LA 7A EN BERLINE**

Mai 1934 ◀
*Apparition des roadsters
et des faux cabriolets sur la 7A.*

Juin 1934 ◀
*La 7B, plus puissante, remplace la 7A
avec dès le départ les versions berline,
roadster et faux cabriolet.
Introduction d'une version sport, la 7S : c'est la
première 11 CV avec les 3 types de carrosserie
immédiatement disponibles.*

Juillet 1934 ◀
*Apparition de la 11A, dite 11 Normale,
plus longue de 20 cm et plus large de 12 cm
que la version 7S. Déclinée initialement en
berline, roadster, faux cabriolet et limousine.*

Septembre 1934 ◀
La 7C remplace la 7B.

Octobre 1934 ◀
La 7S prend l'appellation de 11AL

Janvier 1937 ◀
*La 11AL devient 11BL et
la 11A devient 11B.*

Avril 1938 ◀
*Apparition de la 11C,
une version utilitaire de la 11B.*

Juin 1938 ◀
*Lancement de la 15-Six G en berline.
Elle atteint les 140 km/h.*

Mars 1939 ◀
*Apparition des 15-Six familiales
et limousines.*

Septembre 1947 ◀
La 15-Six D remplace la 15-Six G.

Octobre 1953 ◀
*Réapparition de la 11 familiale dont la
production était interrompue depuis 1940
et de la 15-Six familiale.*

Avril 1954 ◀
*Lancement de la 15-Six H. Cette version
dispose pour la 1^{re} fois de la suspension
hydropneumatique qui préfigure
celle de la future DS.*

Juillet 1957 ◀
*Sortie de la dernière 11,
une familiale, livrée le 25 juillet 1957.*



Brochure commerciale, janvier 1933
Sales brochure, January 1933



Brochure commerciale, janvier 1933
Sales brochure, January 1933



Brochure commerciale, janvier 1933
Sales brochure, January 1933



Brochure commerciale, janvier 1937
Sales brochure, January 1937



Brochure commerciale, avril 1939
Sales brochure, April 1939



Brochure commerciale, avril 1954
Sales brochure, April 1954



Brochure commerciale, décembre 1953
Sales brochure, December 1953

APRIL 18, 1934
**PRESENTATION TO THE PRESS
OF THE 7A SALOON**

May 1934
*Arrival of 7A roadsters
and faux cabriolets.*

June 1934
*The more powerful 7B replaces the 7A
with the launch of saloon, roadster
and faux cabriolet models.
Launch of the sports version, the 7S : this is
the first 11 CV immediately available
in three different models.*

July 1934
*Launch of the 11A, known as the 11 Normale,
20 cm longer and 12 cm wider than the 7S model.
It is initially available as a saloon, roadster,
faux cabriolet and limousine.*

September 1934
The 7C replaces the 7B.

October 1934
The 7S is renamed the 11AL

January 1937
*The 11AL becomes the 11BL
and the 11A becomes the 11B.*

April 1938
*Launch of the 11C,
a utility version of the 11B.*

June 1938
*Launch of the 15-Six G as a saloon.
It reaches speeds of 140 km/h.*

March 1939
*Launch of the 15-Six familiales
and limousines.*

September 1947
The 15-Six D replaces the 15-Six G.

October 1953
*Re-issue of the 11 familiale, the production
of which had been halted in 1940,
and of the 15-Six familiale.*

April 1954
*Launch of the 15-Six H. This is the first model
equipped with hydropneumatic suspension,
pre-dating the DS.*

July 1957
*The last 11, a Familiale, is produced.
It is delivered on July 25, 1957.*



LA CITROËN TRACTION AVANT : 80 ANS DE SENSATIONS !

**THE CITROËN TRACTION AVANT:
80 SENSATIONAL YEARS!**

80 ANNIVERSAIRE
BIRTHDAY
80TH

DÈS SA CRÉATION, LA TRACTION AVANT A RAYONNÉ DANS TOUS LES DOMAINES. BELLE RAPIDE ET ENDURANTE, ELLE FAIT SENSATION DANS LES CONCOURS D'ÉLÉGANCE AUTANT QUE DANS LES MANIFESTATIONS SPORTIVES. SES QUALITÉS ET LES GRANDES ÉMOTIONS QU'ELLE A ACCOMPAGNÉES FONT DE LA TRACTION AVANT UN OBJET DE PASSION DEPUIS 80 ANS.

FROM ITS VERY CREATION, THE TRACTION AVANT HAS SHINED IN EVERY FIELD. BEAUTIFUL, FAST AND STURDY, IT HAS PROVED A SENSATION BOTH IN THE FRENCH "CONCOURS D'ÉLÉGANCE" WHERE CARS ARE JUDGED ON THEIR AESTHETICS, AND AT SPORTING EVENTS. ITS QUALITIES AND THE GREAT EMOTIONS IT AROUSES HAVE MADE THE TRACTION AVANT A PRIZED OBJECT FOR 80 YEARS.



Francis Lecot en la Traction Avant lors du Tour de France, 1934. "Paris-Moscou-Paris" 1934



Yvette Horner en la Traction Avant lors du Tour de France, 1955. "Nordenkaperen og Rio de Janeiro-Race" during the Tour de France, 1955



Un concours d'élégance en 1934. A "Concours d'Élégance" in 1934

Lancés dans les années 1920, les Concours d'Élégance réunissaient les plus belles carrosseries et les plus belles tenues. Il était donc naturel que, dès 1934, la Traction Avant y participe. Aujourd'hui encore, ses courbes si particulières font sensation.

Launched in the 1920s, the Concours d'Élégance brought together the finest vehicles in their Sunday best. So it was only natural that, from 1934 on, the Traction Avant should take part. And to this day its magnificent curves stir passions.

Simultanément, dès la sortie de la Traction Avant, André Citroën, soucieux d'éprouver la fiabilité de ses modèles, encourage François Lecot dans ses idées folles de raids d'endurance : «Tour de France et de Belgique» en juillet 1934, «Paris-Moscou-Paris» en septembre de la même année et «Paris-Monte-Carlo» en 1935. Tous raids confondus, il parcourt plus de 408 200 km et contribue grandement aux améliorations techniques (notamment sur la direction et la suspension) qui seront apportées à la Traction Avant.

Simultaneously, as soon as the Traction Avant was launched André Citroën (ever anxious to demonstrate the reliability of his cars) encouraged François Lecot's plans for a seemingly crazy endurance test: A "Tour of France and Belgium" in July 1934, "Paris-Moscow-Paris" in September of the same year and "Paris-Monte Carlo" in 1935. Altogether, he covered more than 408,200 km and contributed greatly to the technical improvements (particularly in steering and suspension) that would be made to the Traction Avant.

Ainsi, la 15 de 1955 conduite par Peter Eppendhal, motoriste passionné de Traction Avant, court des rallyes dans toute la France : Lyon-Charbonnières, Rallye du Beaujolais, Mont Ventoux, ... Preuve de sa longévité, elle court toujours aujourd'hui.

That is how the 1955 "15", driven by Peter Eppendhal, a huge Traction Avant enthusiast, came to take part in rallies all over France: Lyon-Charbonnières, the Beaujolais Rally, Mont Ventoux. And to prove how long-lasting the car is, it is still going to this day.

La Traction Avant a accompagné les sensations sportives dans le domaine cycliste également. Le 7 juillet 1955, le Tour de France se lance pour la 42^e fois. Yvette Horner l'accompagne à bord d'une Traction Avant. Pendant 4 495 km, avec elle, la célèbre accordéoniste fait résonner ses mélodies sur les routes de France.

The Traction Avant has also contributed to sporting sensations in the field of cycling. On July 7, 1955, the 42nd Tour de France got under way. Yvette Horner followed it in a Traction Avant. The famous accordionist filled France with the sound of music over some 4,495 km!

Les collectionneurs font vivre la Traction Avant dans le monde entier. L'Amicale Citroën Internationale et l'Amicale Citroën France fédèrent les principaux clubs. Plus spécialisés, la Traction Universelle (1 500 membres en France et une centaine à l'étranger), ou encore Traction sans frontières regroupent les passionnés. Organisation d'événements, de rallies, de visites, de spectacles, de concours d'élégance, échange et vente de voitures et de pièces détachées, restauration de Traction Avant, ... Avec leur énergie et leurs talents, ils perpétuent et entretiennent le génie visionnaire de ceux qui l'ont conçue.

The Traction Avant is a favourite with vintage car collectors around the world. The main clubs fall under the umbrella of the Amicale Citroën Internationale and the Amicale Citroën France. More specialist clubs such as Traction Universelle (1,500 members in France and 100 more abroad) and Traction sans frontières bring together other enthusiasts. They organise events, rallies, visits, shows and concours d'élégance, the sale and exchange of cars and spare parts and the restoration of Traction Avants. Through their energy and talent, they perpetuate and maintain the visionary genius of those who invented it.