



# Le Petit Chevronné



7 Ch. - 1934 (Archives Citroën)

AVRIL - MAI 84

BULLETIN DE LIAISON DES «CHEVRONNÉS», CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE



# SOMMAIRE



## PREMIERE PARTIE : LES ORIGINES.

- Progrés et nouveautés de la Traction.
- La traction: solution d'avenir?
- Les tractions avant la Traction.
- T.A. et progrès.
- Evolution des T.A. en 1934.
- Numéros de série 1934.
- Modèles et prix.
- Détails 1934.
- Aux confins du Sahara...
- Prototypes T.A.

## SECONDE PARTIE: LA TRACTION EN 1934.

- Essai extrait d'Omnia: "La nouvelle "7" Citroën.
- Essai extrait de "La Vie Automobile" Ch.FAROUX.
- La T.A. en Angleterre: "The Super Modern CITROEN"
- La monocoque Citroën. Livre d'or des clients.

### La Traction et la publicité:

- Premières affiches de la "7".
- La Tour EIFFEL illuminée.
- "Espèce en voie d'apparition".
- Articles rédactionnels et publicités inédites de la "7".

## TROISIEME PARTIE: FABULEUSE 22.

- Et pour la 22, quoi de neuf?
- Un souvenir lointain: la 22 Citroën.
- Carrosseries prévues pour la 22.
- Le V8 Citroën.

-Fiction: Le dernier vol d'Arsène Lupin.

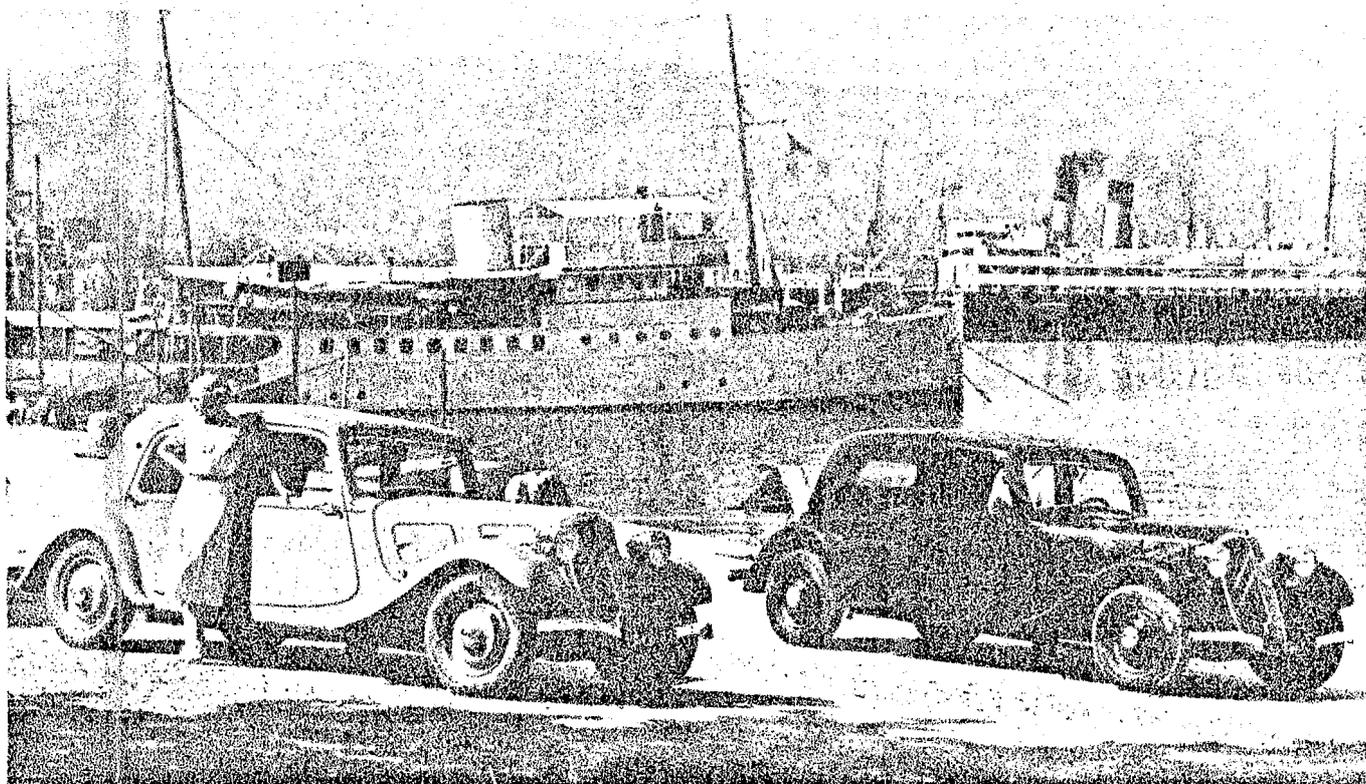
QUATRIEME PARTIE: SOUVENIRS, SOUVENIRS...

-Le premier cabriolet.

- " 1934".

-Le Grand Garage CHEVRIER.

CINQUIEME PARTIE: LES "CHEVRONNEES" DE 1934.



NDLR...

Je tiens à remercier tout ceux qui ont participé à ce "Spécial 1934", et tout particulièrement Mr Bernard CITROEN et Mlle Jacqueline CITROEN, qui ont bien voulu témoigner dans ces pages des premiers tours de roues du dernier "enfant" de leur père, André CITROEN: la Traction...

Que soient également Mr Fabien SABATES et le Club de "La Traction Universelle" pour leurs autorisations à puiser dans leurs livres et bulletins, ainsi que les Chevronnés qui ont participé, à différents niveaux, à l'élaboration de ce journal un peu particulier...

Bruno OUDRY

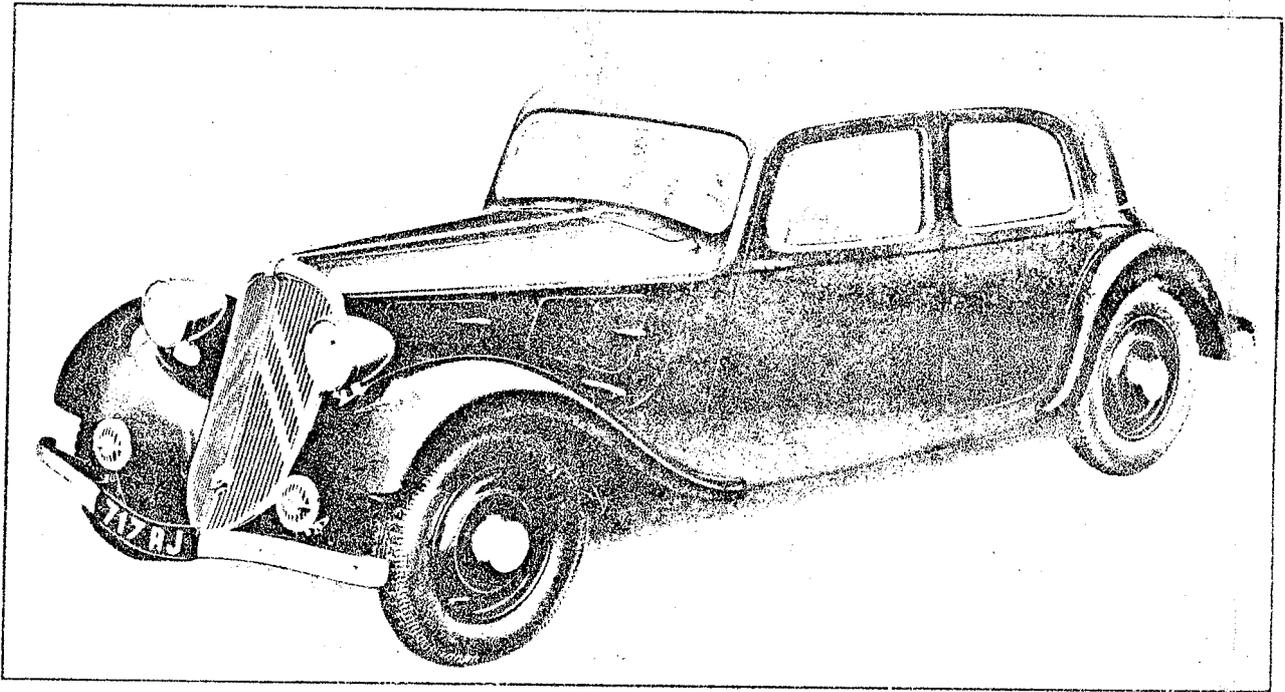


P REMIERE PARTIE :

LES ORIGINES



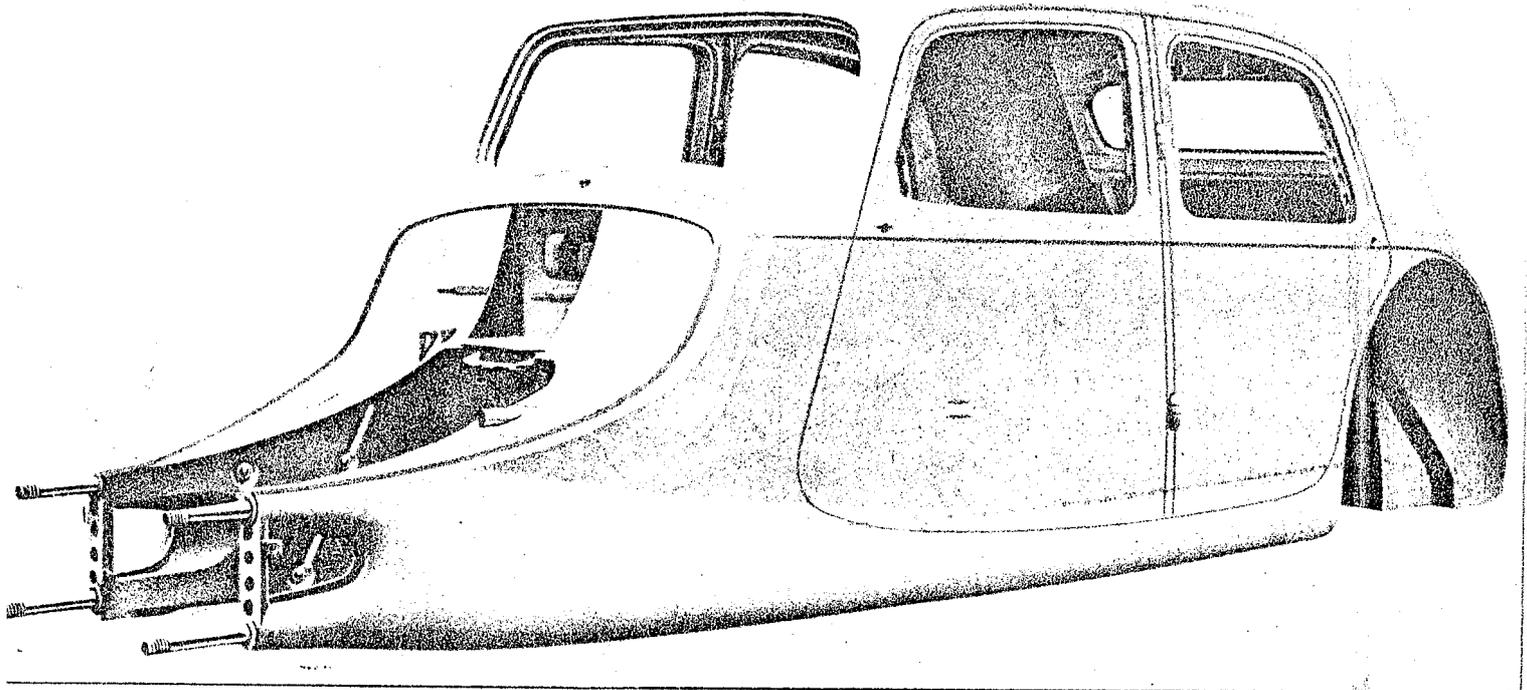
entièrement nouvelle



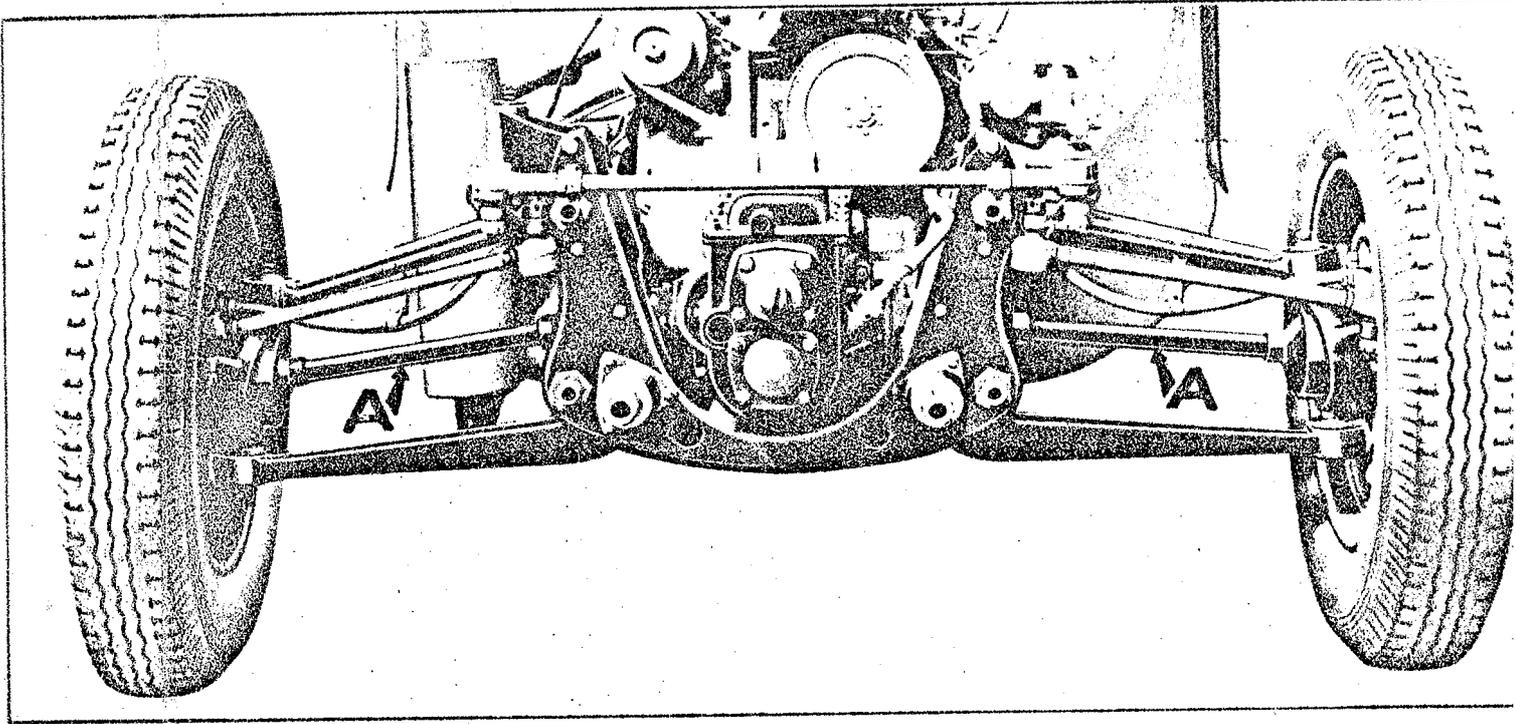
**SES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES SONT :**

- 1° — Carrosserie "Tout Acier Monocoque" sans châssis.
- 2° — Traction avant
- 3° — Suspension par barres de torsion
- 4° — Moteur nouveau à culbuteurs.
- 5° — Freins hydrauliques Lockheed.

**La carrosserie "Tout Acier Monocoque" sans châssis**



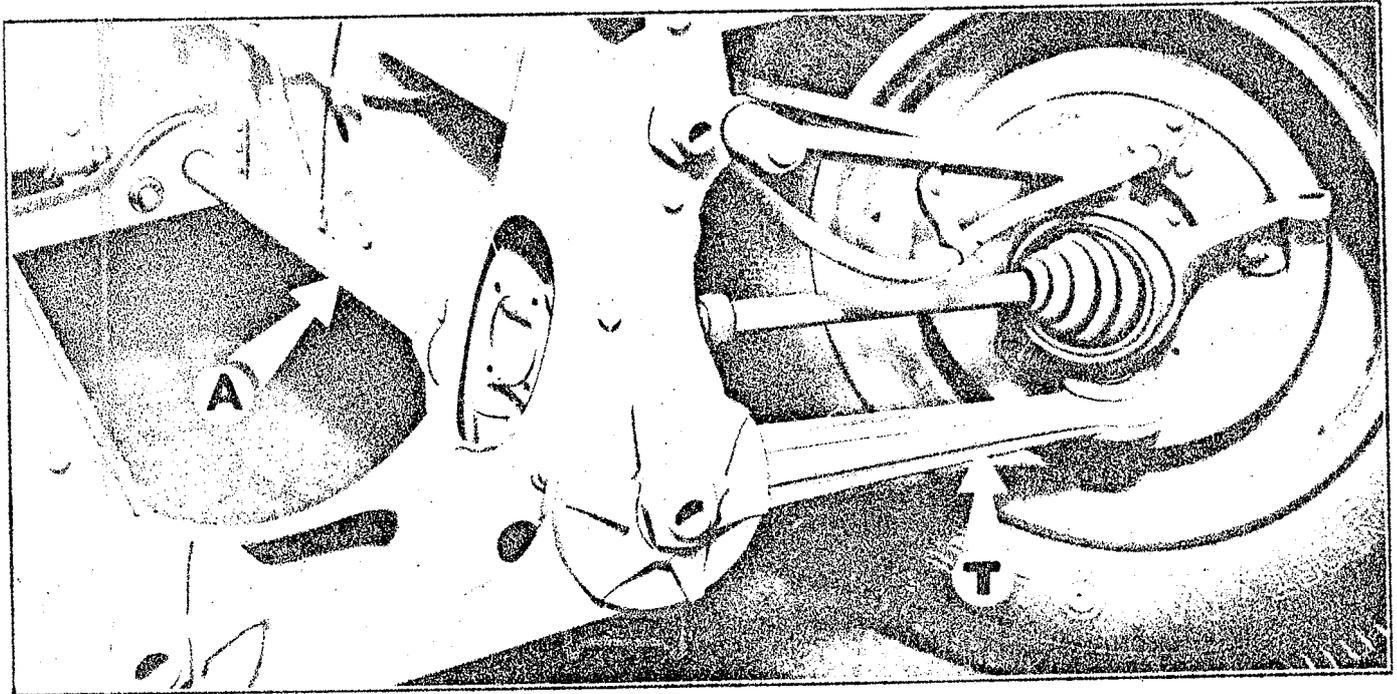
Le châssis est supprimé. La carrosserie "Tout Acier", constituée par des tôles soudées formant caissons et longerons tubulaires supporte directement : à l'avant, l'ensemble mécanique (bloc-moteur, traction avant et suspension) et à l'arrière la suspension et l'essieu.



La puissance du moteur est transmise du différentiel à chaque roue AVANT par un arbre A, relié au différentiel par un joint de cardan et à la roue par joint spécial dit "homocinétique", assurant l'entraînement sans aucun à-coups quelles que soient la position et l'orientation de la roue.

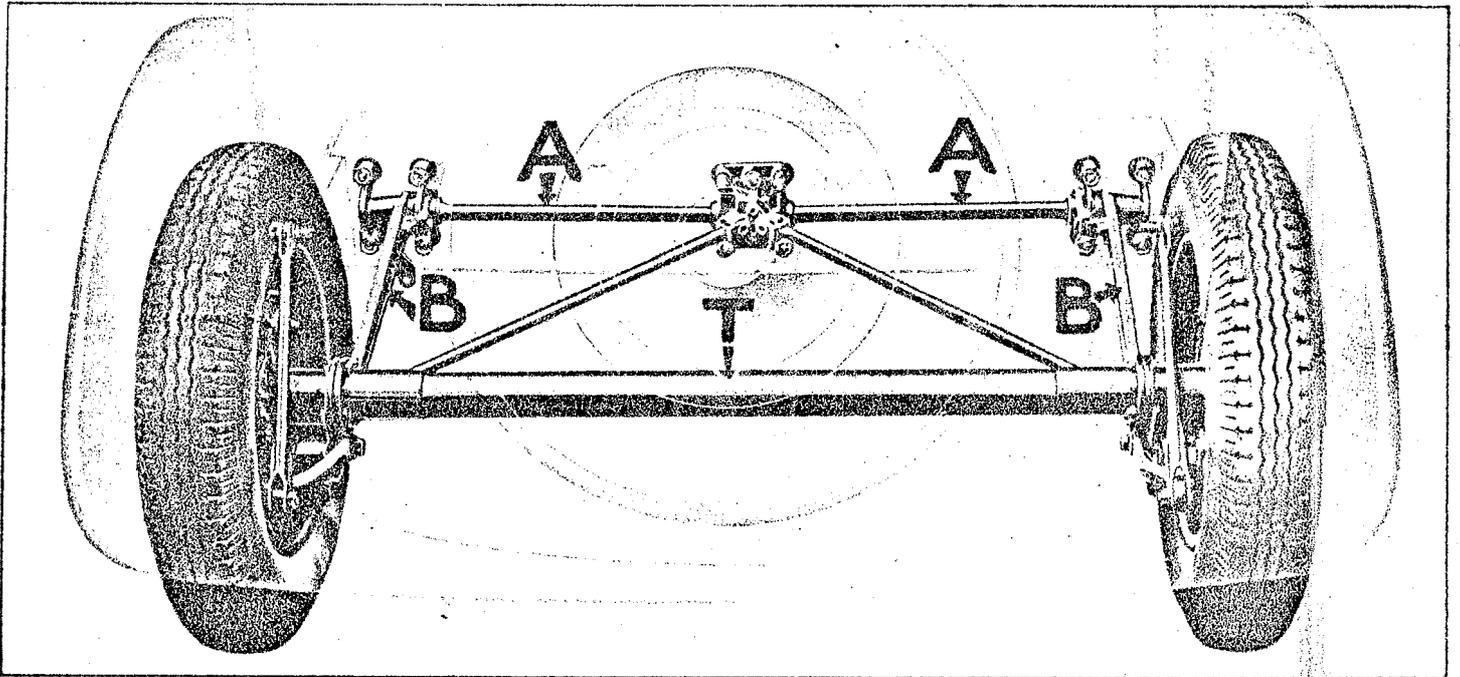
**La suspension par barres de torsion**

**AVANT**



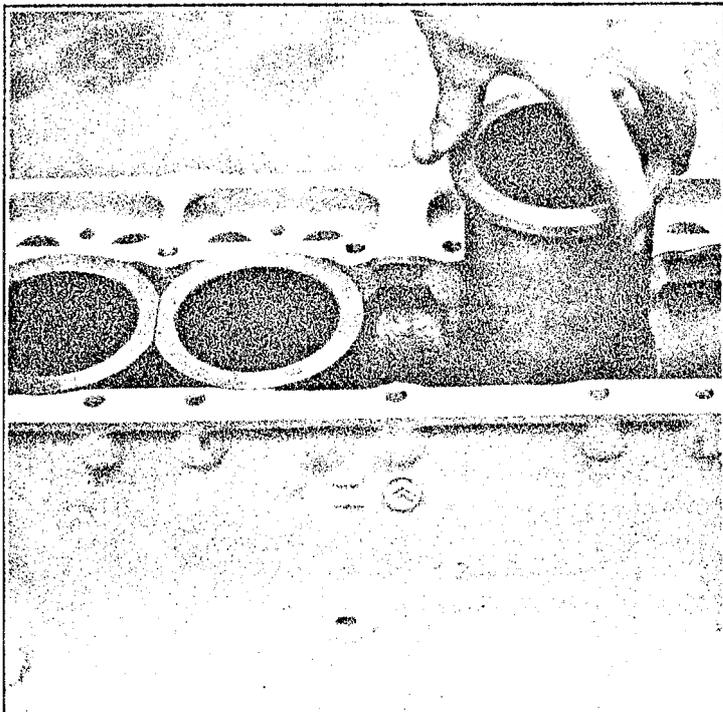
Plus de ressorts. La suspension est assurée pour chaque roue avant par une barre cylindrique A en acier spécial traité. L'extrémité avant de cette barre est solidaire du bras T relié à la roue; l'extrémité arrière est solidaire de la carrosserie. Lorsque la roue se soulève, la barre se tord; l'élasticité de l'acier ramène constamment la roue dans sa position primitive. Les barres de torsion ne demandent aucun entretien: elles ne doivent jamais être redressées ou réparées.

## ARRIÈRE

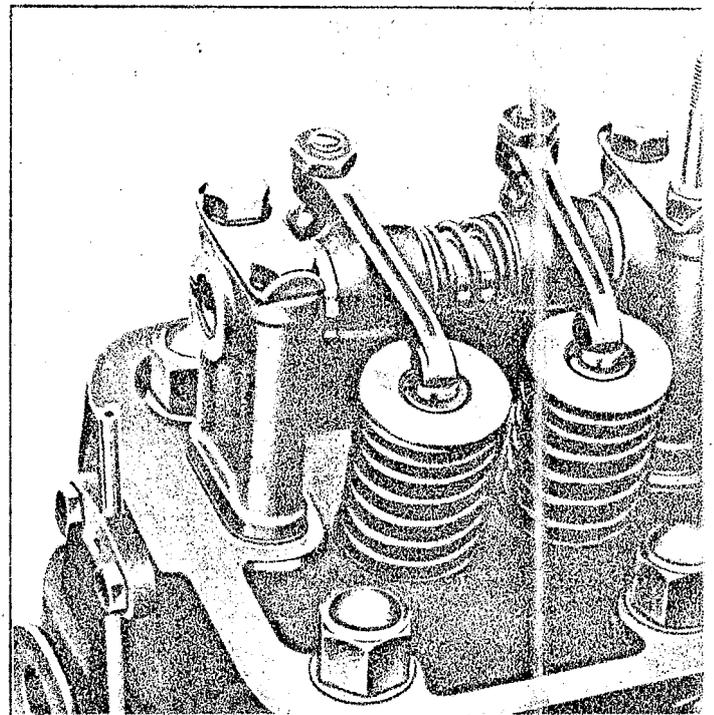


Comme la suspension avant, elle est assurée par des barres de torsion. Mais les barres *A*, sont transversales. Chaque barre est fixée, d'une part à un bras relié à la roue, d'autre part à la traverse arrière de la coque. Les deux roues sont reliées par un tube *T*; cette liaison assure une parfaite stabilité dans les virages, même pris à grande allure.

## Le nouveau moteur à culbuteurs



Cylindres amovibles

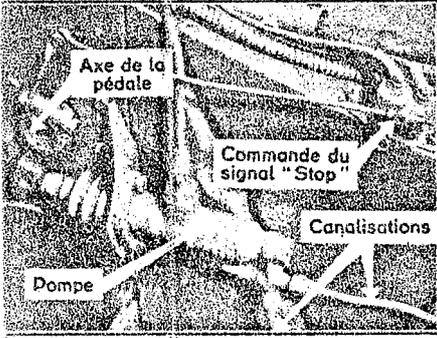


Soupapes et culbuteurs

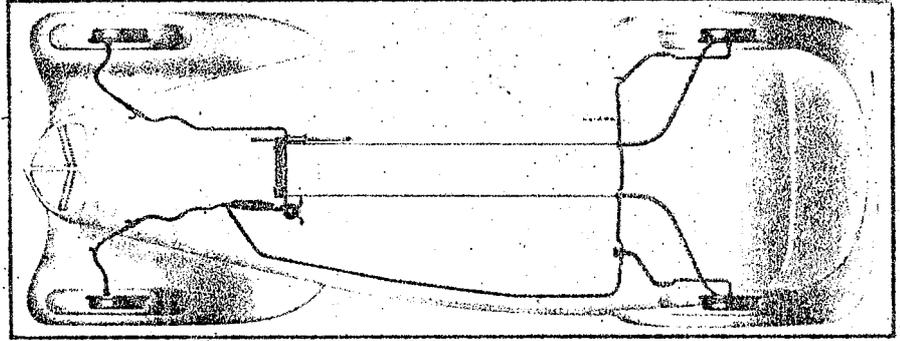
Les cylindres sont amovibles et usinés en métal de haute qualité. Etant montés à la machine dans le carter, ils sont facilement interchangeables. L'étanchéité des joints est assurée par le blocage de la culasse.

Les soupapes en tête sont commandées par des culbuteurs dont le réglage est tout fait facile. Les sièges des soupapes sont rapportés.

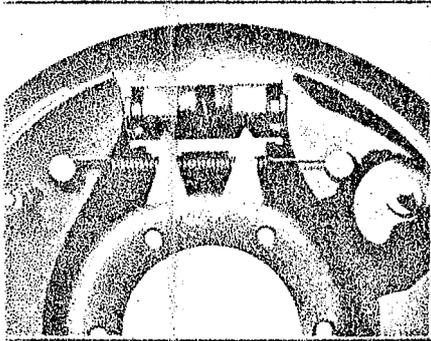
# LES FREINS hydrauliques LOCKHEED



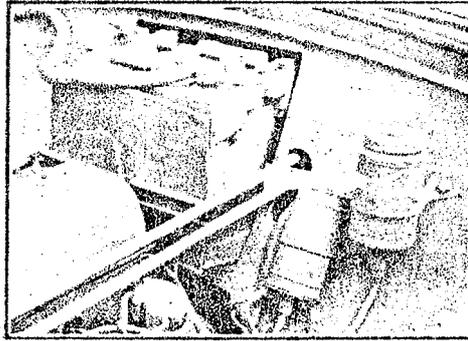
Une pompe actionnée par la pédale de frein est reliée...



par des canalisations remplies d'un liquide spécial à des cylindres montés dans les roues. La pompe transmet l'effort de freinage.



Les pistons agissent chacun sur un segment de frein.



Un réservoir maintient l'ensemble constamment plein de liquide spécial Lockheed.

## AVANTAGES DES FREINS HYDRAULIQUES

- Rendement élevé

- Equilibrage parfait et automatique du freinage sur les quatre roues.

Ces pages proviennent de la "Notice d'entretien 7 CV CITROEN" de 1934, et montrent bien les principaux progrès apportés par la "Traction" qui (c'était noté sur la couverture avait "Deux années d'avance"...

oo

### LA TRACTION AVANT: SOLUTION D'AVENIR ?

Les lignes suivantes proviennent d'un article d'anticipation, paru dans "L'Illustration du Salon 1934" présentant la "Voiture de 1945"...

(...) " Fini le préjugé qui faisait placer obligatoirement le moteur à l'avant de la voiture, dans le champ visuel du conducteur! Les générations à venir ne seront plus hantées par le souvenir du cheval qui ne pouvait que "trainer" et s'inspireront plus aisément de la logique: le moteur et la traction arrière (...)"

x ; (( Roger BASCHET.

Comme on le voit, tout le monde ne peut pas jouer les Jules VERNE...

Il est vrai que quelques événements allaient perturber la marche irrésistible du progrès entre 1939 et 1945, et que l'après guerre allait voir le succès du "tout à l'arrière" populaire, avec surtout la Volkswagen "Coccinelle" et la 4 CV Renault.

Mais, en 1984, nous semblons avoir fait un bond en arrière!

# "Les tractions avant... La Traction"

En effet, tout amateur de Traction sait que la T.A. CITROEN n'était pas la première automobile à utiliser ce principe, pas plus qu'elle ne fût la première monocoque ou la première à utiliser des freins hydrauliques...

Mais elle était la première à cumuler ces différents progrès, et surtout c'est elle qui donna au public confiance dans la traction avant, alors controversée et aujourd'hui très répandue et admise pour les automobiles de tourisme.

La liste suivante, non exhaustive, vous permettra peut-être de découvrir ces précédents et de suivre l'évolution de cette technique...

.....

1770/71: Le premier véhicule automobile, le "Fardier" de CUGNOT, est également la première "traction", puisque la puissance fournie par sa chaudière à vapeur était transmise à la roue avant...

1883/85: DE DION BOUTON propose un véhicule à vapeur, roues avant motrices... et arrière directrices!

1894 : La première course automobile, "Paris-Rouen", est remportée par un "attelage" DE DION; c'est un "tracteur" à vapeur tirant une Victoria.

1896 : JEANTAUD construit une traction électrique.

Sa transmission par pignons d'angles en fait le premier exemple de traction à transmission homocinétiq ue, c'est à dire à vitesse constante quelque soit l'angle de braquage.

1899 : L'autrichien LOHNER, fabricant de voitures hippomobiles, engage le jeune ingénieur Ferdinand PORSCHE pour motoriser ses calèches. ce dernier reprends c'abord la technique de JEANTAUD (moteurs électriques incorporés dans les roues avant) puis adapte un moteur à explosion sur sa traction avant.

Cette LOHNER-PORSCHE était encore bien loin du tout à l'arrière qui allait devenir la spécialité de l'ingénieur Ferdinand PORSCHE.

1899/1900: LATIL fabrique une série de traction avant à monocylindre DE DION transvers

1904 : L'américain J.Walter CHRISTIE construit une voiture de course à T.A. qui court le mille lancé à 145 Km/H.

Le modèle I905, d'une cylindrée de 21 L (!!!) comporte deux moteurs à

quatre cylindres transversaux et est une...quatre roues motrices.

La voiture démarre en T.A. et le moteur arrière, en prise directe, n'est embrayé que lorsque la voiture a atteint une certaine vitesse. J.W. CHRISTIE fabrique sept voitures de 1904 à 1909, adoptant successivement des 4 cyl. en ligne, des V4 puis des V8. Il participe en 1907 au Grand Prix de l'A.C.F. (sur le circuit de la Seine Inférieure.). C'est la première T.A. engagée dans cette épreuve...

Elle abandonne hélas au quatrième tour

La première guerre mondiale voit l'apparition d'engins militaires à traction avant, tels les LATIL français lourds et lents, ou les FWD ("Four Wheel Drive" = quatre roues motrices) américains, beaucoup plus rapides et efficaces.

La fabrication de ces camions F.W.D. fait suite à celle d'une voiture particulière, la BADGER, construite à une dizaine d'exemplaires (1909-1912).

Cependant, la première traction américaine prétendant au titre est la (trop) célèbre SELDEN, théoriquement conçue en 1877... et réalisée en 1906 et ne pouvant alors parcourir plus d'un kilomètre.

1923 : Le vainqueur des 500 miles d'Indianapolis (sur MILLER à propulsion) demande à Harry MILLER de construire une voiture de course à traction avant. Les MILLER à T.A. s'inspirent des GREGORY de course à moteurs d'avions V8 CURTISS ou HISPANO. L'une des GREGORY atteint 229 Km/H sur route! MILLER fabrique au total douze T.A., à moteurs 2L puis 1,5 L à compresseur. Le coureur américain Léon DURAY parcourut le tour de piste du "Packard Proving Ground" à la vitesse de 269 Km/H ! Le record tiendra 26 ans...

En Europe, dans le domaine de la course, on peut citer le français ANGELI (1921) mais surtout la firme anglaise ALVIS, qui construit à partir de 1924 des voitures de course T.A. à 4 cyl, puis 8 cyl. à 2 ACT., avec ou sans compresseur.

En 1929, ALVIS décide d'allonger ses châssis course pour livrer des voitures de tourisme. La fabrication de celles-ci, capricieuses et bruyantes, cesse en 1930 après sortie d'environ 150 exemplaires.

Deux ALVIS terminent les 24 Heures du Mans 1928, aux 6ème et 9ème places du classement général..

1922 : CHENARD décide de lancer une camionnette électrique, l'AEM, qui ne rencontre aucun succès.

1926 : La jeune marque TRACTA, fondée par Pierre FENAILLE et Jean Albert GREGOIRE propose pour la première fois au public une voiture à traction avant.

Une TRACTA termine les 24 Heures du Mans dès 1927. Leurs participations suivantes (jusqu'en 1931) seront également marquées par le succès.

TRACTA présente également, en 1931, la première voiture de tourisme européenne à freins hydrauliques (LOOKEED)

Toujours en France, les frères BUCCIALI font rouler des T.A. à partir de 1930...

Retournons en Amérique pour voir apparaître, en 1929, celle que J.A. GREGOIRE, "l'apôtre de la traction avant", considère comme "la plus belle automobile de tous les temps", j'ai nommé la fameuse CORD L 29.

C'est la première traction avant américaine de tourisme. Elle est équipée d'un 8 cylindres en ligne, et sera produites jusqu'à l'automne 1932 à quelques 5300 exemplaires...

En 1929, le carrossier BUDD présente une traction qui sera produite sous le nom de RUXTON pendant quelques années, avec quelques centaines de voitures produites.

1922 : Au salon d'Octobre une nouvelle traction avant française apparaît: il s'agit de la 6 Cylindres DONNET (4ème marque française en 1929), conçue par J.A. GREGOIRE. Elle restera hélas à l'état de prototype.

L'Allemagne également adopte la traction avant:

VORAN propose dès 1926 des camionnettes T.A., sans succès.

DW commence à produire des T.A. de tourisme en 1930 (moteurs 2 cyl. 2tps 584 cc)

ADLER présente en 1932 la "TRUMPF" qui est produite en France, dès 1933, sous le nom de "Supertraction ROSENGART". C'est sur une voiture de ce type que François LECOT, ayant ses records sur CITROEN, parcourt 100.000 Km en 100 jours (1933)

Et puis, par un beau jour du printemps 1934 apparaît...

LA TRACTION AVANT CITROEN !!!

Bruno OUDRY

# T.A. ET PROGRES

Les articles suivants sont extraits de "L'Illustration" du Salon 1934.

"Causeries sur le Salon" par BAUDRY de SAUNIER.

A l'avant, moteur et roues motrices".

(cette disposition) laisse dans sa situation classique le moteur, mais donne aux roues avant, en sus de la charge de diriger le véhicule, celle de le mouvoir.

C'est logique. Le cheval tire la voiture.

De cette conception, j'ai depuis longtemps montré à nos lecteurs le succès obligatoire, notamment dans les numéros des 2 Octobre 1926, 4 Octobre 1930 et 5 Octobre 1931.

La France, l'Amérique et l'Allemagne l'ont étudiée pendant de longues années.

J'ai indiqué les difficultés à vaincre et les raisons de victoire. Aujourd'hui le succès français de cette conception est trop évident pour qu'on puisse sans ridicule en contester la valeur.

Jusqu'en 1926 à peu près, la traction par l'avant était barrée par deux difficultés majeures: celle de l'adhérence des roues au sol, qui doit être grande et à peu près constante pour que les roues motrices ne patinent pas, notamment en côte; et celle de l'articulation de transmission, de ce qu'on appelle le joint, car on conçoit que, les roues avant ne demeurant pas constamment parallèles aux longerons du châssis comme le sont les roues d'arrière, mais faisant avec eux des angles perpétuellement variables à cause de leur fonction de direction, le moteur, immobiles en sa position, ne peut les actionner que par des cardans.

Ces deux difficultés ont été abattues, l'une par les progrès qu'on a faits peu à peu l'art de la répartition des poids sur un châssis et l'adhérence même des pneumatiques au sol; l'autre par la création des joints homocinétiques qui ont pour propriété de transmettre un mouvement rotatif d'un arbre à un autre, quelque soit l'angle qu'ils fassent entre eux, sans que ni l'un ni l'autre ne perde ou ne gagne de vitesse sur son partenaire. C'est une solution bien acquise maintenant. Le système ne s'applique encore qu'à des voitures relativement légères (tous les modèles de tourisme), et il a précisément ce résultat premier si heureux de contribuer à l'allègement de l'automobile en amenant la suppression de quantités d'organes de transmission; la suppression, comme dans la 7 CV Citroën, du châssis proprement dit lui-même!

Le système présente en outre, entre autres avantages majeurs, une évidente amélioration

ration dans la prise des virages et une défense très nette contre le dérapage.

Voici donc déjà tombée au bénéfice de la "traction" une partie de la souveraineté du vi  
vieux châssis classique.

#### LE CHASSIS.

La révolution que j'ai annoncée n'épargne aucun détail, aucun ensemble. Nous allons bavarder du châssis au moment même où il a des velléités de disparaître!...

Les voitures de tourisme de Citroën par exemple, qui ont toutes désormais l'ensemble moteur à l'avant, s'en passent. L'automobile se compose ainsi d'un cheval mécanique auquel on attelle, et par de petits brancards, voyez-le, une carrosserie toute en acier à deux roues. Je pense qu'un jour prochain le système permettra qu'on ait dans son écurie, pour ce seul cheval, deux et même trois carrosseries facilement et très rapidement permutable, pour l'hiver, pour l'été, pour les menus transports qu'exige souvent à la campagne la vie familiale. Probablement trouvera-t'on aussi organisé un service rapide d'échange d'un vieux cheval contre un cheval remis en pleine jeunesse! Des jours curieux vont se lever.

Toujours est il que la partie habitable de ces véhicules n'est qu'une énorme coque métallique, emboutie et soudée, dont les côtés inférieurs sont nervurés, par le marteau pilon lui même, pour constituer des bordages d'une remarquable rigidité.

On peut juger avec raison qu'ils sont en quelque sorte entrecroisés par les flancs et la voute de la coque, avec une inflexibilité que n'atteint pas toujours le châssis classique. Il y a là aussi un gain fort appréciable de poids.

On remarquera que l'avant-train moteur nous vaut la disparition des deux leviers centraux qui séparaient depuis si longtemps les sièges de l'avant et empêchaient qu'on installât là commodément un troisième voyageur. Le levier de vitesse s'est fatalement transformé en une tige horizontale qui va commander le déplacement des baladeurs à l'avant, la boule qui la termine émerge du tableau de bord. Quand au levier freins, il s'est lui même mué en une poignée, placée dans les mêmes parages.

Le plancher est ainsi libéré d'une bien désagréable barrière.

## SUSPENSION

(...) La barre de torsion sera-t'elle la révolutionnaire de ce coin? Mais d'abord, qu'est ce au juste?

Supposez que vous ayez à votre disposition une barre de fer ronde, épaisse de 1 centimètre par exemple et longue de 1 mètre. Si à chacun des bouts vous avez fait à la lime deux méplats parallèles, vous pouvez par là serrez solidement l'un de ces bouts dans un étau, et monter sur l'autre bout une grosse clé à machoire plates.

Au moyen de cette clé, essayez de faire rourner la barre sur elle même, comme si vous vouliez la visser dans un mur. La barre, étant à l'autre extrémité solidement fixée dans l'étau, ne peut pas tourner sur elle même, mais elle peut se chantourner, c'est à dire tendre à prendre la forme d'une vis; ainsi la clé par laquelle vous faites effort peut décrire un demi-cercle par exemple.

Mais, dès que vous aurez cessé votre effort, la barre se détord et revient à sa position primitive sans s'être déformée. Tordez la barre de gauche à droite ou de droite à gauche, le résultat est le même.

Si nous prenons une barre analogue, mais de dimensions voulues pour le travail que nous allons lui demander, nous possédons là un organe élastique extrêmement simple, très solide, d'entretien à peu près nul - donc essentiellement "automobile" - qui peut remplacer le vieux ressort à lames, pesant, couteux, déficat, perpétuellement rouillé, criard et travailleur sans précision!

Comme lui, le ressort de torsion peut, par son bout libre, être complété, assagi par un amortisseur, installé également de la façon la plus simple qui soit.

C'est là toute la suspension nouvelle.

Il va sans dire que ce joli progrès dans la suspension constitue encore une victoire de la métallurgie. Il y a dix ans seulement elle ne savait pas produire l'acier aux fibres allongées, souples et nerveuses qu'il fallait pour constituer une telle pièce. que de trouvailles aura faites elle même, ou suscitées, cette industrie automobile toujours si ardente, si jeune, si acharnée au progrès!

# EVOLUTION DES T.A. EN 1934

Présentée officiellement dans tous les pays d'Europe le 18 Avril 1934, la traction commence à être produite effectivement dès fin Avril, les premières livraisons intervenant début Mai.

Un seul modèle est produit: la "7 A", qui est en fait la seule vraie 7 CV fiscaux.

Les principales caractéristiques de ce modèle sont:

7 A	Puissance fiscale	Alésage	Course	Cylindrée	Puissance	Empattement	Voies
	7 CV	72 MM	80 MM	1303 CC	32 CV à 3200 tm	2,91 M	AV 1,340 M AR 1,324 M

Prix: 17.700 F

Vitesse maxi.: 95 Km/H.

Elles sont reconnaissables à:

- Calandre chromée, chevrons derrière.
- Avertisseurs sur le pare-chocs avant.
- Volets de capot ouvrant dans le même sens.
- Phares chromés  $\varnothing$  200mm .Verres plats.
- Moteur flottant "Floating Power".
- Ventilateur 4 pales. Radiateur flottant avec le moteur.
- Echappement vers l'arrière, passant a travers le jambonneau droit.

(Les prototypes avaient un échappement vers l'avant avec pot vertical dans le brancard, mais cette disposition semble ne pas avoir atteint le stade de la série...)

- Essieu AV. avec petits bras de suspension et petits axes.  
essieu arrière tubulaire traverse caisson.
- Cardans à billes avec protection cuir, puis Tracta.
- Barres de torsion 1er type, en deux parties.
- Amortisseurs Av. à friction et Ar. à levier.
- Direction Gemmer à simple palier.
- Levier de vitesse droit, tableau de bord central.

(Premiers modèles avec plaquette de vitesse "lère" en haut et "Marche Arrière" en bas).

Volant type Rosalie avec commutateur central.

- Echappement avec une sangle unique de fixation, à l'arrière.
- Cache-roue de secours en deux parties.

Hélas, mal mise au point, la7A souffre de graves maladies de jeunesse qu'exploite avec joie la concurrence: affaissement rapide du train arrière, rupture du flexible d'échappement, flottement excessif du moteur, embrayage fragile et difficultés aux

changements de rapports, sans oublier les bris de barres de torsion, de fusées, ou les problèmes dus au manque de finition (carrosserie, électricité)...

Au fur et à mesure de leur retour dans les garages, le réseau Citroën apporte à ces premières Tractions de nombreuses modifications: renforcement de la coque et de des suspensions, remplacement des "BOGE" à friction par des "SPICER" télescopiques, modification du train Av., pose d'un différentiel modifié, d'un boîtier de direction à deux paliers et d'un faisceau électrique amélioré.

Cet effort est accompagné à l'usine, pour les nouveaux modèles, par un renforcement de la coque qui augmente le poids d'une cinquantaine de kilogs: on met alors en route une série de moteurs plus puissants: C'est, fin Juin, l'apparition de la "7B".

Principales modifications:

-Coque renforcée.

- Moteur plus puissant. Alésage 78 mm (Echange de l'ensemble chemises-pistons), c'est le plus "carré" des moteurs de Traction.

Cette grande ressemblance avec la "7 A" fait qu'elle conserve (hélas!) la plus grande partie de ses défauts.

Si la "7 A" n'existait qu'en berline 4 portes, l'été 34 voit l'apparition en série des faux-cabriolets et roadsters "7 B", et le lancement d'un nouveau modèle: la "7 S".

En effet, si la "7" a remplacé la "8 NH" de la trilogie des "Rosales 8-10-15", la "7 S" est la remplaçante de la "10 Légère". La "10" sera remplacée par la "11 A", et la "15"... Par la "22"!

Apparaissant en juin 34, la "7 S" a des performances améliorées, et propose en option un toit entièrement tôle. Suspension et transmission ne sont pas, hélas, à la hauteur des nouvelles performances.

	Puissance fiscale	Alésage	Course	Cylindrée	Puissance	Empattement	Voies
<b>7 B</b>	9 CV	78 MM	80 MM	1529 CC	35 CV à 3200 T/Mn	2,91 M	AV I,340 AR I,324

Prix: 17.700 F (Juin)

Vitesse maxi.: 100 Km/H.

	Puissance fiscale	Alésage	Course	Cylindrée	Puissance	Empattement	Voies
<b>7 S</b>	11 CV	78 MM	100 MM	1911 CC	46 CV à 3800 T/Mn	2,91 M	AV I,340 AR I,330

Prix: 20.200 F (Juin)

Vitesse maxi.: 110 Km/H.

Juillet: 19.500 Toit Simili

20.100 Toit Tôle

C'est vraisemblablement vers la fin de l'été (Septembre), qu'est prise la décision d'unifier la production des blocs moteurs avec une course de 100 mm.

C'est également à la fin de l'été 34 qu'apparaît la "II", plus spacieuse que les "7" et utilisant le moteur de la "7 S".

	Puissance fiscale	Alésage	Course	Cylindrée	Puissance	Empattement	Voies
1	II CV	78 MM	100 MM	1911 CC	46 CV	3,09 M	AV 1,460 M AR 1,450 M

Prix: 25.000 F

Vitesse maxi.: 105 Km/H.

(Berline 5-6 places)

888a NOTA: l'empattement des "6 places" est de 3, 27 m.

On trouvera le détail des modèles et des prix dans le tableau correspondant.

La gamme "Traction" arrive ainsi jusqu'au Salon de Paris, en Octobre, où sont alors proposées:

- La "7". La "7 B" devient peu à peu "7 C", la mise au point définitive de la "7 C" n'intervenant que début 1935.
- La "II Légère". C'est en fait la "7 S" rebaptisée... II AL.
- La "II A"

Si les premières II A et quelques II AL ont reçus les klaxons sur pare-chocs, il semble qu'à partir du Salon elles aient les klaxons derrière les ailes, cachés derrière une grille chromée.

Elles reçoivent systématiquement le toit entièrement tôle, et des phares plus gros (ø 220 mm). Leur finition intérieure est plus luxueuse que celle des "7".

En fin, bien que les tirettes soient encore dans le même sens, les volets de capot s'ouvrent en sens inverse. 5

(Cette dernière modification semble être apparue sur les "7 B" vers Juillet/Aout)

N'oublions pas la "22"... Mais celle ci n'ayant jamais atteint le stade de la série, elle n'a pas place dans ce chapitre. On se reportera à celui qui lui est consacré...

La fin de l'année calendaire 1934 (L'année 35 commence, pour Citroën, au Salon) voit l'adoption d'un nouveau système de suspension du moteur.

En effet, si le "Floating Power" avait donné satisfaction sur les C4, C6 et Rosalie le flottement en devient exagéré dans la Traction. Déjà le moteur a été monté fixe sur une traverse... Un nouveau montage, dit "Pausodyne" (Conçu par Mrs Lemaire et d'Aubarède) résouds ces problèmes. Il sera monté jusqu'à la dernière T.A.

Les premières "7 C" apparaissent fin 34, les premières ayant encore le toit similaire possédant plus ou moins les caractéristiques qui deviendront définitive vers février 35: berceau AV avec radiateur sur traverse fixe, bras de suspension et pivots

différents, freins modifiés, cardans Spicer 2ème stade (le premier étant le Spicer à fusées creusées, fragile), ainsi que diverses améliorations touchant la direction et la suspension (Barres de torsion renforcées en I partie, amortisseurs télescopiques)

La traverse arrière "caisson" est remplacée par une "tubulaire"

Cette première année de production a donc été riche en événements et en enseignements, et grâce aux rapides améliorations apportées au cours de l'année, la "Traction" est prête à affronter l'avenir (avec le succès que l'on sait...).

7C	Puissance fiscale	Alésage.	Course	Cylindrée	Puissance	Empattement	Voies
	9 CV	72 MM	100 MM	1628 CC	36 CV à 3800 T/Mn	2,91 M	AV 1,340 AR 1,330

Prix: 18.000 F

Vitesse maxi.: 100 Km/H.

## NUMEROS DE SERIE

NUMEROTATION DES SERIES :

"7 A"	Nos Réservés: 00 001 à 07 000
	utilisés : 00 001 à 06 000
"7 B"	10 001 à 20 000
	et 21 501 à 30 620
"7 S"	20 001 à 21 500 (Nos réservés)
"7 C"	50 001 à 56 700
"II AL"	350 001 à 351 500
" II A"	100 001 à 103 300

Soit une production d'environ:

6 000 "7 A"	1500 "II AL"
9 120 "7 B"	3300 "II A"
6 700 "7 C"	
1 500 "7 S"	

Donc un total de 28.120 "Traction"

ANNEXE: Symboles Usine des différents modèles:

"7" A, B et C: PV ("Petite Voiture")

"7 S" et "II AL": PVS

"II A" : PVL, PVF.

# MODELES ET PRIX

7 A

BERLINE 17.700 F 5 (MAI 1934).

7 B

MOTEUR "MOTEUR FLOTTANT CITROEN"

BERLINE TOIT SIMILI: 17.700 JUIN 17.000 JUILLET  
 TOIT TOLE / 17.600 JUILLET  
 FAUX-CABRIOLET : DEUX PLACES 18.700 JUIN  
 DEUX/QUATRE PL. 19.450 JUIN 18500 JUILLET  
 CABRIOLET : DEUX PLACES 18700 JUIN  
 DEUX/QUATRE PL. 19450 JUIN 18500 JUILLET

SERIE "CONCOURS D'ELEGANCE" (ailes même teinte que la caisse.)

BERLINE 20.000 FAUX-CABRIOLET 21.000 CABRIOLET 21.000

(à partir de Juillet 1934)

MOTEUR "PAUSODYNE"

(à partir de Novembre 1934)

BERLINE 18.000 FAUX-CABRIOLET 19000 CABRIOLET 19.500

7 S

BERLINE TOIT SIMILI 20.200 JUIN 19.500 JUILLET  
 TOIT TOLE 20.100 (à partir de Juillet)  
 FAUX-CABRIOLET: 2 places 21.200 JUIN 4 places 21.950 Juin  
 21.000 Juillet  
 CABRIOLET: 2 places 21.200 Juin 2/4 places 21.950 Juin  
 21.000 Juillet

II AL

TARIF DU 28/09/34.

BERLINE 5 PL: 22.000 FAUX-CAB. 2/4 pl. 23.000 CAB. 2/4 pl. 23.500

II A

TARIF DU 28/09/34.

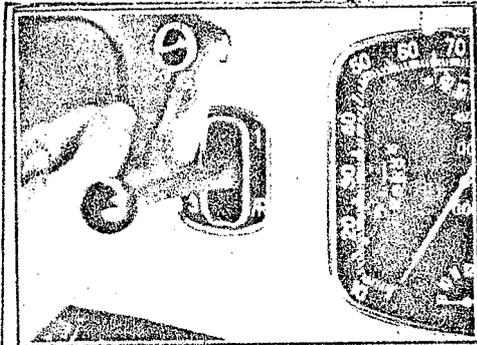
BERLINE 25.000 FAUX-CAB. 3/5 pl. 26.500 CABRIOLET 3/5 pl. 27.000  
 CONDUITE INTERIEURE 6 GLACES 26.500 FAMILIALE 9 pl. 28.000  
 COUPE DE VILLE 3 PLACES 28.000 5 PLACES 31.000

(Le coupé de Ville 3 places est une berline II A avec séparation intérieure. Le coupé de Ville 5 places est une limousine à custode tôle (4 glaces) avec séparation intérieure. Ces deux modèles ne semblent pas avoir atteint le stade de la production)

# DETAILS 1934

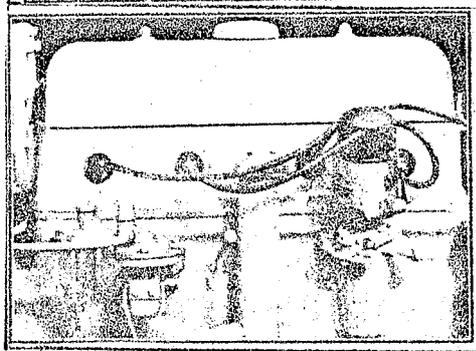
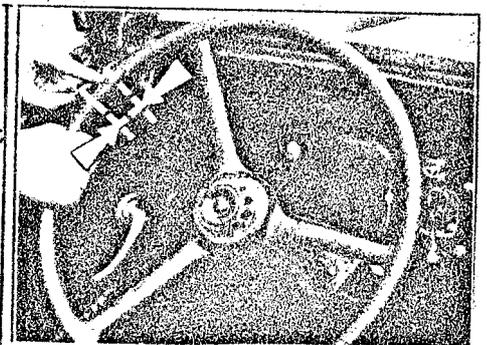
En feuilletant le "Memento Technique" et le "Dictionnaire de réparation des Tractions 7 et II CV", j'ai relevé les caractéristiques suivantes, plus ou moins connues, que je vous livre "en vrac" :

- Jusque Mai 34, échappement vers l'avant.
- Jusque Novembre 34, montage "Floating Power".
- Culasses: 7 A. 7 B. 7 C. Un modèle jusque Novembre 34.
  - A partir Novembre: nouvelle culasse sans trou de pieds de cenrage.
  - De Juillet à Octobre, déformation AV. pour circulation d'eau, puis déformation AV. et AR.
  - Soupapes admissions  $\emptyset$  37mm au lieu de 38 à partir de Novembre.
- Remplissage d'huile latéral jusqu'en Octobre.
- Carter inférieur avec bords bombés AV. et AR. jusqu'en Novembre.
- Carter de distribution en tôle jusqu'en Novembre (Alu ensuite).
- Ecrans AV. et AR. entre carter inférieur et cylindres jusqu'en Novembre, puis tamis d'huile rectangulaire dans carter.
- Reniflard à partir d'Octobre (précédemment, en bout du remplissage d'huile)
- Pompe à huile avec filtre et sans tube d'aspiration sur le fonds jusque Novembre. Ensuite, pompe avec tube, sans filtre.
- Ventilateur 4 Pales (en fait 2X2 pales) sur 7 A; 7 B et premières 7 C.
- Prise d'air du carbu dans jambonneau, reliée au carbu par un tube en caoutchouc, avec positions "ETE-HIVER". (Uniquement II A et AL ?)
- Montage "Flottant":
  - Radiateur flottant sur boîte jusqu'Octobre ( Tubes de liaisons moteur-radiateur métalliques)
  - Radiateur fixe sur traverse Octobre/Novembre.
- Montage "Pausodyne" à partir de Novembre, avec Silémbloc (sera remplacé par caoutchouc conique en Décembre 35).
- Plaque de sélecteur de vitesse: ronde en 3 parties avec marche AR en bas (Jusqu'en Octobre?) puis ronde en I partie avec marche AR en haut.
- Tambours 5 tocs sur 7 et II AL.
- Tambours 6 tocs sur II A et quelques II AL.
- Démarrreur Roux-Clémencet jusqu'en Novembre.
- Dynamo-compound jusque Septembre, puis avec régulateur.
- Le pédalier Ier modèle sera monté sur les 7 et II AL jusqu'en 36, il est modifié sur la II en Novembre 34 (Pédalier avancé).
- Pneumatiques: 7 A.B.C.: I40 X 40    7 S ET II AL: I50 X 40
  - II A : I50 x40    6 glaces: I60 X 40.
  - 22: I60 X 40.



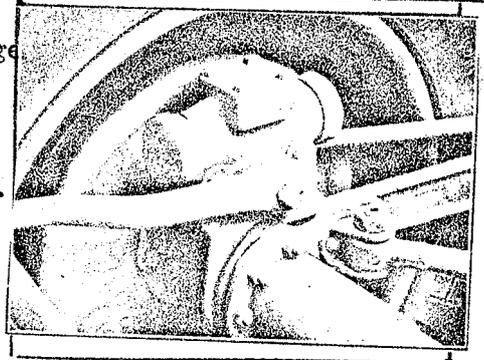
A gauche: plaque avec lère en haut levier droit et court

A droite: le volant de type "Rosalie"

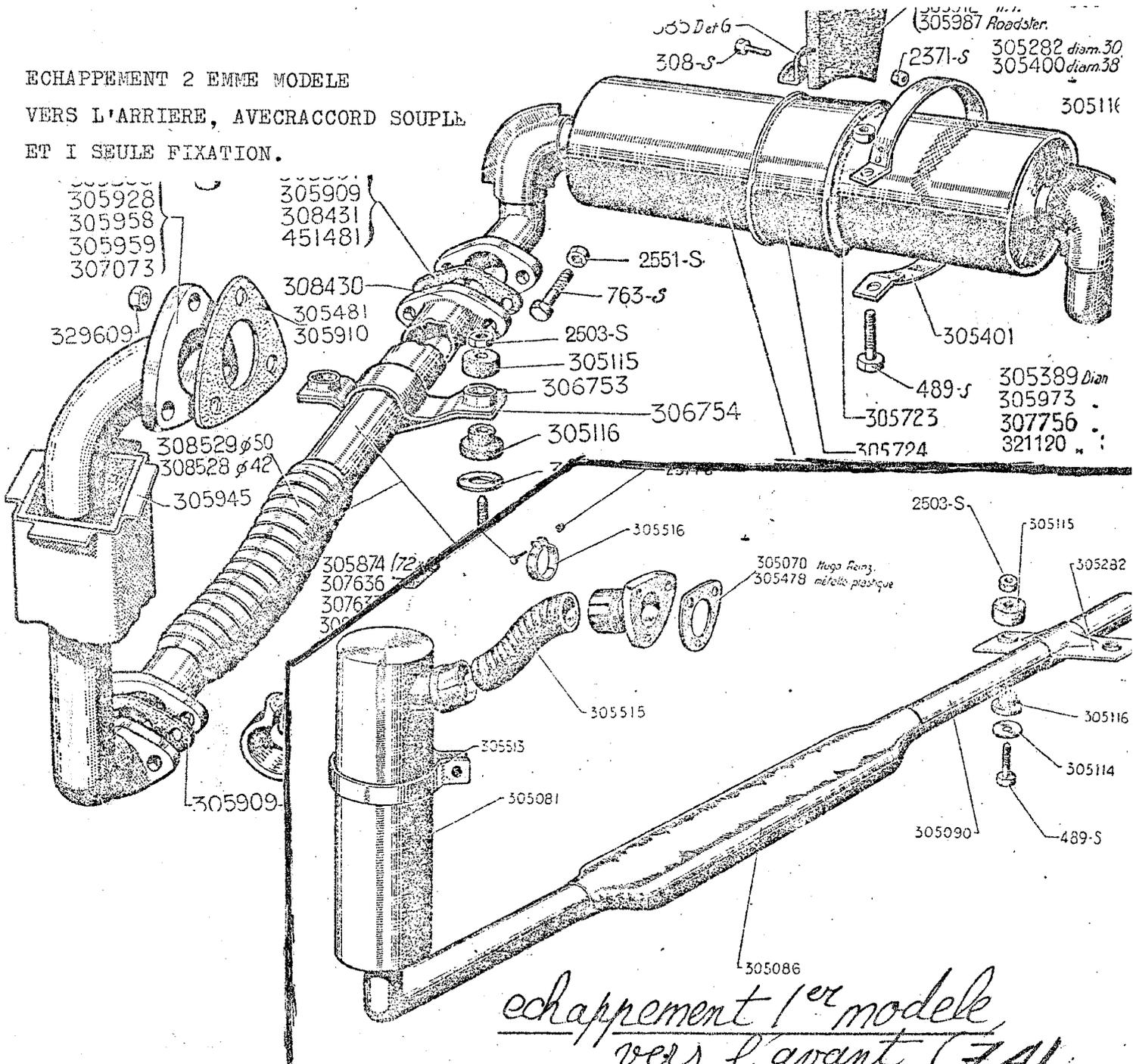


A gauche: remplissage d'huile latéral

A droite: essieu AR. tubulaire et amortisseur à levier



ECHAPPEMENT 2 EMME MODELE  
VERS L'ARRIERE, AVEC RACCORD SOUPLE  
ET 1 SEULE FIXATION.



# INFORMATIONS CITROËN

*Ces deux pages, datant du 30 mai 1934,  
présentent deux prototypes en essai dans le  
SAHARA au printemps 34.*

*AVolant : F. LECOT et M. PENAUD,  
l'équipage du "tour de France et de Belgique".  
On notera que ces prototypes ont leurs plaques  
d'immatriculation arrières sur l'aile...*

## AUX CONFINS DU SAHARA LA "7" ÉPROUVE SON ENDURANCE

Lorsqu'au banquet du 18 avril, M. Citroën félicita publiquement les collaborateurs de l'Usine qui avaient le plus contribué au lancement de notre nouvelle voiture, il regretta l'absence de "deux hommes qui, par hasard, ont été réunis par l'Usine et qui se ressemblent comme des frères jumeaux" : Penaud, le chef-mécanicien d'Afrique et d'Asie, et Lecot, le conducteur qui ignore le sommeil.

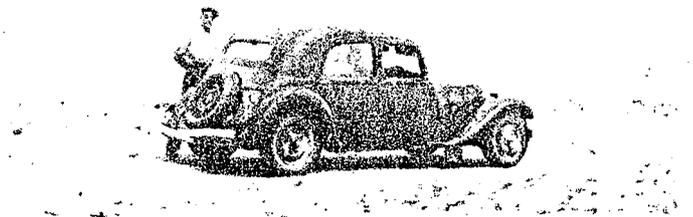
Ils étaient à ce moment en train de faire passer la "7" à l'épreuve de la chaleur, du sable et de la boue, en roulant dans le Sud-Algérien et le Sud-Tunisien, traversant par les pistes la région des Chotts.

Les deux voitures se sont admirablement comportées dans cette randonnée très dure.

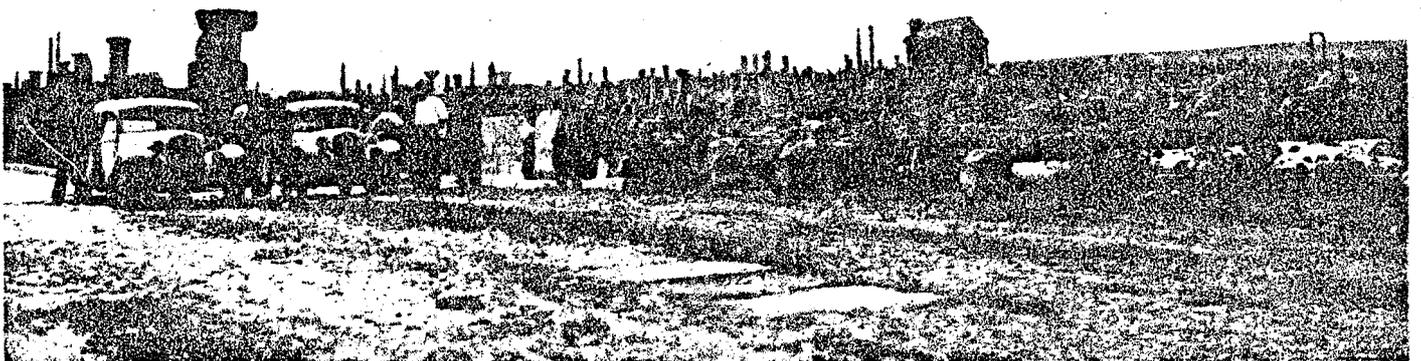
A leur sortie de la chaîne, elles avaient commencé par subir un singulier "rodage", en

parcourant, avant de se rendre en Afrique, 2.200 kilomètres chacune, sans aucun ménagement. Le passage suivant d'un compte-rendu de Maurice Penaud en donne une idée :

"Départ de Paris à 4 heures du matin, arrivée à Cannes à 18 heures : 927 kilomètres en 14 heures, soit plus de 66 de moyenne.



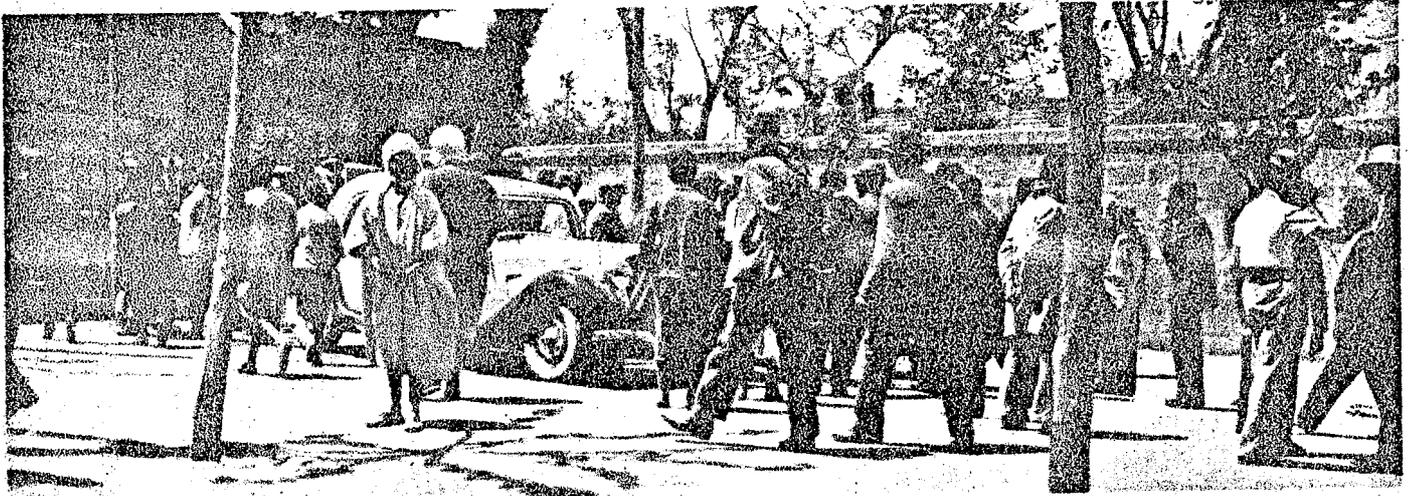
UNE DES DEUX VOITURES PRÈS DE KIBILI



DANS LES RUINES DE TIMGAD

- Dernier éclairage de la « Tour Eiffel Citroën » André Citroën illumine Paris pour le lancement de la « 7 ». »

## INFORMATIONS CITROËN



A TEBESSA, LA "7" SUSCITE LE PLUS VIF INTÉRÊT SUR SON PASSAGE

"Pas une voiture ne m'a résisté, bien que j'aie rencontré des voitures beaucoup plus puissantes que ma "7", je les ai toutes passées, grâce à la tenue de route et à la maniabilité extraordinaire dans les virages.

"Au retour, entre Fréjus et Brignoles, route très étroite et très sinueuse; une voiture beaucoup plus puissante ne veut pas laisser le passage, elle prend le premier virage à toute allure, mais en raison du danger qu'elle a couru par dérapage, elle est obligée de se laisser dépasser au virage suivant par la "7" qui peut prendre "à plein tube" son virage".

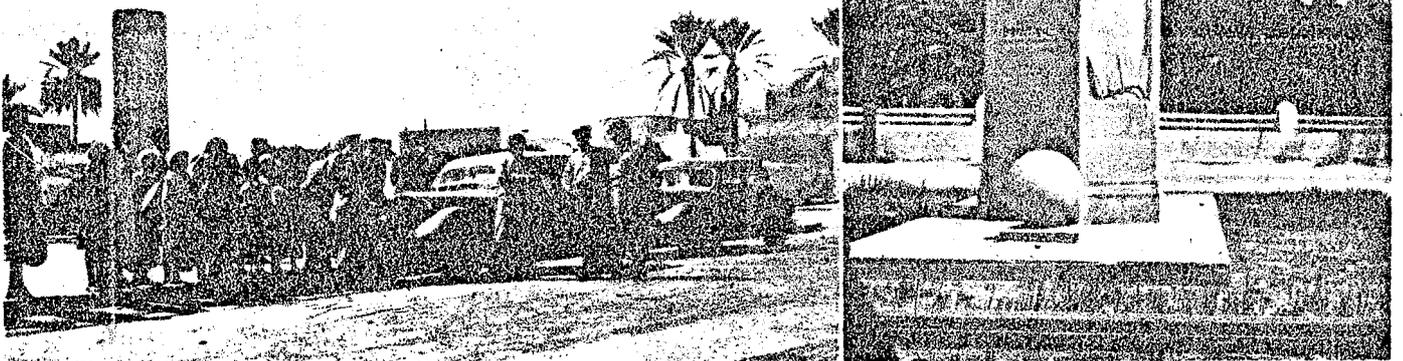
A cette "prudente" préparation, succède le raid lui-même : Paris - Marseille; Tunis - Sfax - Gabès - Kibili - Tozeur - Gafsa - Feridna - Tebessa - Constantine - Batna - Touggourt -

Biskra - Tunis; Marseille - Paris. Dix jours de marche effective, 4.250 kilomètres.

Alternances de sable, puis de boue : la piste de Touggourt était complètement détrempée, les deux voitures n'ont pas voulu s'en apercevoir. Pas un incident.

De tels essais sont suffisamment éloquentes pour se passer de commentaires.

TOUGGOURT : LE MONUMENT COMMÉMORATIF DE LA PREMIÈRE TRAVERSÉE DU SAHARA



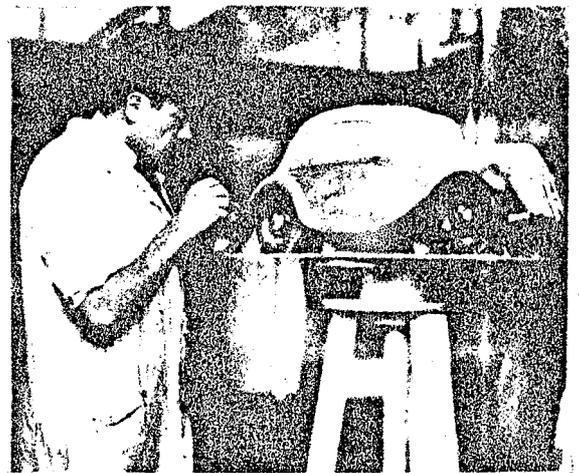
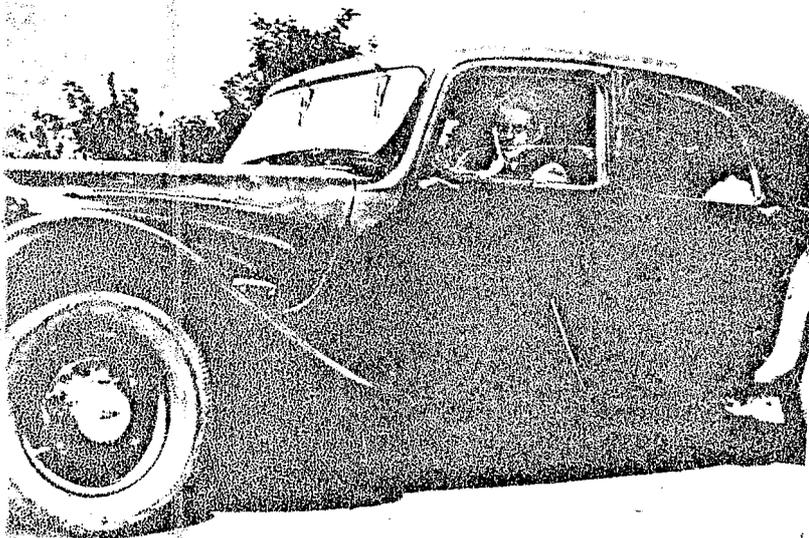
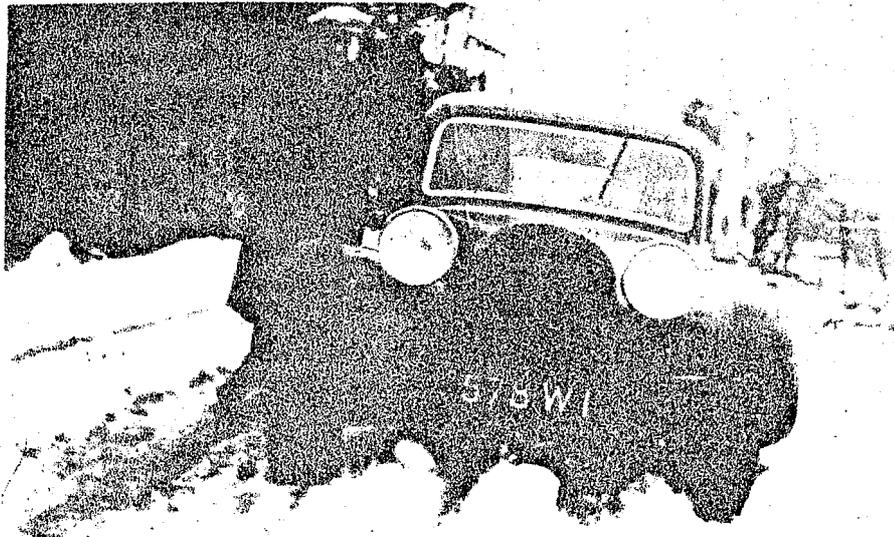
# PROTOTYPES T.A

On le sait, la Traction a été étudiée en un minimum de temps: André CITROËN est pressé, en 1933, de mettre sur chaîne ce qui n'est encore qu'une idée: une monocoque à traction avant. Cette idée doit relancer la production et les finances du Quai de Javel.

Le responsable du projet "P.V.", l'ingénieur André LEFEBVRE, quitte RENAULT pour CITROËN en Mars 1933. Le moteur sera l'oeuvre de Maurice SAINTURAT, la carrosserie est dessinée par le styliste italien Flaminio BERTONI, aidée pour le cabriolet par Jean DANINOS, futur créateur des FACEL VEGA.

~~8898055E~~: L'un des premiers Proto de "7" durant l'hiver 1933/34.

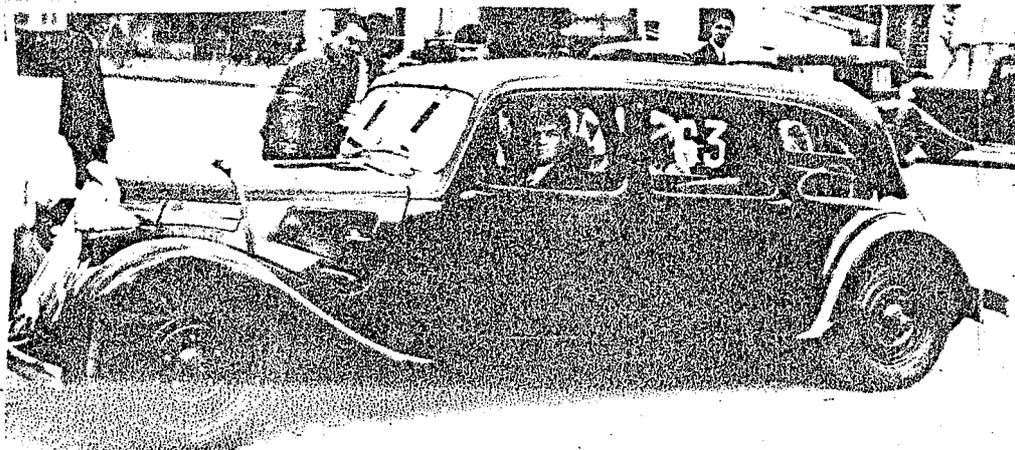
Un seul essuie-glace, calandre et phares de "Rosalie"...

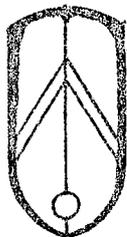


CI DESSUS: BERTONI sculpte un coupé deux portes, "11" sans spider.

CI DESSUS: LEFEBVRE au volant d'un proto "11". On remarque le capot à fentes non définitif.

A DROITE: La "6 glaces" du concours du "Bidon de 5 l" (calandre creuse)

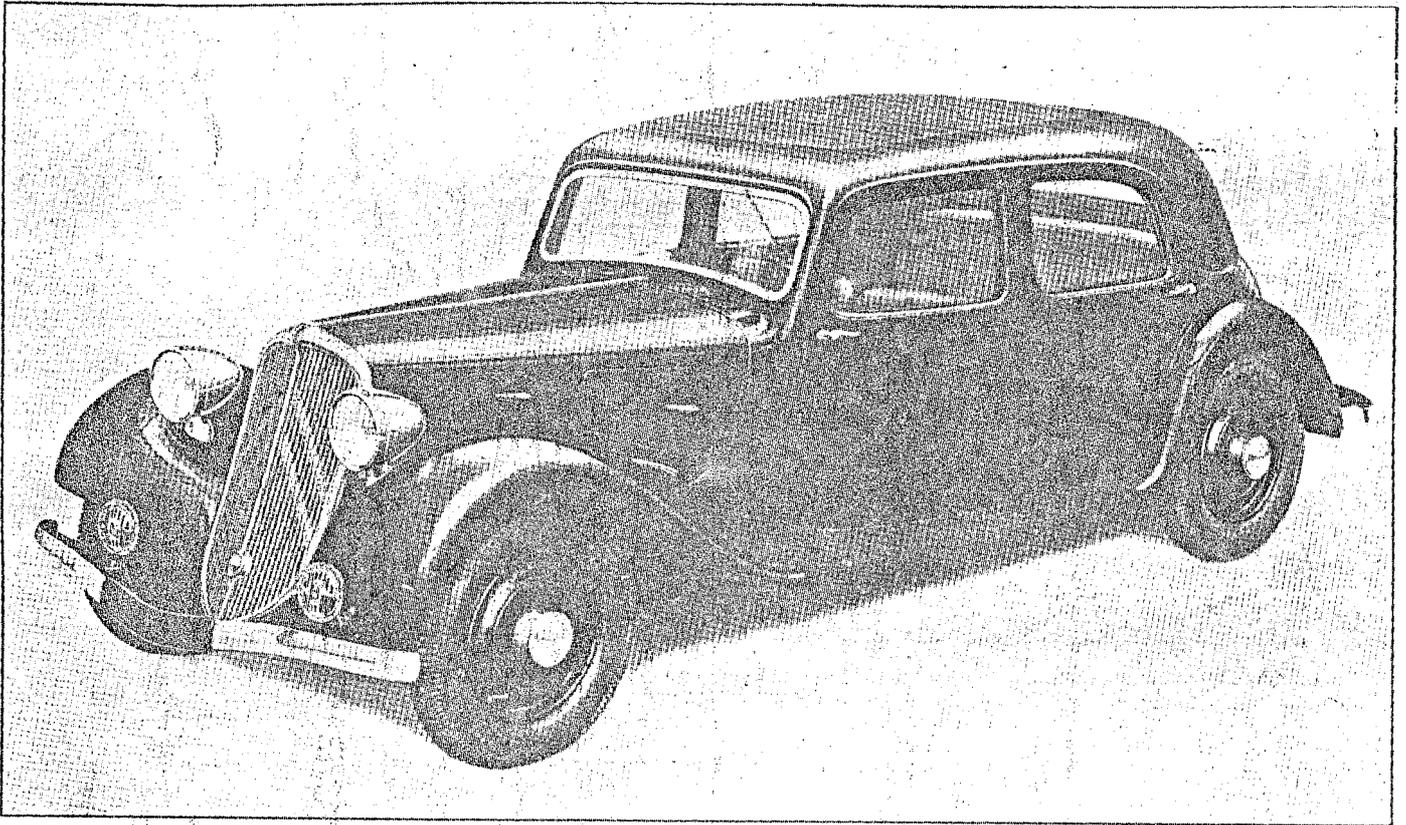




SECONDE PARTIE:

LA TRACTION EN 1934





LA « 7 » CITROËN CARROSSÉE EN BERLINE 4 PORTES, 4 PLACES

## LA NOUVELLE « 7 » CITROËN

Voici une étude remarquable par sa haute qualité technique et c'est aussi un chef-d'œuvre dans l'art d'exécuter la voiture utilitaire.

André Citroën, après avoir été le grand vulgarisateur de l'automobile en France, nous offre à un prix exceptionnel la voiture pour le transport très confortable de quatre personnes, capable d'atteindre le 100 à l'heure. Comme l'a souvent répété notre rédacteur en chef : la vitesse est la raison d'être de l'automobile.

Une voiture vraiment moderne doit permettre normalement des vitesses moyennes de 60 kilomètres-heure. Elle doit accorder à quatre passagers l'habitacle le plus satisfaisant. Désormais, il n'y a plus de « petite voiture ». Il y a « la voiture ». Les avantages dont on devait la doter sont réalisés dans des conditions d'économie d'emploi fort raisonnables, même par les temps difficiles que nous traversons.

La 7 Citroën pèse moins de 900 kilos, use peu de pneus et consomme moins de 9 litres d'essence aux 100 kilomètres.

Très originale, très audacieuse et cependant parfaitement sage est la technique de la 7 Citroën.

Roues avant motrices, roues avant indépendantes, carrosserie « tout acier » Monocoque, freins hydrauliques, en sont les grandes caractéristiques.

Voyons par le détail la façon personnelle et méthodiquement concertée avec laquelle la 7 Citroën a été conçue.

### Le bloc moteur-transmission

Le moteur est un 4 cylindres de 72 x 80, soit d'une cylindrée de 1 l. 300. Les

soupapes sont à commande par culbuteurs, afin d'avoir la meilleure puissance spécifique et la moindre consommation.

Les particularités classiques sont : graissage sous pression, circulation d'eau par thermo-siphon activé par pompe, carburateur Solex à starter, allumage par batterie. Naturellement, le 7 est du type « flottant » avec deux supports caoutchoutés situés l'un en avant et l'autre à l'arrière du groupe. L'axe d'oscillation de l'ensemble est incliné de l'arrière vers l'avant, passant par le centre de gravité. Bloc-moteur et voiture sont effectivement isolés l'un de l'autre.

Le 7 Citroën développe environ 35 CV.

L'embrayage est du type à disques élastiques. La boîte des vitesses et le boîtier de différentiel sont en avant du moteur. De la sorte, tous les mécanismes se trouvent adroitement groupés pour charger régulièrement les roues motrices.

La boîte des vitesses est synchronisée. Elle contient trois combinaisons dont deux silencieuses.

La transmission du mouvement aux roues comprend de chaque côté : un joint de cardan à aiguilles, un arbre de liaison cannelé, un joint homocinétique à billes, très robuste.

On sait qu'un tel système de joint est indispensable, car on doit prévenir toute irrégularité dans l'entraînement des roues.

Moteur et transmission sont ainsi très accessibles sous le capot.

Parmi les particularités originales, on notera la constitution du moteur formé d'un bloc en fonte complété de deux calottes légères en acier embouti. Les

cylindres sont amovibles. On obtient, de la sorte, des fûts extrêmement durs et résistants, largement baignés d'eau, et dont le remplacement est extrêmement rapide. C'est une solution coûteuse pour la fabrication, qui a demandé une préparation très onéreuse, mais c'est une solution d'avenir et une solution-type pour le « service » d'entretien.

De la traction avant nous n'ajouterons rien à ce que nous avons déjà dit. Dans l'adaptation à la 7 Citroën nous avons un excellent rapport de puissance à poids, et une judicieuse répartition des charges. Le capot est court, la carrosserie vaste, donc aucune critique.

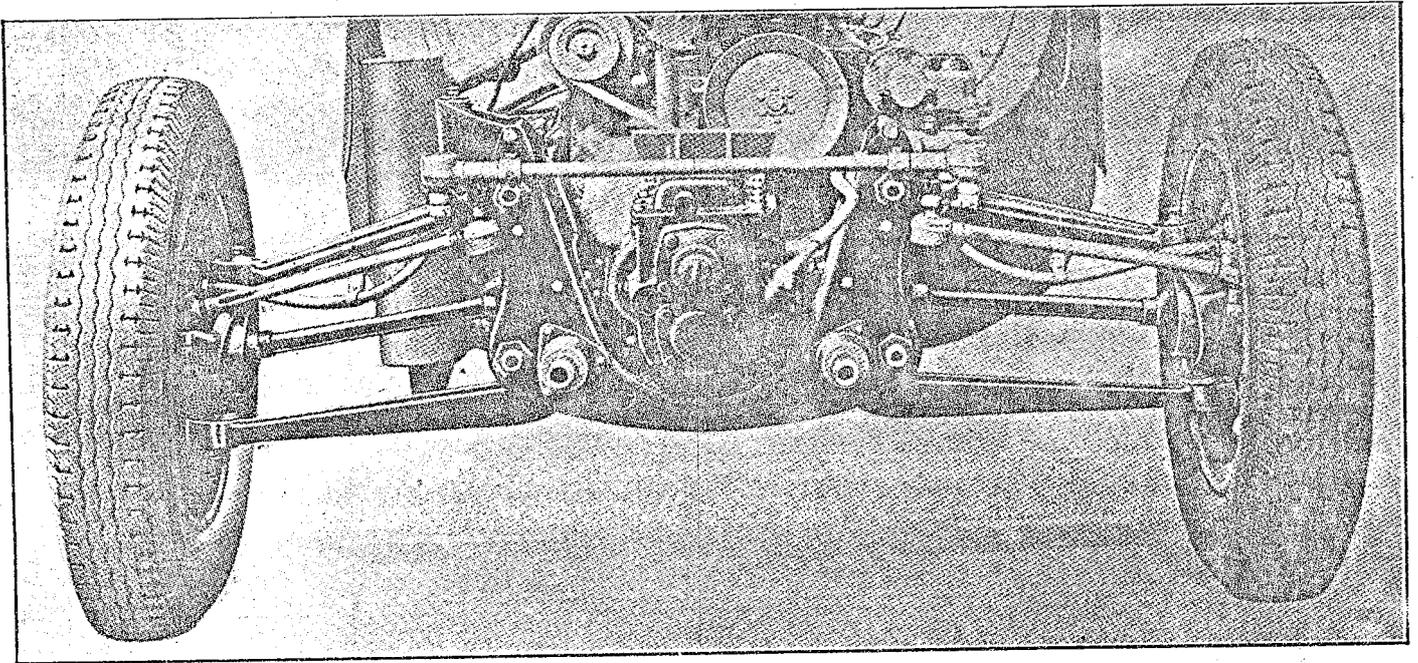
Naturellement, voiture « tirée » et non « poussée », la 7 Citroën est extrêmement « défensive » sur la route. Elle donne toute sécurité ; son agrément de conduite ne sera pas une des moindres parmi les causes du grand succès qu'à l'attend.

### Les roues avant indépendantes

On a pu s'étonner que les usines Citroën n'aient pas adopté plus tôt les roues avant indépendantes. Le problème est complexe. On a déjà proposé maints systèmes. Il importait de dégager d'abord des principes. C'est toujours ainsi qu'on devrait agir, afin d'éviter les tâtonnements et... les demi-mesures.

Voici quelques-unes des conditions nécessaires reconnues par les services techniques, après de longues méditations et des comparaisons toutes passées à l'expérimentation dans les plus dures conditions :

a) Pendant que la roue quitte le sol sous l'influence des chocs de la route (ce



LA SUSPENSION A ROUES AVANT INDÉPENDANTES ET LA TRANSMISSION AUX ROUES AVANT MOTRICES DANS LA 7 CITROËN

A remarquer les deux bras, indéformables, et de longueur inégale qui pivotent directement sur les fusées éliminant toute pièce intermédiaire. Le bras supérieur commande un amortisseur. Le bras inférieur articulé sur deux axes noyés dans du caoutchouc adhé-

rent, est relié à une barre travaillant sur elle-même à la torsion, placée longitudinalement à la coque. La transmission à chaque roue motrice comporte : un joint de cardan à aiguilles, un arbre de liaison cannelé, un joint rigoureusement homocinétique à billes, étanche.

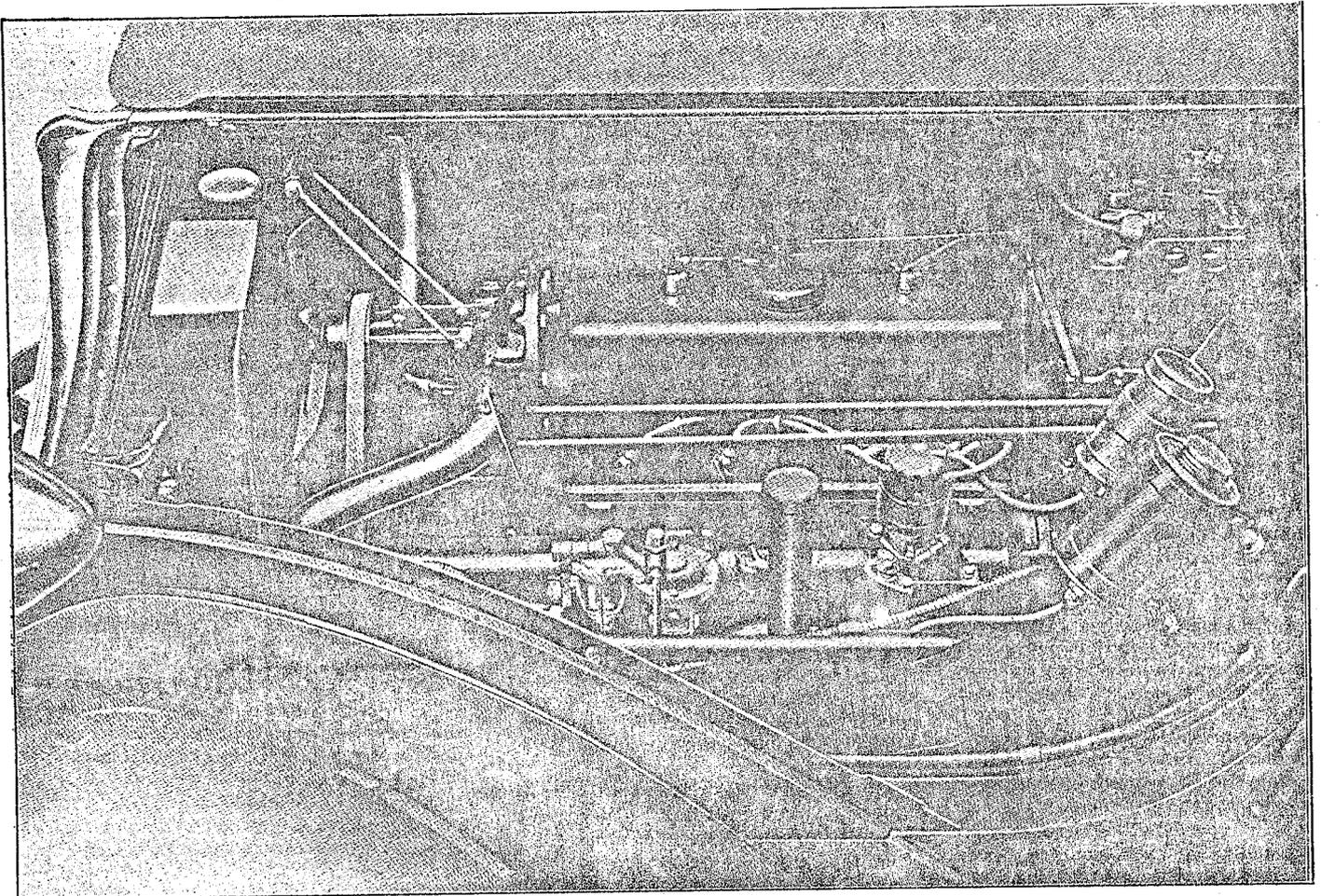
qu'on appelle le débattement), la roue doit rester, autant que possible, parallèle à elle-même ;

b) La voie doit, en même temps, rester

constante pour éviter les usures prématurées de pneumatiques ;

c) L'épure de direction doit être correcte (une épure de direction est correcte

lorsque cette dernière a été étudiée de telle sorte qu'aucune réaction n'est transmise au volant, quelle que soit la position que prennent les roues ou l'essieu lors du



LE MOTEUR DE LA NOUVELLE 7 CITROËN, VU DU CÔTÉ DU DISTRIBUTEUR D'ALLUMAGE

A noter, en partant de l'avant : le ventilateur actionné par courroie avec, monté sur le même axe, un accélérateur de circulation d'eau ; la pompe à essence et le filtre à essence ; la cheminée de l'orifice de

remplissage d'huile, le distributeur d'allumage, la bobine et, accolée à la paroi du tablier, la batterie d'accumulateurs qui est, de la sorte, directement et entièrement accessible. Elle ne sera donc pas oubliée.



DÉTAILS DE LA SUSPENSION AVANT DE LA 7 CITROËN

*C'est un essieu à parallélogramme transversal dont les deux bras sont rigides, indéformables et de longueur inégale. Le bras supérieur, le plus court, commande directement un amortisseur. Le bras inférieur actionne une barre de torsion placée longitudinalement par rapport à la coque. La barre de torsion n'est influencée ni par la*

*rouille, ni par la boue, ni par la poussière. Elle n'a donc besoin d'aucun entretien. Point très important, également, l'action élastique de la barre de torsion est constante. On est donc certain avec elle d'avoir une suspension à qualités toujours semblables à elles-mêmes malgré le temps, les circonstances, et les négligences.*

débattement, aussi bien en ligne droite qu'en virage) ;

d) Le poids non suspendu doit être le plus faible possible.

Sur la 7 Citroën, on a retenu un essieu à parallélogramme transversal, dont les deux bras sont rigides, indéformables et de longueur inégale. Le bras supérieur, le plus court, commande directement un amortisseur. Le bras inférieur pivote autour de deux axes noyés dans du caoutchouc et actionne une barre de torsion.

Nous avons déjà maintes fois expliqué qu'avec l'essieu classique rigide on se trouvait devant un mur.

Nous indiquions, récemment, qu'après avoir passé le premier mur, notamment par l'emploi des roues indépendantes, nous en rencontrions un second qui est le ressort à lames.

Un ressort pour une suspension moderne doit être à grande sensibilité et à grande flexibilité. Sensibilité et flexibilité doivent être constantes, c'est-à-dire qu'elles ne seront pas influencées ni durant les variations de leurs conditions de fonctionnement, ni par les agents extérieurs. A ce dernier propos, nous préconisons qu'une solution d'avenir aurait « tout sous carter ».

La barre de torsion est entièrement une solution de ce genre. Son action élastique est constante et elle n'a même pas besoin de carter, puisqu'elle se rit de la rouille, de la boue et de la poussière.

D'autre part, une barre de torsion est deux fois plus légère qu'un ressort à lames, tout en ayant une résistance à la rupture deux fois plus grande. Elle est, par ailleurs, beaucoup moins sujette aux phénomènes de cristallisation et aux ruptures imprévues que le ressort à lames.

Avec la disposition du parallélogramme

Citroën à bras rigides, les inconvénients pouvant naître du débattement strictement parallèle des roues et des variations de voie sont réduits à un minimum pratiquement inappréciable.

Dans les plus forts débattements, la variation de voie n'excède pas 2 millimètre par roue et la variation dans le parallélisme de la roue n'excède pas un degré. Point très important aussi : on conserve une chasse rigoureusement constante, même dans les débattements les plus accentués, ce qui empêche les phénomènes de shimmy et garantit la stabilité de la direction. L'épure de direction est correcte et le poids non suspendu, le plus faible possible. Ceux qui sont curieux et difficiles examineront avec un grand intérêt la commande de direction. Elle élimine toute variation de pincement des roues et ne donne aucune réaction. On n'a négligé aucun détail, et cette étude est de grand ordre. Résultat de l'ensemble : la direction est précise, le confort remarquable et la tenue de route, la « fixité » de la voiture sur sa trajectoire sont absolument exceptionnelles. Il nous faut dire un mot de la suspension arrière qui est non moins réussie. Nous trouvons : un corps d'essieu, constitué par un tube coulissant dans les embouts supportant les roues. Il a le rôle de maintenir les roues constamment parallèles entre elles et perpendiculaires au sol. Deux bras longitudinaux en acier sont reliés au corps d'essieu et sont solidaires de deux ressorts de torsion.

On obtient une excellente suspension ; l'essai suffit pour convaincre, et on concourt à la stabilité du véhicule. Des amortisseurs sont conjugués avec les ressorts de torsion. Là aussi, il y a le fruit d'une étude bien méditée et, ce qui enchante le plus, c'est que, dans toutes les annexes, il n'y a rien de médiocre. C'est du même bon cru que l'étude principale.

### Les freins hydrauliques

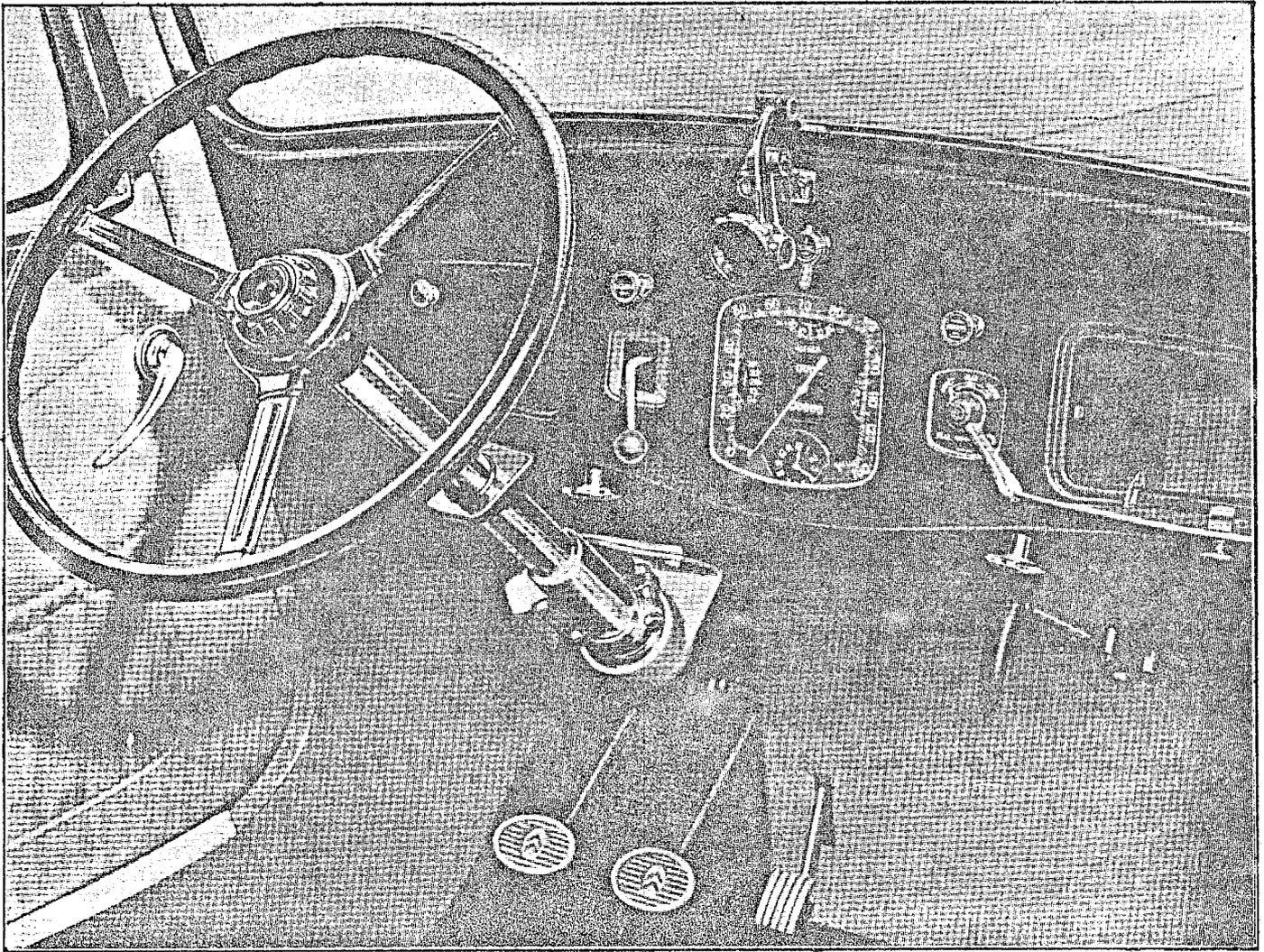
Ils sont du système Lockheed que nous avons décrit depuis longtemps.

C'est le système qui apporte les avantages dont nous soulignons l'importance dans une récente causerie : « Faisons le point ».

Ils assurent, en effet, l'égalité d'action sur les 4 roues, « automatiquement ». Ils donnent un réglage pareillement automatique des freins jusqu'à usure complète des garnitures. On sait que le rendement de transmission du fluide incompressible est élevé. Les freins hydrauliques fournissent l'arrêt dans le plus court espace. Jusqu'ici, la commande hydraulique figurait surtout sur les voitures de luxe. De l'avoir adoptée prouve combien on a voulu que la 7 Citroën soit complète.

### La carrosserie " Tout acier " monocoque

La « tout acier » est la carrosserie-type de grande série. Elle nous a apporté une garantie de sécurité qui est de plus en plus appréciée. Des accidents, dont les suites eussent été mortelles, n'ont entraîné que des contusions. Cette constatation doit faire sérieusement réfléchir. Mais voici la « monocoque ». Nous n'avons plus de cadre classique. Et cependant deux éléments tubulaires latéraux forment longerons ; deux éléments tubulaires supérieurs constituent des poutrelles de l'armature ; des traverses caissons à l'aplomb des sièges raidissent l'assise. Le dessous est un plancher horizontal en tôle. A l'avant, un berceau formé de deux caissons renforcés par quatre tubes horizontaux supporte le moteur et l'essieu avant. Un tablier en tôle nervurée sépare le groupe moteur de la carrosserie. L'avant est doublé intérieurement d'une plaque d'acier



LES COMMANDES ET LES INSTRUMENTS DE BORD DE LA NOUVELLE 7 CITROËN

*A remarquer sous le volant, vers la droite, le court levier de commande des vitesses ; sous la planche de bord la tirette qui commande le frein à main. Ainsi les places avant sont entièrement dégagées. On peut passer sans gêne d'un siège à l'autre. A noter que le cadran*

*de l'indicateur de vitesse est de très grand diamètre et directement en vue du conducteur. Les commandes d'éclairage s'opèrent à l'aide d'une manette à main droite. Deux grands casiers, commodes et pratiques, sont prévus qui recevront : guides, cartes et menus objets.*

soudé d'une extrême rigidité à la torsion.  
Résistance à toute épreuve.

Mais quel bénéfice du point de vue constructif, quand on possède le bel et puissant outillage des usines Citroën.

La « monocoque » est le chef-d'œuvre permis par cette merveille dans les fabrications actuelles qu'est la soudure électrique.

Il faut suivre les opérations de préparation de la « monocoque » pour en comprendre tout le caractère moderne et toute l'influence capitale sur l'économie de l'établissement et le prix de revient. Nous reviendrons, quelque jour, sur cette très importante question.

On a pu grandement simplifier, grâce à la « monocoque », toutes les opérations de montage et soulager de combien le « travail des chaînes ».

« Aérodynamique » se demandera-t-on, cette monocoque l'est-elle ?...

On pourrait dire qu'elle est un premier exemple de ce que nous pouvons exiger de mieux au stade où nous en sommes des études sur la réduction de la résistance à l'avancement. Avec la traction avant, on a pu abaisser le plancher de carrosserie tout en conservant la même distance entre le point le plus bas de la

voiture et le sol. Pour une même hauteur intérieure de la carrosserie, la hauteur totale du toit au sol est notablement abaissée, donc réduction du maître couple très avantageux. Aucune aspérité autour et, particulièrement, ce qui a été très négligé jusqu'ici, au-dessous de la voiture. Or, on a constaté que ce dernier élément intervient sur la résistance plus que l'inclinaison de pare-brise et la forme des ailes.

« Aérodynamique » est la monocoque, et l'on a réussi à lui conserver une présentation élégante qui ne heurte pas.

o o o

Il nous faudrait de nombreuses pages pour nous permettre de nous étendre sur toutes les heureuses particularités de la « 7 » Citroën. Nous y reviendrons largement, et bientôt, dans nos « Curiosités techniques ».

Dans tout journaliste technique, un inventeur sommeille. D'exercer son sens critique sur tant de nouveautés éveille des sympathies pour certaines orientations, fait convoiter de voir réaliser telles harmonies.

La 7 Citroën m'a donné un rare plaisir dans son examen ; j'aime franchement

ces solutions bien pensées et qui sont toutes d'une technique achevée.

Lors de la présentation de la 7, André Citroën, en une improvisation alerte et gaie, nous disait tout son optimisme. André Citroën n'a-t-il pas fait de très grandes choses parce qu'il a confiance, qu'il a foi dans l'avenir.

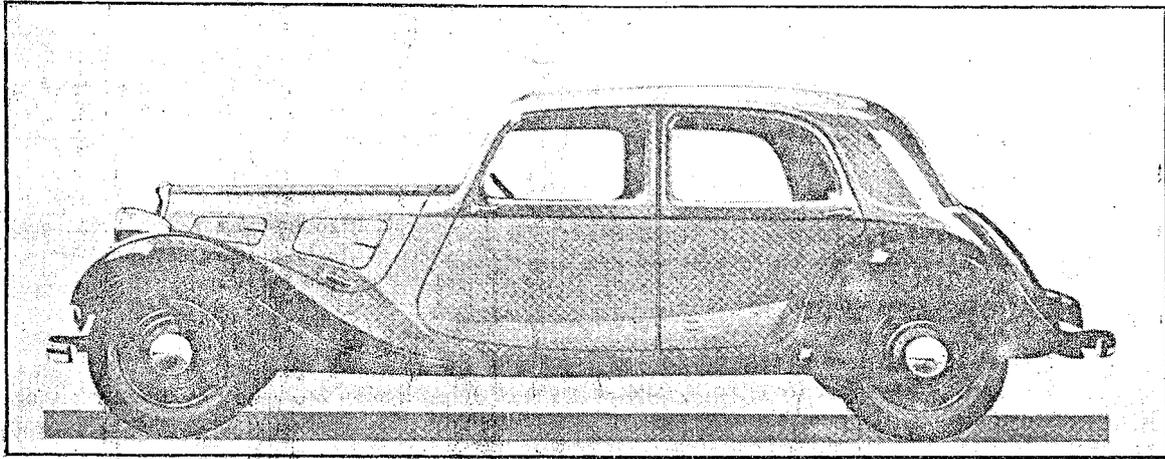
Dès le 20 avril, la 7 Citroën sortait à la cadence de 100 voitures par jour. Les prévisions sont de 200 voitures par jour fin avril, 300 par jour courant mai.

André Citroën espère 125.000 voitures dans l'année ; il compte nettement sur l'exportation, malgré les difficultés accumulées des barrières douanières et des contingentements.

La qualité, le prix de la nouvelle 7 sont des facteurs de succès certain, mais je crois que l'argument dominant viendra de son caractère : la 7 plaira. Elle plaira par son charme de conduite, elle plaira par sa sécurité, elle plaira parce que voici magistralement réalisée : une voiture à 4 places vraiment confortables, susceptible d'atteindre 100 à l'heure tout en dépensant moins de 9 litres aux 100 kilomètres. Elle est ainsi, réellement, ...la voiture... pour notre budget et pour notre agrément.

A. CAPUTO.

# Essai d'une voiture 7 CV CITROËN



## CARACTÉRISTIQUES DE LA VOITURE

Moteur quatre cylindres monocyl. Alésage : 78 millimètres. Course : 90 millimètres. Cylindrée : 1.500 centimètres cubes.  
 Puissance effective : 41 CV à 3.600 tours-minute.  
 Soupapes placées en tête des cylindres, et commandées par culbuteurs.  
 Alimentation d'essence par pompe mécanique A. Guiot et carburateur Solex.  
 Cylindres munis de chemises amovibles.  
 vilebrequin supporté par trois paliers, et muni de contrepoids.  
 Moteur oscillant suspendu en deux points sur blocs de caoutchouc (loading-power).

Traction par les roues avant : la boîte, placée en avant du différentiel, ne comporte pas de prise directe. Il y a trois vitesses avant (dont deux silencieuses) et une marche arrière.  
 Suspension avant et arrière par barres de torsion ; les quatre roues sont indépendantes.  
 Freins hydrauliques système Lockheed.  
 Contenance du réservoir d'essence : 45 litres.  
 Voie : 1<sup>m</sup>,32.  
 Empattement : 2<sup>m</sup>,91.  
 Carrosserie à châssis monocoque.

Faisons d'abord remarquer à nos lecteurs que, contrairement à notre habitude, la voiture dont on va trouver ci-après le compte rendu de l'essai ne nous a pas été confiée par la Maison Citroën ; il s'agit bel et bien d'une voiture de client, ayant accompli à l'heure présente près de 5.000 kilomètres. C'est dire qu'elle n'a bénéficié d'aucune mise au point spéciale, ce qui rend l'essai plus intéressant aux yeux de l'utilisateur.

Itinéraire de l'essai. — Paris, Saint-Germain-en-Laye, Mantes, Bonnières, par la N.13; Bonnières, Vernon, Gaillon, Pont-de-l'Arche-Rouen, par la N.182. Les moyennes partielles et générales ont été relevées sur le parcours Paris-Saint-Germain-en-Laye, Rouen, soit 111 kilomètres ; la moyenne générale ressort à plus de 72 kilomètres à l'heure.

Vitesse maximum de la voiture. — 100 kilomètres-heure est parcouru en 41 secondes, ce qui correspond à 140 kilomètres à l'heure.

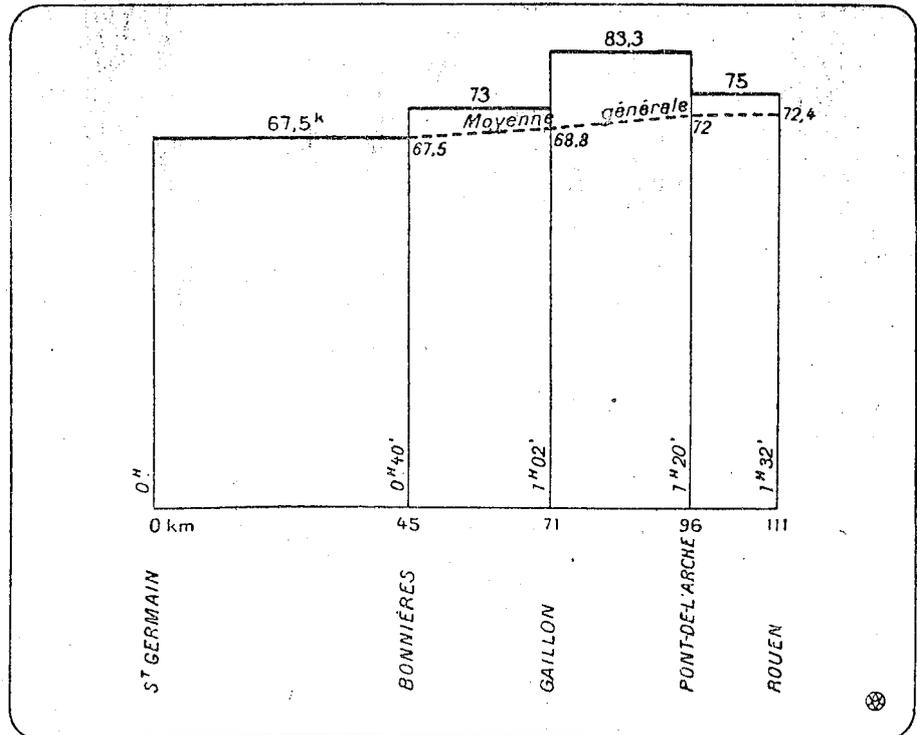


Fig. 1. — Graphique de l'essai.

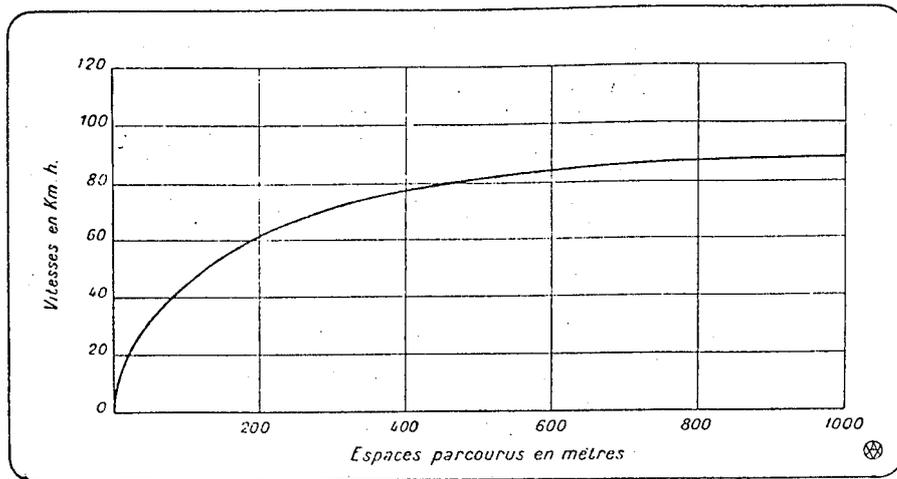


Fig. 2. — Essai d'accélération.

**Consommation d'essence.** — La consommation dépend essentiellement de la moyenne de marche : d'après nos constatations, elle ressort à 10<sup>l</sup>,400, aux 100 kilomètres pour l'essai effectué.

**Consommation d'huile.** — Nulle au cours de l'essai en question : pratiquement, elle doit se borner à remplacer le lubrifiant contenu dans le carter tous les 2.000 à 2.500 kilomètres environ.

**Consommation d'eau.** — Mémoire.

**Essai de démarrage.** — La courbe ci-contre met en évidence d'une manière péremptoire les qualités de démarrage et de reprise de la 7 Citroën. La moyenne élevée effectuée au cours de l'essai précité est due, en grande partie au fait que cette voiture est très « brillante ».

**Essai de freinage.** — On sait toute la haute qualité des freins hydrauliques Lockheed : on la retrouve dans les résultats indiqués par le diagramme ci-contre.

La nouvelle Citroën se présente comme une voiture très intéressante, tant au point de vue de ses possibilités que de ses qualités.

L'adoption de la traction par les roues avant, la substitution d'une carrosserie monocoque homogène au châssis et à la carrosserie d'autrefois, ont permis un abaissement remarquable de toute la voiture, sans sacrifier en rien au confort intérieur, qui reste remarquable.

La tenue de route s'avère donc de tout premier ordre, à raison de ce qui vient d'être dit : mais il y a longtemps

que les lecteurs de *La Vie Automobile* connaissent notre opinion à ce sujet.

Comme, d'autre part, la direction est parfaitement douce et précise en même temps que les freins Lockheed assurent des ralentissements et des arrêts très énergiques sans demander le moindre effort, on conviendra avec nous que la 7 Citroën possède au plus haut degré la qualité que nous plaçons en tête de toutes celles que l'on est en droit d'exiger d'une voiture moderne, à savoir : la sécurité.

Il est intéressant, d'autre part, de remarquer que cette sécurité n'est pas obtenue au détriment du confort : les barres de torsion assurent en effet une très bonne suspension à toutes les allures. Toute la mécanique est silencieuse à souhait ; la voiture, comme on peut s'en rendre compte d'après les chiffres donnés ci-dessus, est très économique — et enfin la souplesse dynamique du moteur permet une circulation très agréable en ville qui n'enlève

rien aux qualités routières proprement dites de la voiture.

La direction est tout à fait remarquable par sa douceur et sa précision. C'est un point sur lequel on nous interroge souvent lorsqu'il s'agit de la traction par roues avant. « Mais, nous dit-on, la direction n'est-elle pas plus dure ? » Il n'en est rien, les roues aidant au mouvement au lieu de le contrarier. Après les virages, le redressement automatique de la voiture est très curieux.

Signalons enfin l'extrême commodité des leviers de commande placés sur la planche-tablier. De ce fait, l'intérieur de la voiture est aussi libre à l'avant qu'à l'arrière.

Il n'en faut pas plus pour expliquer le très gros succès qu'a rencontré la 7 Citroën auprès de toute la clientèle automobile (le fait est assez rare pour être souligné) dès son apparition sur le marché. Les solutions employées, quoique très modernes, ont depuis longtemps fait leurs preuves, ce qui donne toute confiance quant à la sécurité mécanique proprement dite. Nombre de détails prouvent que de nombreux desiderata du public ont été compris : les deux orifices de remplissage, à droite et à gauche du réservoir arrière, le verrouillage des portes qui s'oppose à toute soustraction, etc.

Songez enfin à l'admirable travail de tôlerie et de soudure que représente la carrosserie monocoque.

Et, si toutes les voitures aérodynamiques étaient aussi jolies que la 7 Citroën...

RENÉ CHARLES-FAROUX.

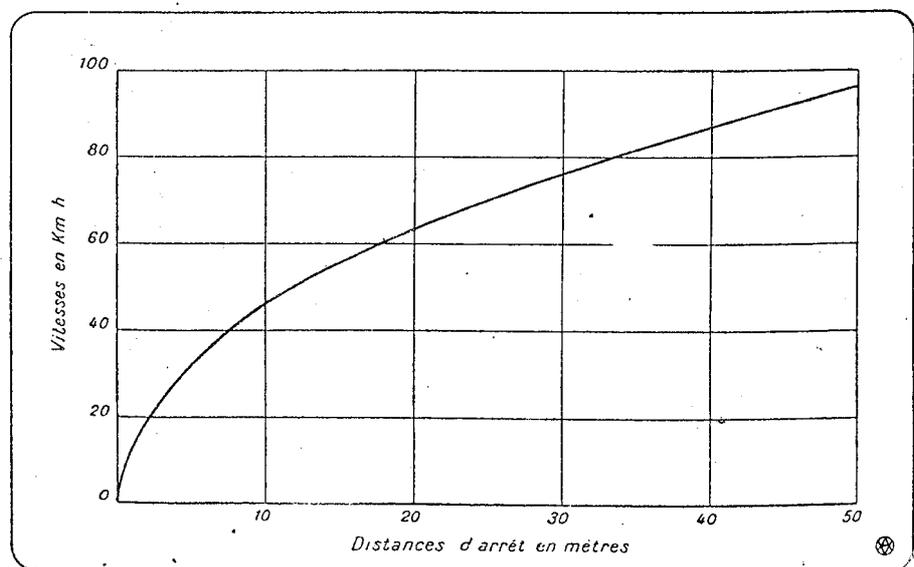


Fig. 3. — Essai de freinage.

# THE "SUPER MODERN" CITROËN, *barres de torsion et T.A..*

.... Titrait dès le 4 Mai 1934 la revue anglaise "The Light Car", à propos de la "Super Moderne 12" qui se contentait chez nous d'un simple chiffre "7"

Le 25 Septembre 1934, la revue "The Motor" reprenait:

"La caractéristique essentielle du programme Citroën pour 1935 est le modèle "FRONT DRIVE" (Traction Avant). Cette voiture particulièrement intéressante est produite depuis peu dans les usines Citroën de Slough, et figure au catalogue sous la forme d'une berline (aérodynamique) au prix de 250 £.

Un Roadster (270£) ainsi qu'un "Coupé au toit fixe" (275£) sont également disponibles.

A NOTER: Un soin particulier a été apporté à la forme et au confort des sièges, qui sont garnis de cuir. Un accoudoir central équipe la banquette arrière, dont le dossier se soulève aisément pour permettre l'accès d'un coffre à bagages, à l'arrière du véhicule."

On notera également que, fin 1934, seule la "7" était disponible outre manche, puisque la "15 HP A 4 Cylindres" (notre "11") ne sera disponible qu'à partir de Février 1935...

Les différences entre les modèles français et britanniques sont:

\*Extérieurement: Pare-chocs plus droits qu'en France.

Feux sur les ailes avant.

Obus de phares plus plats.

Toit ouvrant.

\*Intérieurement: Intérieur cuir.

Tableau de bord en bois.

Levier de vitesse droit et très long, mais "facile d'accès à la main gauche".

Et naturellement... la conduite à droite!

# MONOCOQUE CITROËN

Ces deux pages sont extraites de "Traction Avant", avec l'aimable autorisation de la "Traction Universelle".

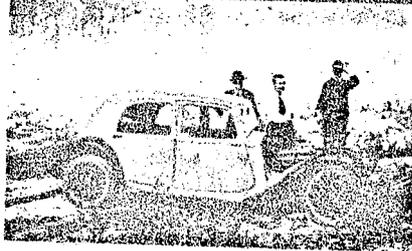
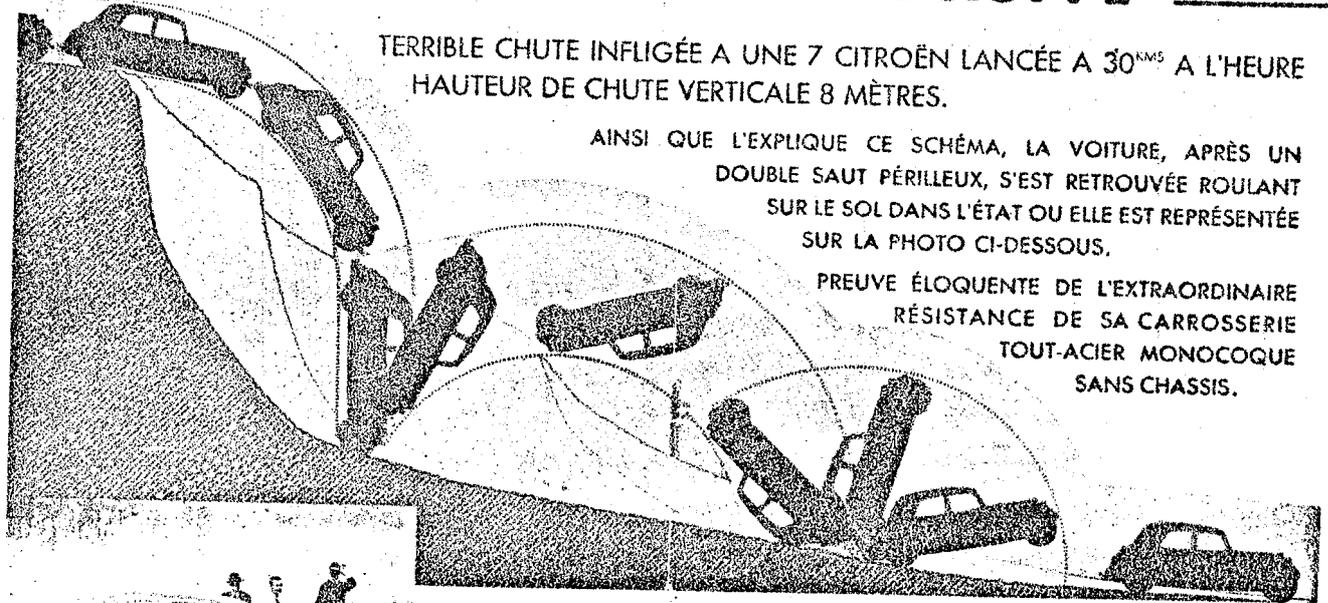
Ces deux formes d'essais, volontaires chez CITROËN et... involontaires pour les clients, prouvent la résistance de la "Monocoque sans chassis".

## UNE EXPÉRIENCE DÉCISIVE

TERRIBLE CHUTE INFLIGÉE A UNE 7 CITROËN LANCÉE A 30<sup>KMS</sup> A L'HEURE HAUTEUR DE CHUTE VERTICALE 8 MÈTRES.

AINSI QUE L'EXPLIQUE CE SCHÉMA, LA VOITURE, APRÈS UN DOUBLE SAUT PÉRILLEUX, S'EST RETROUVÉE ROULANT SUR LE SOL DANS L'ÉTAT OU ELLE EST REPRÉSENTÉE SUR LA PHOTO CI-DESSOUS.

PREUVE ÉLOQUENTE DE L'EXTRAORDINAIRE RÉSISTANCE DE SA CARROSSERIE TOUT-ACIER MONOCOQUE SANS CHASSIS.



La "Tout-Acier Monocoque" Citroën photographée après sa chute verticale de 8 mètres. La caisse est intacte, aucune glace n'est brisée.

Après cette rude expérience la "Tout-Acier Monocoque" repartit par ses propres moyens.

Trois autres expériences identiques ont été faites avec des voitures d'autres marques à carrosseries bois et tôle. Aucune n'a résisté. S'il y avait eu des passagers, c'était pour eux, la mort certaine.

Toutes ces expériences ont été cinématographiées. Le film de la "Tout-Acier" a été projeté dans de nombreuses salles de cinéma de Paris et de province.

Mais nous ne voulons pas qu'on puisse nous accuser d'être à la fois jugé et partie. Appelons d'autres témoignages!



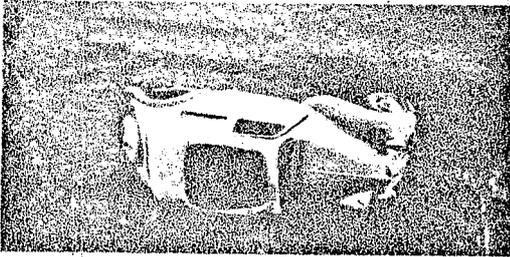
Ce qui reste d'une voiture à carrosserie bois et tôle après une chute de 8 mètres de hauteur. (Voir page 8, comment au cours d'une chute identique s'est comportée une Citroën "Tout-Acier Monocoque").

CITROEN utilise les témoignages de ses clients pour vanter les qualités de sécurité de la traction dans son "livre d'or".

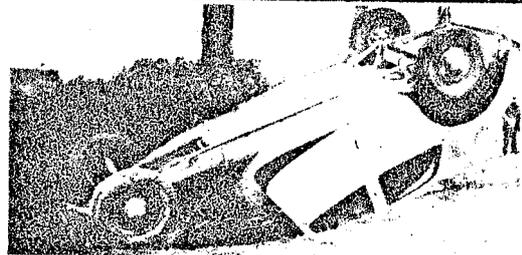
## ≡ UN LIVRE D'OR ≡

C'est un vrai livre d'or qu'on pourrait publier avec les lettres des clients qui nous expriment leur reconnaissance d'être sortis sains et saufs d'accidents qui sans "Tout-Acier" eussent été, pour la plupart, mortels.

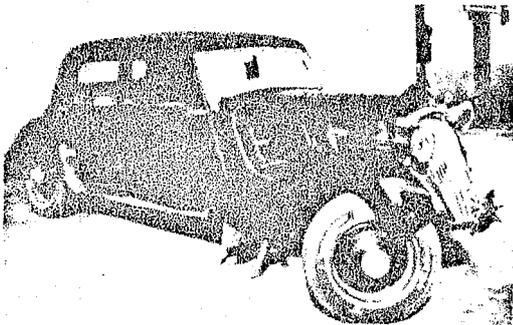
Qu'on nous pardonne l'orgueil de citer quelques témoignages pris au hasard, et qu'on nous excuse aussi de finir sur des accidents, mais grâce à la protection que donne aux automobilistes notre carrosserie "Tout-Acier", ceux-ci n'ont pas eu de suites tragiques.



« M. René Ronsin, architecte D. B. A., 2, rue Baratoux, à Saint-Brieuc, a fait une chute de 8 m. dans un ravin après deux loopings. Les trois passagers de la voiture sont sortis indemnes de l'accident grâce à la résistance de la "Tout-Acier Monocoque" ».



« M. Lartigolles, de Villeneuve-de-Marsan et sa femme, n'ont eu aucun mal, grâce à la résistance de la "Monocoque". La boîte de vitesses et le moteur, placés à l'avant, n'ont nullement soufferts ; pas une glace brisée, pas d'accident de personnes. »



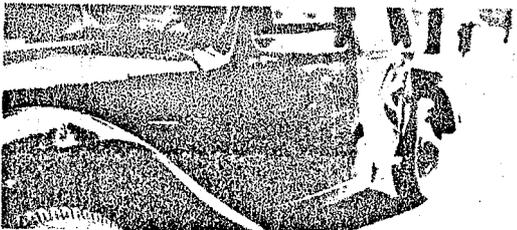
La Baule-les-Pins, le 14 Septembre 1934.

Monsieur,

Alors que je roulais à près de 60 km. à l'heure, j'ai été surpris par une voiture débouchant à ma droite ; obliquant instinctivement à gauche, j'ai heurté un mur de clôture qui, d'ailleurs n'a pas résisté.

Malgré la violence du choc, je n'ai comme dégât que la mise hors d'usage des organes de direction côté gauche et je vous signale que la carrosserie n'a aucune déformation, les portes ferment comme auparavant et aucune glace n'a été brisée.

Alphonse BENOIS,  
Propriétaire, villa Le Tertre. La Baule-les-Pins.

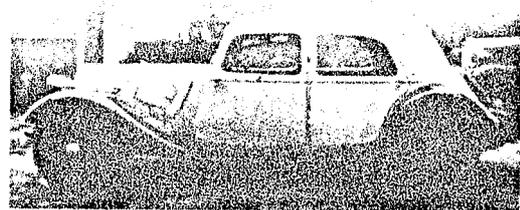


Messieurs,

Paris, le 3 août 1934.

J'ai été pris en écharpe par une de vos voitures Citroën C6 cabriolet 4 places, laquelle roulait à une vitesse de 80 km. environ à l'heure. Je ne peux que me louer de la résistance de votre carrosserie Monocoque, car j'attire bien votre attention que le choc a été vraiment brutal et violent.

J. D. LENUD.



Boulogne-sur-Mer, le 28 Septembre 1934.

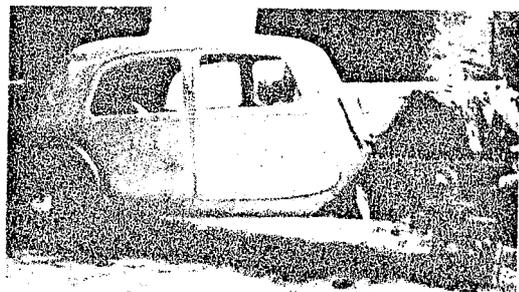
Monsieur,

Comme nous vous l'avons relaté, M. Savary s'est, sur la route de Rouen, trouvé soudainement face à face avec une autre voiture venant sur sa droite et prenant son virage à gauche ; M. Savary dut, pour éviter une collision, faire brusquement un crochet sur sa gauche et l'accident s'est produit par l'éclatement d'un pneu ayant touché le trottoir. Malgré un violent tête-à-queue, suivi de 3 tonneaux, M. Savary est sorti indemne de sa voiture et ne doit son salut qu'à la solidité exceptionnelle de la "Monocoque" Citroën.

Nous sommes heureux par la présence de vous témoigner notre satisfaction pour la solidité des carrosseries Citroën car il n'est fait aucun doute que le même accident se produisant dans des conditions analogues, aucune autre voiture n'eût résisté. Le nouvel achat que nous venons d'effectuer par vos soins, prouve à cet égard notre entière satisfaction.

Nous profitons de la circonstance pour vous féliciter de votre construction qui apporte une telle sécurité à votre clientèle.

Sté Boulonnaise de Commission et d'Importation.



M. Hubert Sauvageot, notre concessionnaire de Châtillon-sur-Seine, nous écrit la lettre suivante qui se passe de tous commentaires :

# LA PLUPART DES CITROËN "TOUT-ACIER" ACCIDENTÉES ROULENT ENCORE

# SUCCES 1934

Malgré ses défauts de jeunesse, la Traction remporte dès 1934 quelques succès sportifs dans différentes disciplines.

On peut citer par exemple:

Mercrèdi 27 Juin: François LECOT et Maurice PENAUD (ancien des croisières noire et jaune, essayeur chez CITROEN) prennent à bord d'une "7" le départ d'un "Tour de France et de Belgique", sous contrôle de l'ACF.

Malgré une vitesse maximale strictement limitée à 90 Km/H, malgré la traversée des Vosges, du Jura et des Alpes, LECOT est de retour à PARIS le Samedi 30. 5007 Kms ont été parcourus, sans autres arrêts que les nécessaires ravitaillements, à la belle moyenne de 65 Km/H !

André CITROEN accueille les deux hommes au magasin de l'opéra, visiblement très heureux: SA Traction "tient", elle vient de le prouver !

17 Juillet: Un faux-cabriolet "7 S" prends la piste de Montlhéry sous le nom de ROSALIE VII. Comme les autres célèbres ROSALIE à propulsion, celle-ci est toujours mise en piste par l'équipe de César MARCHAND, pour le compte des huiles YACCO.

Elle s'arrête le 23 Juillet: elle vient de remporter cinq records internationaux.

19 Septembre: Une familiale de pré-série engagée par les établissements ROUEN, remporte le "concours du bidon de 5 litres".

La 11, avec 5 litres d'essence, à parcouru 66,186 Km, avec un lest correspondant à neuf voyageurs de 80 Kg, soit 595 Km/voyageur.

Octobre 1934: François LECOT, toujours lui, reprends la route à bord d'une Traction.

Il fait cette fois la liaison automobile PARIS-MOSCOU-PARIS (qui sera, rappelons le, sera commémoré cette année, par une même liaison effectuée par plus de cent Tractions)

LA TRACTION

ET LA PUBLICITE

On le sait, André CITROEN fût un pionnier de la publicité, en présentant sans tricheries ses modèles, à une époque où par le talent de quelques grands dessinateurs toute brave 5CV de série voulait se donner des airs de voitures de maître...

Il inventa également les "Caravanes CITROEN", sillonnant les routes de France pour présenter partout la gamme des véhicules de la Marque, et nul n'ignore les différentes versions de la Tour EIFFEL illuminée...

Vous trouverez dans les pages suivantes l'une des premières affiches de la "7": la voiture photographiée est encore un prototype (Tirettes de volets longues, un seul essuie-glace, aile arrière non définitive...).

Puis une photo de la dernière version de la "Tour EIFFEL CITROEN", annonçant la sortie de la "7".

Ensuite, vous pourrez mesurer par un parallèle amusant la modernité de la publicité CITROEN il y a cinquante ans...

Enfin vous est présenté une série de "rédactionnels" et de publicités inédites datant de 1934 (extraits de "La Traction 1934-1939" de F. SABATES).

La direction Michelin allait sérieusement diminuer le budget publicitaire de la firme, et dès fin 34 les affiches et annonces deviendront plus rares, la "Traction" devant faire elle-même sa "réclame", comme l'on disait alors.

**UNE  
VOITURE  
DE  
CONCEPTION  
ENTIÈREMENT  
NOUVELLE**

MANIABILITÉ, TENUE DE ROUTE  
ET ADHÉRENCE INÉGALABLES

TRACTION AVANT  
"MOTEUR FLOTTANT"  
A CULBUTEURS

ROUES INDÉPENDANTES  
FREINS HYDRAULIQUES

SUSPENSION PAR  
BARRES DE TORSION

CARROSSERIE "TOUT-ACIER"  
MONOCOQUE

VOITURE INTÉGRALEMENT  
AÉRODYNAMIQUE

VITESSE 100 <sup>KMS</sup>

POIDS 900 <sup>KGS</sup>

CONSOMMATION 9 l. AUX 100 <sup>KMS</sup>

**LIVRAISON  
IMMÉDIATE**

**LA 7  
CITROËN**

**PRIX: 17.700 FR.**

Ci-dessus: L'une des premières annonces de la "7" parue dans la presse  
(Avril 1934)

**Allez voir et essayer**

DANS NOS MAGASINS D'EXPOSITION  
ET CHEZ TOUS NOS CONCESSIONNAIRES

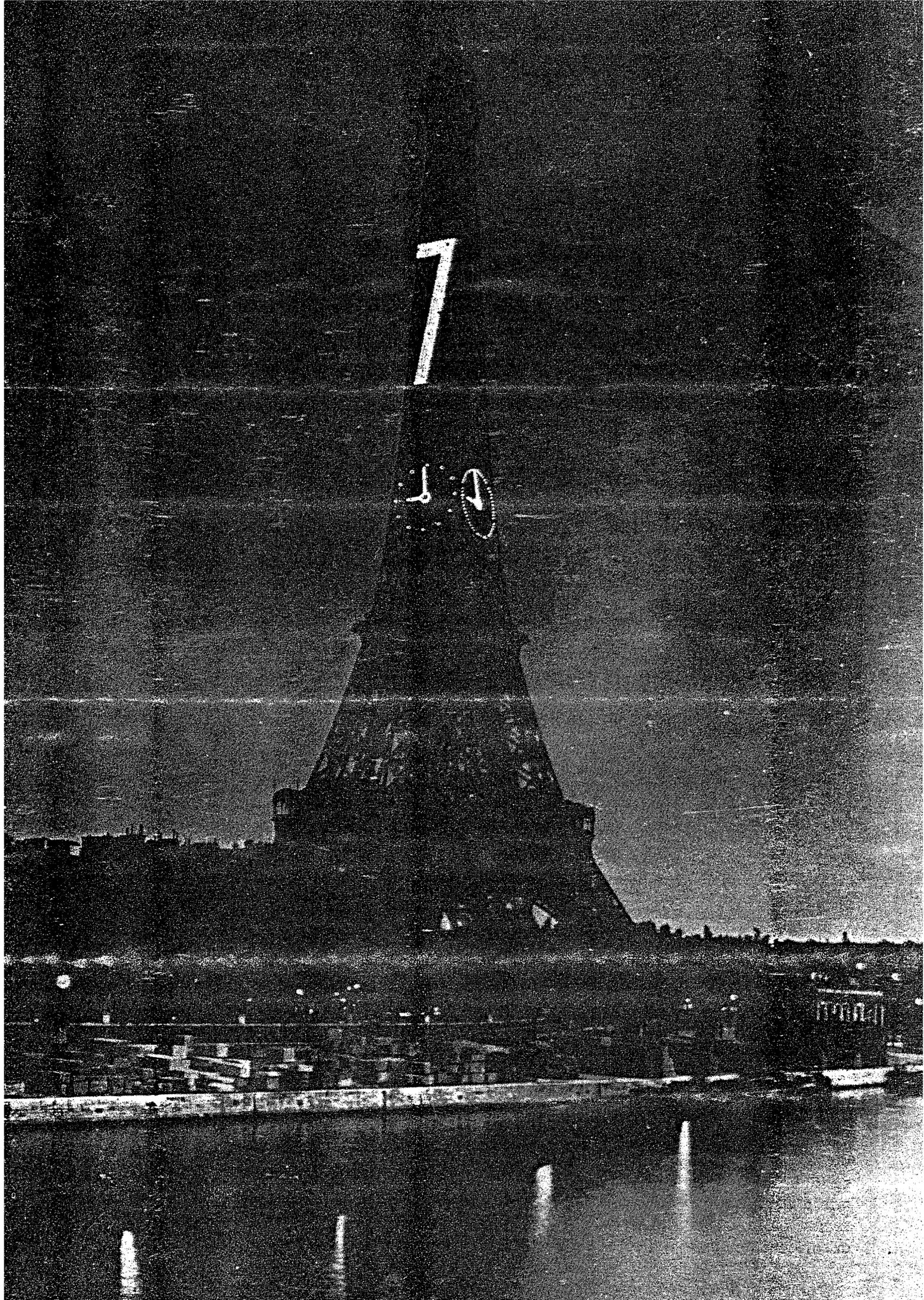
**LA 7**

**PRIX: 17.700<sup>FRS</sup>.**



**& LES 8-10-15 cv.**  
A SUSPENSION NOUVELLE PAR ROUES AV. INDÉPENDANTES ET BARRES DE TORSION

**CITROËN**



# 1984: ESPECE EN VOIE D'APPARITION ?

Je viens de relever dans l'hebdomadaire "STRATEGIES", journal consacré à la publicité, l'article reproduit ci-dessous..

On notera la similitude de cette "idée nouvelle" avec la campagne hollandaise pour le lancement de la "7"..

Troublant, n'est-ce pas?

Enfin, un siècle après l'invention de l'Automobile, cinquante ans après la "Traction", voici "Une espèce en voie d'apparition"!

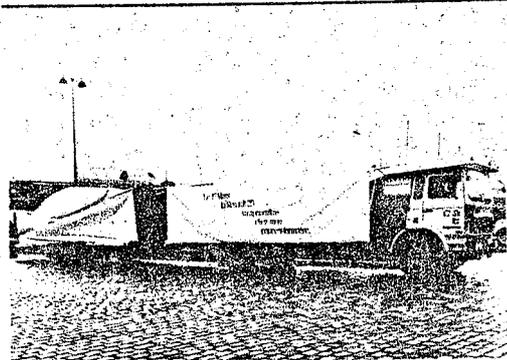
Mais au fait, une II CV (R 25 GTX) à traction avant, avec caisse autoporteuse direction à crémaillères et roues indépendantes, cela ne vous rappelle rien?

Qui a dit "Il n'y a de nouveau que ce qui a été oublié"...

B. OUDRY

Pour le lancement de la R 25

## DBO crée l'événement sur Paris et sa région



*18 camions ont ainsi sillonné le territoire des concessions Renault de Paris et de sa région.*

sions. Ceci en deux temps. Les 28/29 février, ces camions étaient bâchés. Et les 1<sup>er</sup> et 2 mars, ils ont ôté leur bâche pour présenter la R 25. Le coût global de l'opération s'élève à environ 500 000 F. Une bonne idée pour transformer la nouvelle voiture en média. Renault a eu de la chance : à une semaine près les camions....

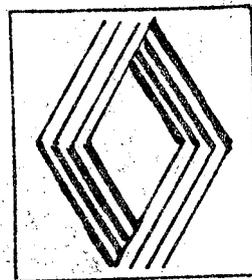
C.H.

Le budget Renault, tout le monde le sait, c'est Publicis, au niveau national. La partie Occasions et Services après-vente est chez Oscar. Et la structure de l'annonceur fait que, pour chaque région, une agence du groupe Publicis (12 en tout) gère un budget. De Bonneville Orlandini est ainsi responsable du « district » parisien, c'est-à-dire des deux directions, Paris intra muros (dont le responsable publicitaire est Jean Ror-pach) et extra muros, (placée sous la responsabilité de Gilles Bernier). « En règle générale, DBO aménage les campagnes nationales », note Thierry de Besombes, chef de publicité Renault Paris, extérieur à l'agence, « c'est l'une des premières fois que nous cré-

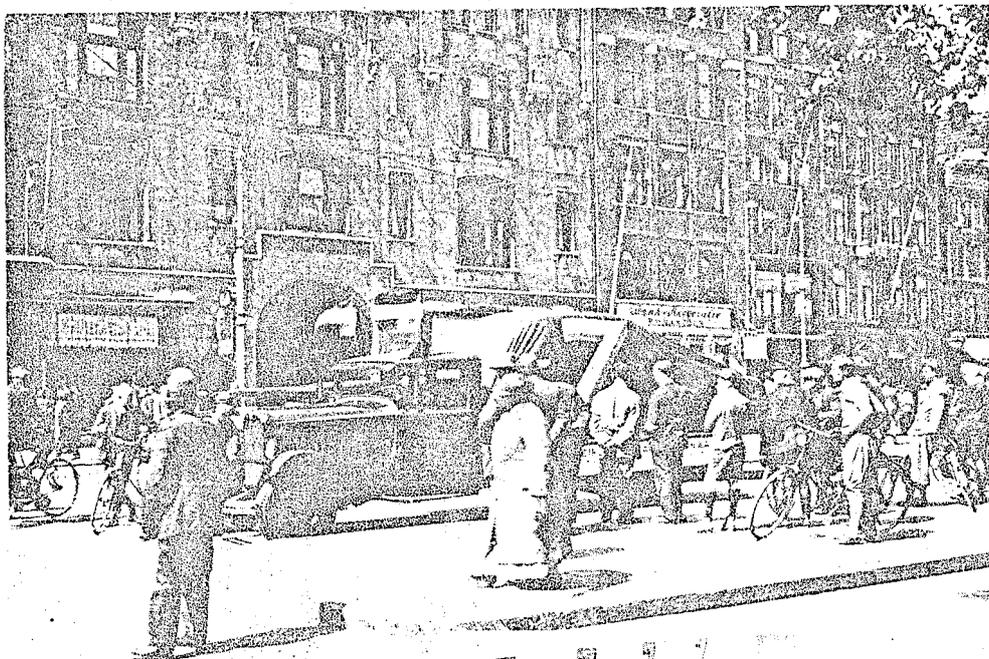
ons notre propre campagne », ajoute-t-il. « Nous avons voulu profiter du lancement national de la R 25 pour créer un événement pour les concessionnaires, une centaine en tout, de notre région ».

### Un budget de 500 000 F

Parallèlement à la campagne Publicis (qui a commencé mardi dernier à la radio en teaser et se poursuit en radio donc, mais aussi en magazine et TV-cinéma), DBO a développé un événement teaser à partir du thème de lancement « espèce en voie d'apparition ». Pendant quatre jours, 18 camions jaunes de livraison Renault ont sillonné le territoire des conces-

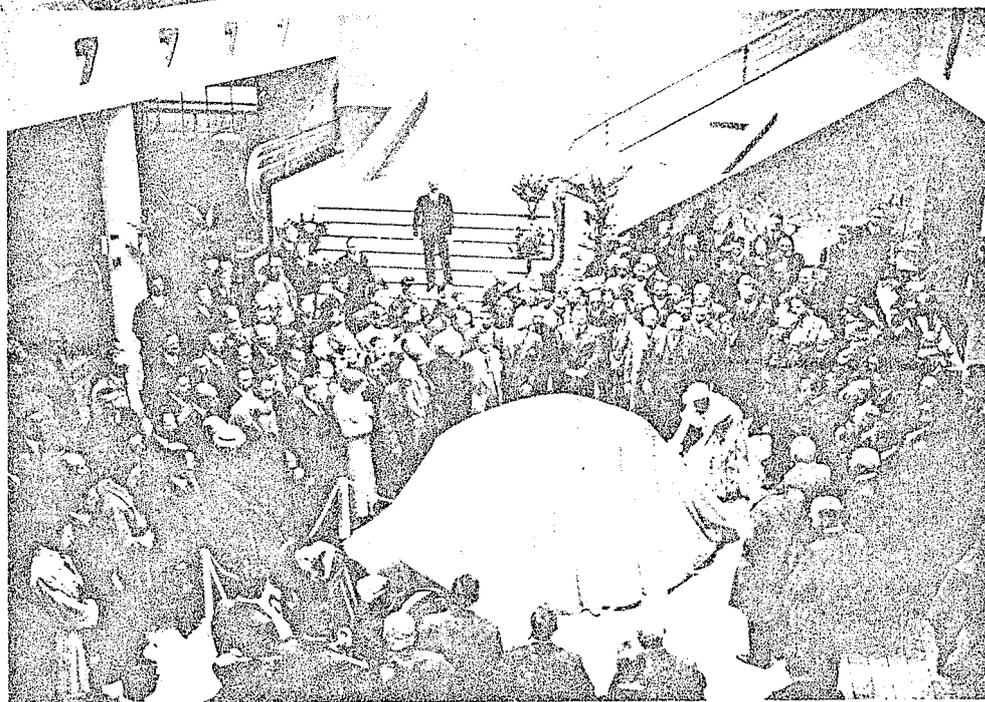


## LE LANCEMENT DE LA "7" EN HOLLANDE...



Il a été en tous points réussi. Le public hollandais, alerté par une publicité préalable d'intrigue, attendait avec impatience la sortie de nos voitures.

Quelques jours avant le lancement, des plateformes, avec des "7" bâchées, avaient circulé à Amsterdam. Le jour du lancement, la "7" est dévoilée devant l'élite de notre clientèle. De ravissants motifs de fleurs décoraient nos magasins...



# ARTICLES RÉDACTIONNELS

A insérer en bonne place dans la "Chronique locale"

## Demain Exposition de la "7" Citroën

C'est demain à 9 heures que MM. Jean Paul et C<sup>ie</sup>, les acclifs Concessionnaires de la marque Citroën présenteront à leurs clients et amis la « 7 » Citroën.

Cette voiture offre des solutions si nouvelles aux problèmes que pose la construction automobile qu'on peut, sans être taxé d'exagération, prétendre qu'elle est de deux ans en avance sur la construction mondiale.

Ses caractéristiques?

Traction AV;

Roues indépendantes et barres de torsion;

Moteur à culbuteurs.

Freins hydrauliques;

Carrosserie Monocoque;

Vitesse 100 kilomètres à l'heure.

Consommation 9 litres.

Il y aura certainement beaucoup de monde demain et les jours suivants pour visiter l'Exposition de MM. Jean Paul et C<sup>ie</sup>.

## Un événement considérable dans le monde automobile

Les exigences du public augmentant à mesure, hélas! que les revenus diminuent. Il devient de plus en plus nécessaire de lui offrir des voitures bon marché, mais pourtant de haute qualité.

Tout le monde pensait jusqu'ici que c'était vouloir concilier des inconciliables; et cependant les Usines Citroën y sont parfaitement parvenues, en sortant des chemins battus et en reposant complètement le problème de la voiture moyenne.

Le défaut des petites voitures était jusqu'à ce jour, d'abord d'être trop petites, et ensuite de n'être que des grosses voitures en réduction. La « 7 » Citroën est une voiture d'une conception entièrement nouvelle. Ce n'est pas une petite voiture, puisqu'elle a 4 places confortables et que 5 personnes peuvent y voyager à l'aise.

La traction avant a permis de l'alléger considérablement (900 k.) et d'abaisser son centre de gravité de toute la hauteur du pont-arrière qui est devenu port-avant. Grâce à de nouveaux ateliers et à un formidable outillage, le tout se résoud

par une diminution du prix (17.700 fr.). Quant à la consommation, elle est de 9 litres aux 100 kilomètres.

La traction avant confère à la voiture une stabilité incomparable; les roues avant indépendantes collent à la route et l'on peut prendre les virages en vitesse sans courir le moindre danger.

La nouvelle « 7 » Citroën est en avance de 2 ans sur toute la production actuelle.

## Du nouveau dans l'automobile une "7" Citroën à traction avant pour 17.700 Frs

C'est la nouvelle 7 CV à traction avant que les Usines Citroën fabriquent dès maintenant en grande série avec le même fini qu'une voiture de luxe. La chose, de prime abord, apparaît presque incroyable. Elle ne l'est pas cependant quand on considère que ce nouveau modèle est construit dans les plus puissantes Usines d'Europe dotées de l'outillage le plus moderne et le plus perfectionné qui soit.

La nouvelle 7 CV pèse 900 kilos. Elle comporte des roues indépendantes, une suspension par barres de torsion et des freins hydrauliques. Sa carrosserie est tout acier monocoque. C'est une voiture intégralement aérodynamique.

La 7 CV est irréversible, grâce à la traction avant Citroën, qui lui assure une stabilité absolument imperturbable. Le confort s'en trouve augmenté et l'on éprouve, en l'essayant, une véritable surprise joyeuse.

Demandez un essai gratuit à M. Jean Paul et C<sup>ie</sup>, Concessionnaires de la Marque et vous en serez stupéfait.

## Une révolution dans l'industrie automobile

La voiture d'après-demain.

Après avoir été les premières à produire des voitures à bon marché assurant dans les meilleures conditions possibles le transport écono-

mique de 4 personnes, les Usines Citroën ont peu à peu porté leur production à un degré de perfection encore plus élevé, en accroissant sans cesse le confort, l'agrément de conduite et l'économie.

Mais dans la difficile période actuelle, la clientèle exigeait encore plus d'économik, tout en réclamant le même confort et les mêmes performances.

Il fallait sortir des formules habituelles qui avaient donné leur maximum de rendement. C'est de cette idée qu'est née la « 7 » Citroën. Voici dans ses grandes lignes ses principales caractéristiques :

Traction avant;

Suspension par roues indépendantes et ressorts de torsion;

Freins hydrauliques;

Moteur flottant à culbuteurs;

Carrosserie tout acier Monocoque;

Voiture intégralement aérodynamique.

Toutes ces innovations entraînent des simplifications et un gain de poids importants.

Les performances?

Vitesse : 100 kilomètres-heure ;  
Consommation : 9 litres aux 100 kilomètres ;  
Prix : 17.700 francs en Berline 4 places.

Il n'est pas exagéré de dire que la « 7 » Citroën est en avance de deux ans sur la construction automobile mondiale.

MM. Jean Paul et C<sup>ie</sup>, Concessionnaires exclusifs de la marque Citroën pour notre région, se feront un plaisir de vous faire essayer gracieusement cette sensationnelle voiture.

## Essayez la "7" Citroën

MM. Jean Paul et C<sup>ie</sup>, Concessionnaires exclusifs de la marque Citroën pour notre région, vous invitent à vous inscrire pour un essai gratuit de la « 7 » Citroën.

Cette voiture entièrement nouvelle dans sa conception et sa réalisation, marque un progrès qui la met d'au moins deux ans en avance sur toutes les voitures existantes.

Traction par les roues AV;

Suspension par roues indépendantes et barres de torsion;

Moteur flottant à culbuteurs;

Freins hydrauliques;

Carrosserie tout acier Monocoque;

Voiture intégralement aérodynamique.

Inscrivez-vous aujourd'hui même pour un essai.



**CITROËN**  
**A**  
**Traction Avant**  
 VOITURE  
 DE CONCEPTION  
 ENTIÈREMENT NOUVELLE  
 TRACTION AVANT - MOTEUR  
 FLOTTANT A CULBUTEURS -  
 ROUES INDÉPENDANTES RES-  
 SORTS PAR BARRÉS DE TOR-  
 SION - FREINS HYDRAULIQUES -  
 CARROSSERIE TOUT ACIER  
 MONOCOQUE - VOITURE INTÉ-  
 GRALLEMENT AÉRODYNAMIQUE  
 POIDS 900 Kgs. - VITESSE 100 à l'heure  
 CONSOMMATION 9 litres aux 100 Km  
 PRIX  
**17.700 fr.**



ELLE EST EXPOSÉE

UNE VOITURE DE CONCEPTION ENTIÈREMENT NOUVELLE

**ESSAYEZ**

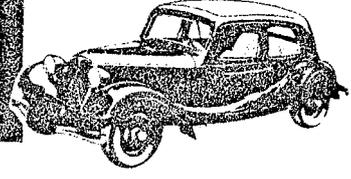


**CITROËN**  
**A**  
**TRACTION AVANT**  
 MOTEUR FLOTTANT A CULBUTEURS - ROUES INDEPEN-  
 DANTES RESSORTS PAR BARRÉS DE TORSION - FREINS  
 HYDRAULIQUES - CARROSSERIE TOUT ACIER MONO-  
 COQUE - VOITURE INTÉGRALEMENT AÉRODYNAMIQUE  
 CONSOMMATION 9 LITRES AUX 100 KILOMÈTRES  
 PRIX :  
**17.700 Frs**  
*Exposition et Essais*

*Enfin*  
*une voiture vraiment*  
*économique...*

**LA 7 CITROËN**  
**A**  
**TRACTION AVANT**

VOITURE D'UNE CONCEPTION ENTIÈRE-  
 MENT NOUVELLE TENDANT VERS UNE  
 PLUS GRANDE ÉCONOMIE.  
 ÉCONOMIE : CAR D'UNE FABRICATION  
 HORS DE PAIR, ELLE EST CONSTRUITE  
 POUR DURER  
 ÉCONOMIE : ELLE NE CONSOMME EN  
 SERVICE NORMAL, QUE 9 LITRES AUX  
 100 KILOMÈTRES  
 ÉCONOMIE : ELLE NE COUTE QUE  
**17.700 fr.**



Publicités inédites datant de 1934.



**CITROËN**  
**A**  
**Traction Avant**

VOITURE DE CONCEPTION ENTIÈREMENT NOUVELLE, DE DEUX ANNÉES EN AVANCE SUR TOUTES LES VOITURES EXISTANTES

MOTEUR FLOTTANT A CULBUTEURS - ROUES INDEPEN-  
 DANTES - RESSORTS PAR BARRÉS DE TORSION - FREINS  
 HYDRAULIQUES - CARROSSERIE TOUT ACIER MONOCOQUE  
 INTÉGRALEMENT AÉRODYNAMIQUE

**ESSAYEZ**  
 ÉGALEMENT  
 LES CÉLÈBRES MODÈLES  
 8 - 10 - 15 CV.  
 AVEC SUSPENSION A ROUES AVANT  
 INDÉPENDANTES, RESSORTS PAR  
 BARRÉS DE TORSION



**CITROËN**  
**A**  
**TRACTION AVANT**

MOTEUR FLOTTANT A CULBUTEURS - ROUES  
 INDÉPENDANTES, RESSORTS PAR BARRÉS DE  
 TORSION - CARROSSERIE TOUT ACIER  
 MONOCOQUE - VOITURE INTÉGRALEMENT  
 AÉRODYNAMIQUE.

POIDS 900 Kgs. - VITESSE 100 Km. à l'heure  
 CONSOMMATION 9 Litres aux 100 Km.

PRIX :  
**17.700 Frs**

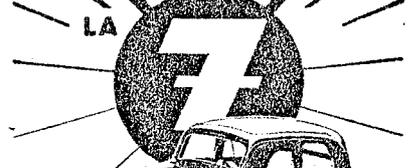
VENEZ LA VOIR ET L'ESSAYER

**17.700 frs**

**17.700 frs**

**17.700 frs**

**17.700 frs**



**CITROËN**  
**A**  
**TRACTION AVANT**

VOITURE D'UNE CONCEPTION ENTIÈREMENT NOUVELLE, DE DEUX ANNÉES EN AVANCE SUR TOUTES LES VOITURES EXISTANTES

MOTEUR FLOTTANT A CULBUTEURS  
 ROUES INDÉPENDANTES  
 RESSORTS PAR BARRÉS DE TORSION  
 FREINS HYDRAULIQUES  
 CARROSSERIE TOUT ACIER MONOCOQUE  
 INTÉGRALEMENT AÉRODYNAMIQUE

EXPOSITION ET ESSAIS



TROISIEME PARTIE:

"FABULEUSE 22"

# ET POUR LA "22", QUOI DE NEUF ?

OUI, quoi de neuf à propos de "l'éléphant blanc" du Quai de JAVEL?  
En fait, relativement peu de choses, mais cette belle inconnue semble livrer peu à peu quelques secrets...

Ce que l'on en sait:

Pour remplacer la trilogie des 8/10/15 Rosalies, la gamme doit comporter des tractions 7, II, 22 CV...

La commercialisation doit intervenir à l'automne 1934 et on la voit apparaître dans certains catalogues (imprécis...) et tarifs CITROEN.

Il semble qu'une douzaine de prototypes aient été construits, dont certains ont été exposés aux Salons de PARIS et de BRUXELLES.

En raison des problèmes posés par la mise au point d'une T.A. de forte puissance, la direction MICHELIN décide d'abandonner la "22" pour achever de rendre fiables les "7" et "II". Les prototypes semblent avoir été modifiés en "II A", certains ayant peut-être été détruits lors d'accidents au Petit-Clamart et au retour du Salon de Bruxelles.

Quand au moteur, il semble que tout d'abord les protos aient été équipés d'un V 8 FORD, mais un V 8 CITROEN a effectivement existé, et équipait au moins le cabriolet rouge du Salon de PARIS, et était également exposé sur socle.

Bien que ce moteur conserve les cotes 78 X 100, il ne s'agissait pas d'un assemblage de deux moteurs de II, mais bien d'un moteur différent.

On trouvera dans ce chapitre un essai de la "22" à moteur Ford ...

Ce Texte nous a été confié par Mr Bernard CITROEN, fils aîné du constructeur, et nous lui sommes très reconnaissants d'avoir bien voulu évoquer pour nous ce souvenir touchant ...

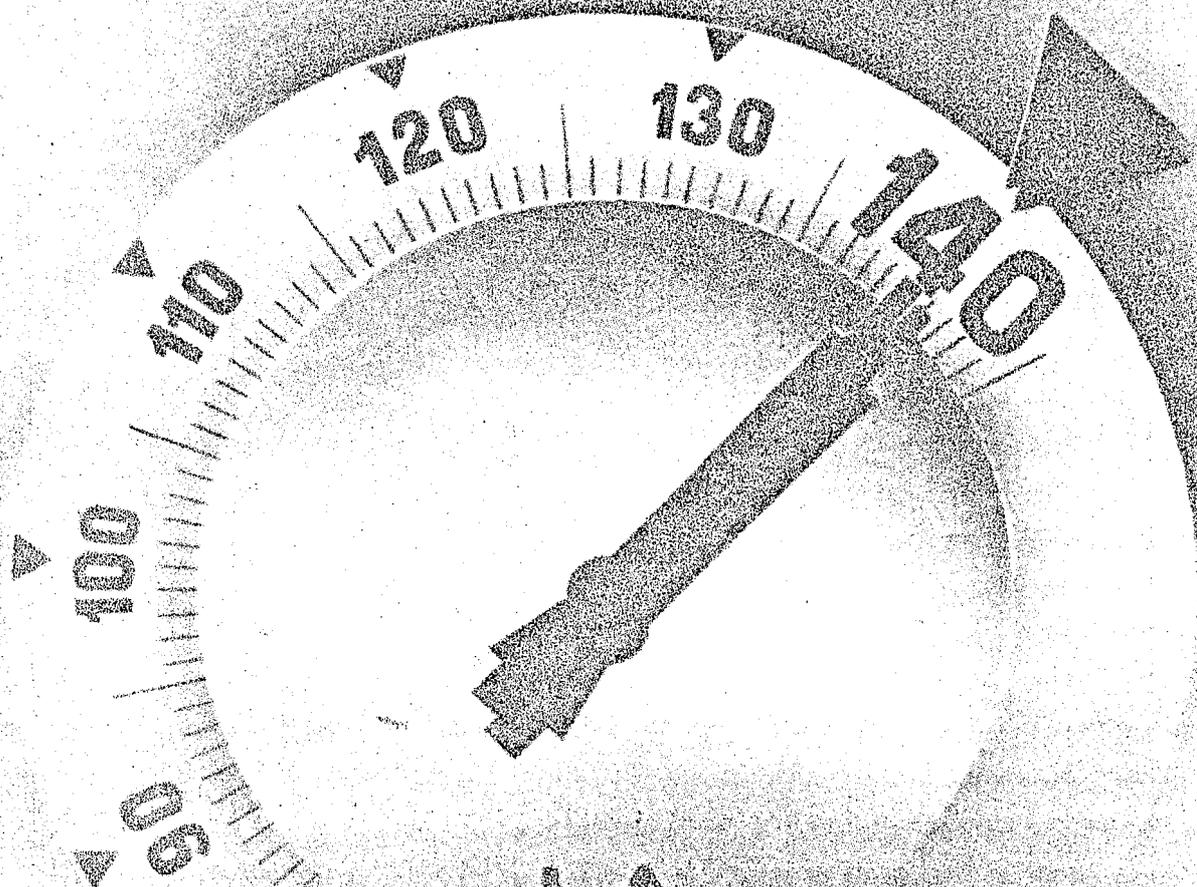
Sont également reproduites des photos des différents modèles "22", des publicités et un tarif d'époque...

Il ne reste qu'à découvrir l'un de ces fabuleux phénix, mais toutes les pistes évoquées jusqu'à ce jour n'ont rien données.

Toutefois, les bruits les plus récents laissent entendre qu'une famille clermontoise, liée à l'histoire de l'automobile et propriétaire d'une importante collection privée, aurait dans ses réserves une "22", ou deux...OU peut être même trois!

Alors, à quand la réapparition d'une "22"?

Bruno OUDRY



LA  
22

HUIT CYLINDRES  
**CITROËN**  
A TRACTION AVANT

Un souvenir lointain : la " 22 " Citroën,  
phénix des automobiles

-----

Il y a cinquante ans, au début de 1934, le Quai de Javel était en effervescence : un nouveau modèle, la "Traction Avant" 7 CV, dessiné par l'ingénieur André Lefebvre et stylisé par l'Italien Flamimio Bertoni suivant les instructions de mon père André Citroën, allait bientôt être lancé. Qualifiée de révolutionnaire, cette voiture fut présentée aux concessionnaires de la marque le 24 mars 1934, et à la presse le 18 avril. Dans le courant de mai s'effectuèrent les premières ventes au public. Mais déjà Lefebvre et son équipe travaillaient d'arrache-pied sur un modèle plus grand et plus puissant, la 11 CV.

J'avais alors seize ans et suivais avec intérêt les événements de Javel. Mais je tournais davantage mes pensées vers une échéance d'importance (pour moi) : le second bachot ! Vers le 20 juillet j'interrompis mes vacances et revins à Paris, le temps de passer l'oral du bac. Je fus reçu. Mon père enchanté me dit qu'il me réservait une drôle de surprise en guise de récompense, et cela dès le lendemain : le trajet Paris-Deauville dans une voiture nouvelle et fantastique.

A neuf heures du matin le jour suivant, très excité, je descendis l'escalier quatre à quatre et me précipitai dans la rue. Le solide chauffeur Guégan était planté devant une voiture impressionnante, oui vraiment fantastique. J'examinai l'avant de ce véhicule plus long et plus imposant que la "11", mais aussi élégant. Ce qui me frappait, c'était la taille des ailes qui enveloppaient les phares comme pour bien les protéger. Mon père nous rejoignit. Il répondit au salut de Guégan et lui demanda s'il avait fait le plein.

- Oui, monsieur Citroën, rue du Théâtre. M. Prud'homme vous supplie de ne pas y aller trop fort, de ne pas accélérer à fond, sinon nous dépasserons les 16 litres aux 100 kilomètres. A tout hasard j'ai mis un bidon dans le coffre.

Avec le ton d'un camelot mon père s'écria ;  
- Mesdames et messieurs, je vous présente la voiture du siècle dite la "22" Citroën : elle complète la gamme des 7 et des 11. Son moteur ? Un 8 cylindres en V qui, jusqu'à nouvel ordre, sera un moteur de V 8 Ford. Guégan, poursuivit-il de sa voix normale, je vais prendre le volant, vous resterez à côté de moi, mon fils montera derrière.

La nervosité de la "22" me stupéfie. Et pourtant mon père conduit prudemment.

Quelle accélération! Le temps de compter jusqu'à vingt et on est en prise directe, c'est-à-dire en troisième, et, sauf en cas de démarrage, on n'a plus besoin de changer de vitesse. Nous montons en troisième la côte du Mont-Valérien, au-delà de St. Germain nous nous engageons sur la route de "quarante sous", nous traversons Mantes, Pacy, Evreux. Pas de halte à la succursale de cette ville : tiens, pourquoi? Mais, trente kilomètres plus loin, dans un petit village nommé La Commanderie, la "22" ralenti et s'arrête sur le bas-côté de la route.

- La souplesse et les reprises de cette voiture sont extraordinaires, commente mon père. Tu dois en juger par toi-même. Je te passe le volant et je monte derrière.

Guégan fronce les sourcils, il va dire quelques chose, mais mon père lui coupe la parole :

- Monsieur Bernard sait conduire depuis qu'il a dix ans.
- Oui, mais une petite 5 CV n'est pas une grosse 8 cylindres.
- Ne soyez pas timoré comme ça, Bernard a déjà conduit la "7" de sa soeur Jacqueline
- Une fois seulement, paraît-il.

J'ai tenu le volant de la "22", à partir de La Commanderie, pendant un quart d'heure. Ce furent quinze minutes éblouissantes. Atteindre en quelques instants sa vitesse de croisière, rouler sans danger à cent-vingt, quel délice! Même si le brave chauffeur manifeste son inquiétude en bougonnant. Juste avant les virages serrés de la Rivière-Thibouville, je cédaï ma place à Guégan qui me félicita, maintenant rassuré.

Cinquante minute après, nous arrivions à Deauville. Je m'attendais à une exhibition triomphale dans le centre ou le long des planches. Il n'en fut rien. Mon père ordonna qu'on aille directement à la villa. Il fit stopper la voiture devant le garage.

- Vous la rentrerez immédiatement, dit-il au mécanicien. Vous la couvrirez d'une bâche. Personne ne doit s'en approcher. Faites bien attention la nuit.
- Soyez tranquille, Monsieur Citroën, je dormirai dans le garage, par terre, sur un matelas. J'ai le sommeil léger.

André Citroën repartit dans la "22", le surlendemain, avec Guégan. J'entendis qu'il lui disait de se rendre directement rue du Théâtre afin de remettre la voiture à M. Prudhomme.

En octobre, au Salon de l'automobile, je contemplai pour la dernière fois une berline "22" et un cabriolet au capot plombé.

L'automne 1934 s'achevait. L'heure des difficultés et des économies sonna. Les "22" avaient déjà disparu de la circulation. Que sont-elle devenues?

.../...

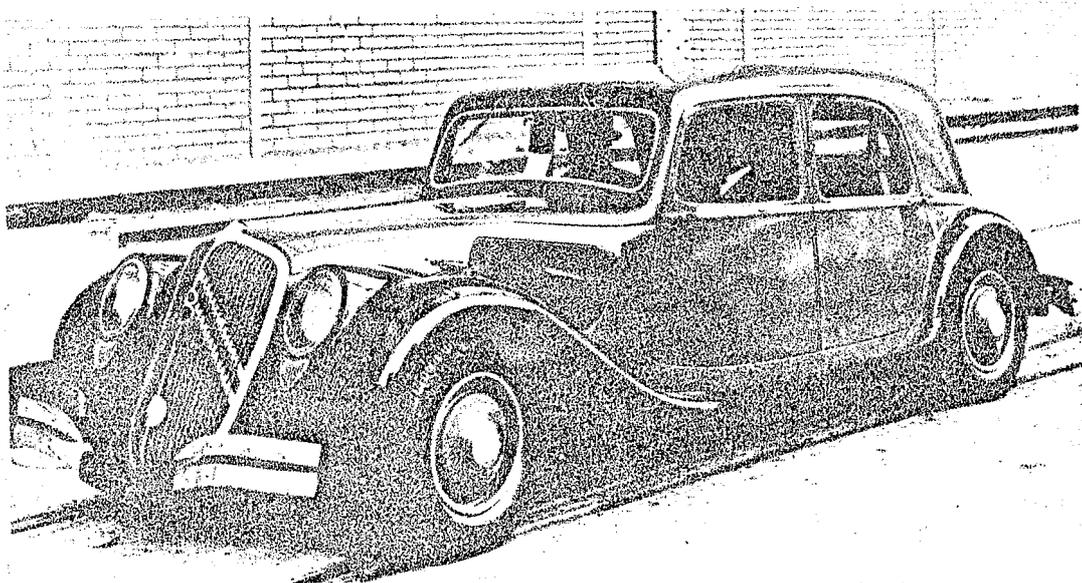
Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff l'ont expliqué dans un livre bien documenté " La traction ". Des légendes ont couru au sujet de certaines "22" qui auraient survécu. Mais le chef d'atelier des essais, Roger Prud'homme, cité dans le présent article et toujours vivant, m'affirmait l'an dernier qu'il n'en reste plus, qu'elles ont toutes été détruites ou vendues sous forme de 11 CV au début de 1935.

Pendant la guerre j'ai rencontré à Londres un vieux cousin de mon père. Il prétendait qu'une "22" avait secrètement été expédiée en Angleterre, et cachée dans un hangar d'usine, pendant l'hiver 1935. Mais en 1941, lors d'un bombardement le hangar fut anéanti et la "22" disparut dans l'incendie. Ce cousin à la mode de Grande-Bretagne était assez farceur : il a donc pu inventer son histoire.

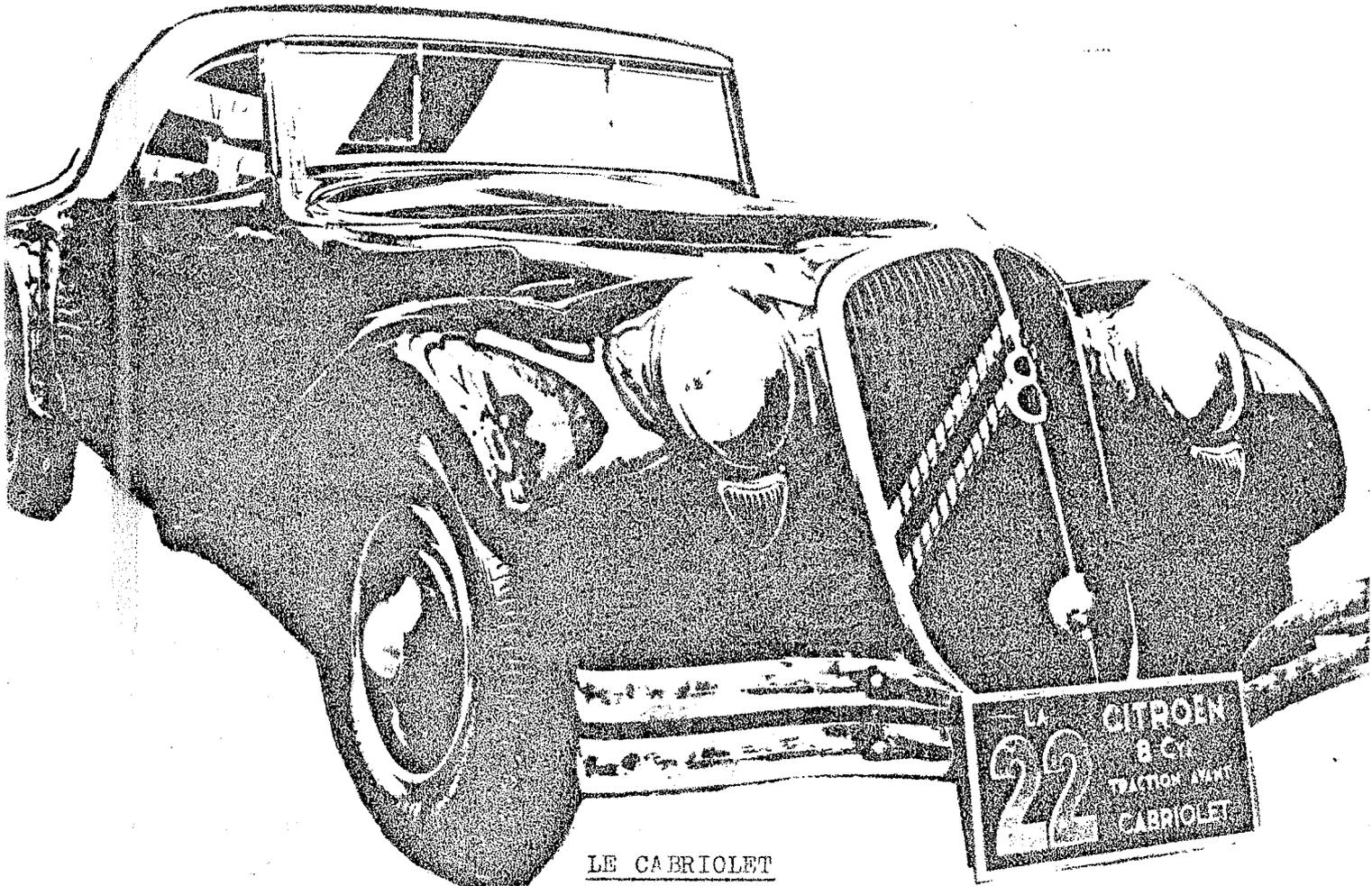
Quant à moi, je n'oublierai jamais ces quinze minutes pendant lesquelles j'ai tenu le volant de la "voiture du siècle".

Cinquante ans ont passé. Avec ses ailes déployées, la 22 CV, ultime création d'André Citroën, vola, nouveau phénix, sur les routes de France, l'espace d'un matin. Elle fut brûlée. Renaîtra-t-elle de ses cendres? Oui, dans le coeur et dans l'imagination des passionnés de la "Traction Avant", comme le sont, parmi tant d'autres, les Chevronsés de Bourgogne.

*B. Citroën*  
Bernard Citroën

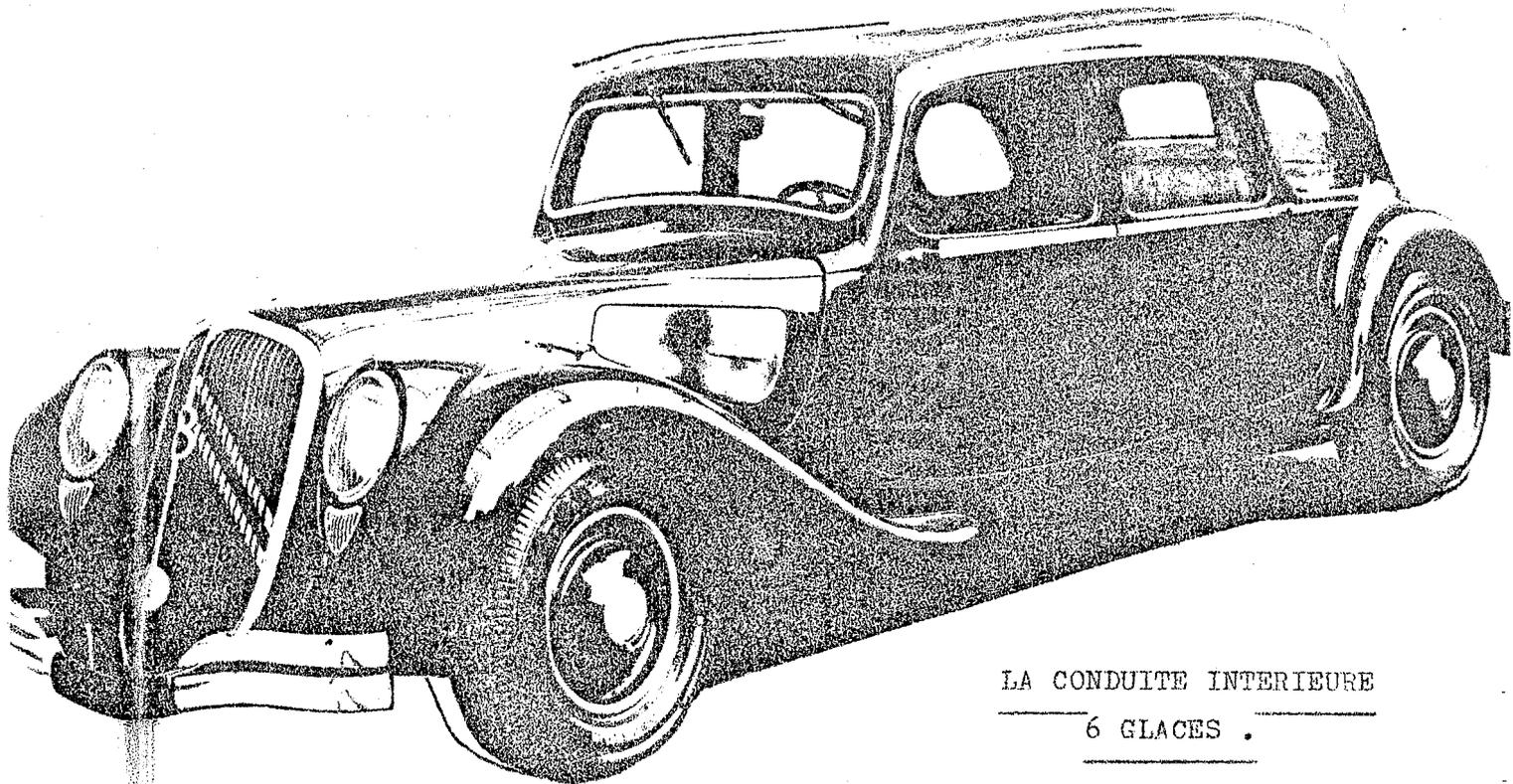


# CARROSSERIES PREVUES



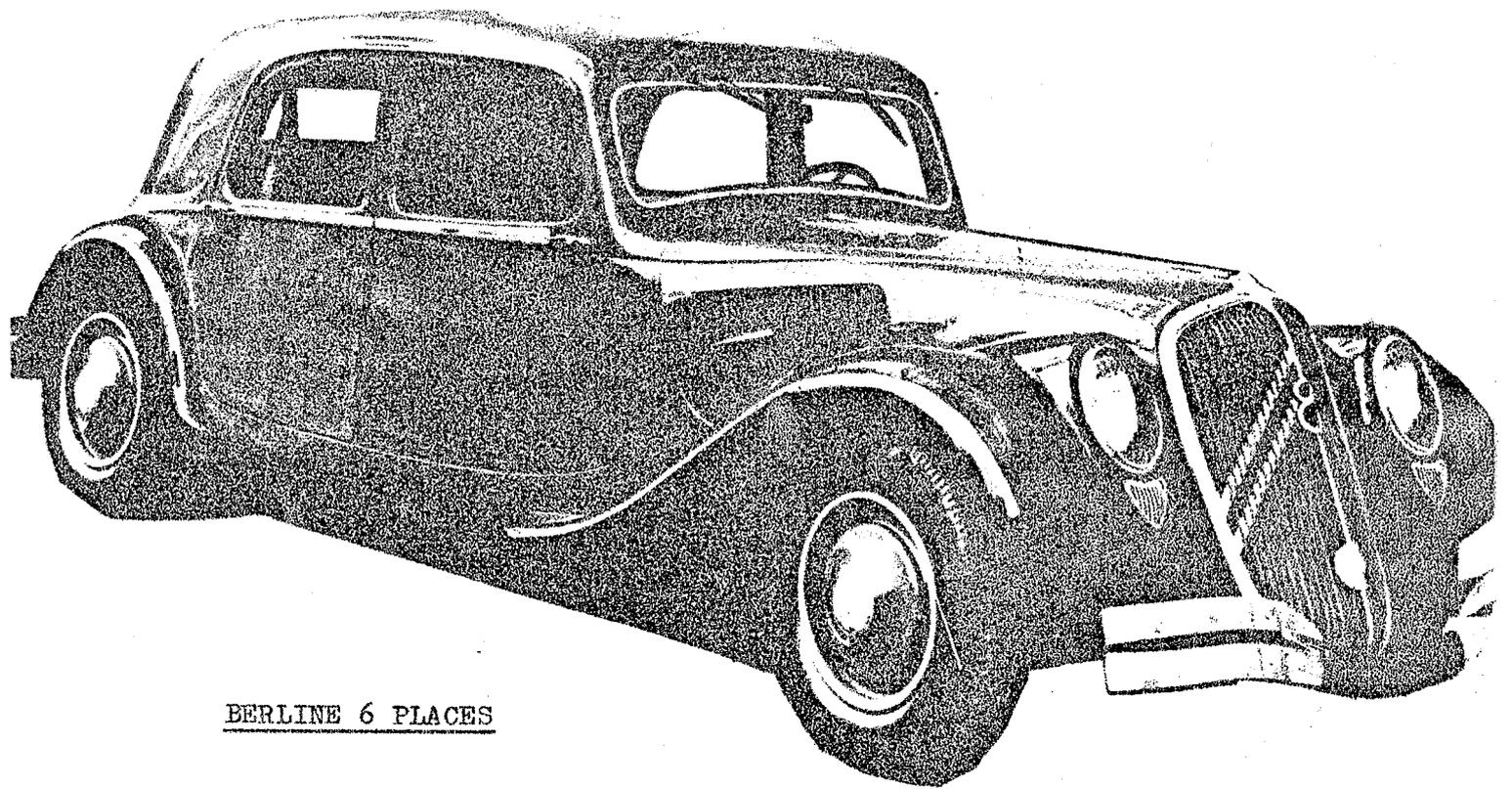
LE CABRIOLET

(3 places avant + 2 dans le spider)



LA CONDUITE INTERIEURE

6 GLACES .



BERLINE 6 PLACES

Hors ces trois carrosseries connues, étaient prévus des coupés de Ville 3 places (dérivés de la berline 4 glaces), ou 5 places (dérivés de la conduite intérieure, mais avec custode tôle au lieu de 6 glaces), ainsi que des faux-cabriolets et familiales...

Aucun de ces modèles n'a atteint le stade de la production, mais ils apparaissent dans le "Tarif des voitures de tourisme à Traction Avant" du 28 Septembre 1934...

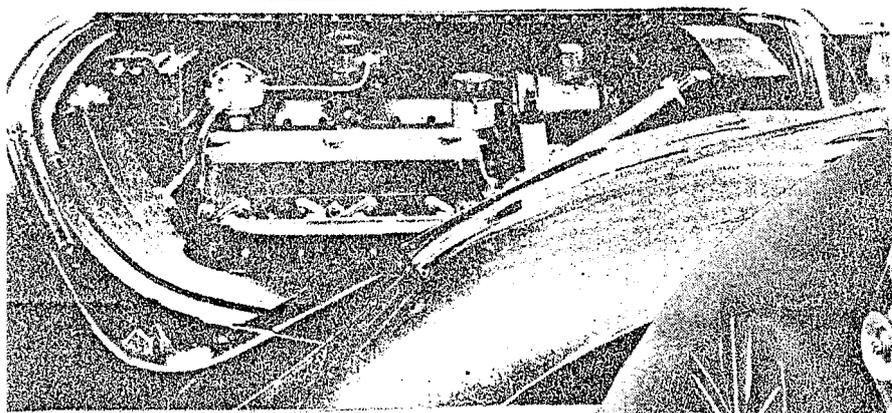
<b>LA "22" TRACTION AVANT</b>	RÉF.	PRIX
Berline 6 pl. avec coffre à bagages intérieur.	22.710	<b>32.000</b>
Conduite intérieure 6 glaces .....	25.742	<b>33.500</b>
Faux-Cabriolet 3 places avant et 2 places dans le spider (1).....	22.720	<b>33.500</b>
Cabriolet 3 pl. avant et 2 pl. dans le spider(1)	22.730	<b>34.000</b>
Familiale 9 places .....	22.740	<b>35.000</b>
Coupé de Ville 3 places .....	22.711	<b>35.000</b>
Coupé de Ville 5 places.....	22.741	<b>38.000</b>

(1). Supplément par la fourniture de 2 petits strapontins à placer à l'intérieur : 500 francs.

*Les prix ci-dessus sont indicatifs. Seront valables ceux du tarif en vigueur au moment de la livraison. Ils s'entendent pour marchandises prises à Paris, aux Usines de la Société.*

**TOUTES CES VOITURES PEUVENT ÊTRE VENDUES A  
CRÉDIT ET PAYABLES EN 12 OU 18 MENSUALITÉS**

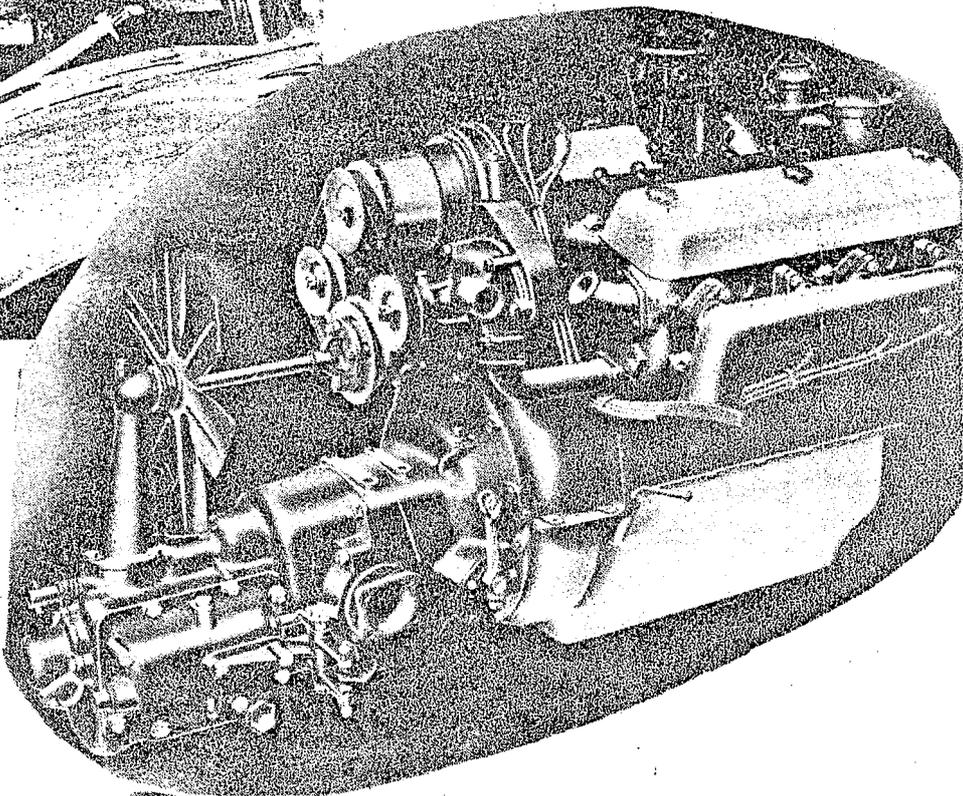
# LE "V 8" CITROËN



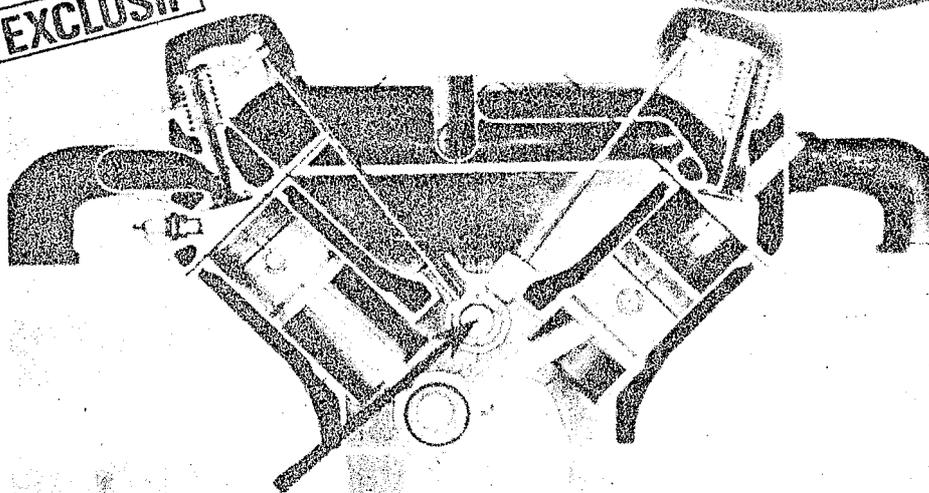
Ci-dessus: le moteur du "cabriolet 22".

A droite: dessin du V 8 extrait d'un catalogue 1934

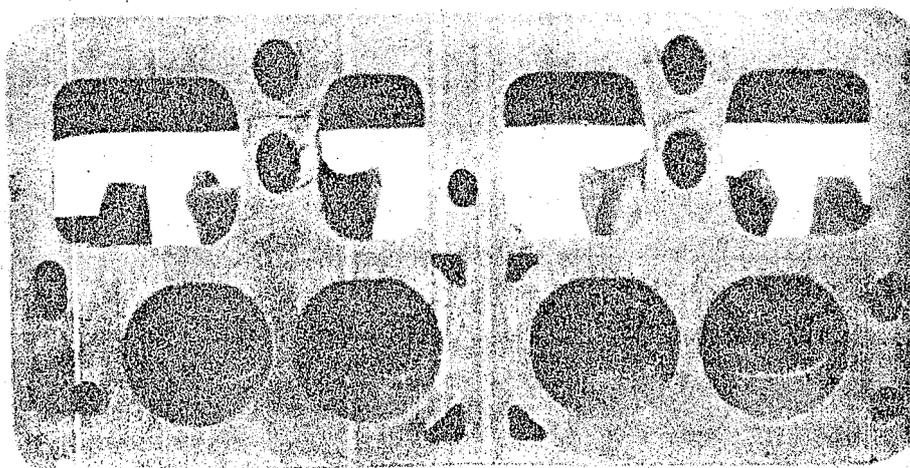
Ci-dessous: article tiré de "L'Almanach du Citroënniste" 1984, de Fabien SABATES.



**EXCLUSIF**



On a toujours écrit que le moteur V8 de la « 22 » n'était qu'un bricolage réunissant deux blocs « 11 ». Ces documents inédits exceptionnels, datant de 1934, prouvent le contraire. D'ailleurs, l'ancien de l'Usine de Gutenberg m'a affirmé avoir testé pendant un mois au ban plusieurs moteurs. J'ai toutes les raisons de le croire car il s'agit de Pierre Terrasson. En haut, le moteur en coupe, flèche indique l'arbre à cames placé au-dessus du vilebrequin dans l'axe du bloc moteur. Ci-dessous la culasse vue par dessus, très différente elle aussi de celle de la « 11 ».



FICTION

"Le dernier vol  
d'Arsene Lupin"

Le Patron venait de donner ses ordres: la "22" ne verrait pas le jour, les prototypes seront détruits. Les ingénieurs baissèrent les yeux, rangèrent leurs cartons à dessin, et le Patron sortit de la pièce où seul le grand ventilateur faisait entendre son ronronnement sourd. Au bout d'un certain temps, Lefebvre rompit le silence:

"Bon, Michel, allez, on s'en fout des Michelin. Donne moi l'étude des cardans!"

On lui tendit plusieurs rouleaux de papier, et tout le monde se remit au travail, sans un mot. Un jeune dessinateur barbu prit sur lui de ramasser tous les dossiers d'étude du V8, il les rassembla dans la petite pièce sans fenêtre qui servait d'archivage. Tout serait détruit le lendemain, sans rémission, mais on lui passait les plans avec précaution, en les pliant ou roulant avec précautions, comme pour retarder l'instant de s'en séparer. Certains, malgré leur habitude des contrordres avaient les yeux embués, d'autres par contre bougonnaient:

"Toujours pressés, les messieurs, et quand on a presque fini, voilà..."

L'après-midi parut long, très long, et ce soir là personne ne fit d'heures supplémentaires pour terminer un plan ou un croquis.

De même, le lendemain matin, personne n'était là avant l'heure, et quand vint l'heure d'emporter les dossiers, tout le monde était plongé en silence dans une occupation des plus prenantes. Mais sur les calques et les papiers millimétrés, on n'aurait pu voir que des ébauches raturées. Lefebvre alignait le nombre "22" sur des colonnes entières. De temps en temps, une feuille tombait dans une corbeille à papiers, et le bruit du papier froissé tirait des soupirs résignés de la bouche de plusieurs personnes. Une équipe avait été désignée, par le sort, à seule fin de détruire les prototypes.

Ils étaient huit, mais personne n'avait risqué de plaisanterie quand à ce chiffre!

Dans le hall gris, fermé à clé, les prototypes étaient alignés.

Les fuseaux oblongs des capots semblaient une armée de requins guettant une proie.

Il faisait nuit, et pas un bruit ne troublait le silence du local.

L'équipe des huit était restée un long moment, hier soir, à regarder les voitures.

Juste quelques chuchotements étaient sortis de leur lèvres pincées.

Puis ils étaient partis sans même se saluer, et le bruit des portes que l'on avait refermées, puis des cadenas, avaient scellés le hall, devenu tombeau...

Personne ne viendrait veiller les condamnées. par les vitres sales, la lune répandait un reflet bleuté sur les voitures: ce halo irisé serait leur dernier linceul.

# BIENTOT LA "22"

## 8 CYLINDRES EN V

140 A L'HEURE  
16 LITRES AUX 100

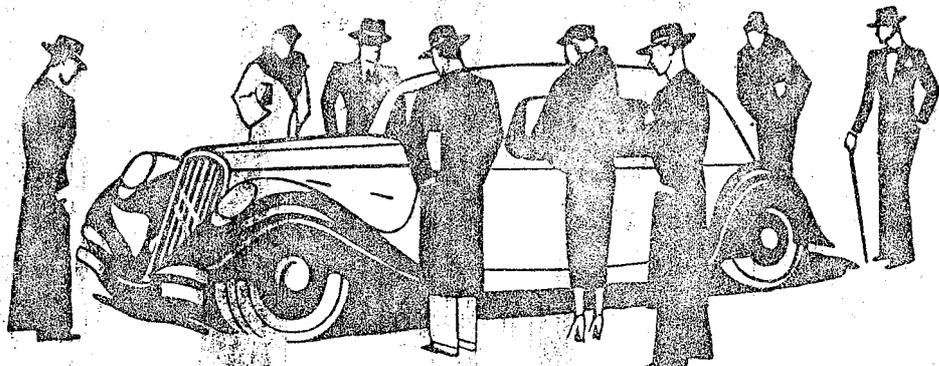
Conçue et créée pour l'élite, cette voiture doit être pour vous une source de bénéfices supplémentaires.

Parlez-en dès maintenant comme d'une voiture unique au monde.

La "22" est la seule voiture qui dispense à la fois la joie de la très grande vitesse, et la sécurité absolue.

CARROSSÉE EN COUPÉ DE VILLE,  
ELLE SERA LA VOITURE LA PLUS CHIC  
DE L'ANNÉE

Autres modèles : Berline, Conduite intérieure,  
Cabriolet, Faux-Cabriolet, Familiale.



**LE CONFORT D'UNE VOITURE DE LUXE  
LE BRIO D'UNE VOITURE DE COURSE**

Puis l'air sembla changer de couleur, en même temps que la lumière s'étendait: le jour se levait. A sept heures, quatre gros fourgons bâchés s'arrêtèrent devant l'atelier, le dos contre la porte. Lorsqu'elle eut coulissé, on mit des planches pour en faire comme un tremplin, et l'on entreprit de monter les voitures,

les belles "22", toutes rutilantes, dans les fourgons. Mais on ne pût y mettre la familiale du fait de sa longueur. Il ne manquait pas beaucoup, mais il aurait été impossible de l'amarrer. C'était quand même bête de n'avoir pas pensé à cela... Mais voilà ce que c'est, de se décider inopinément... Le chef du convoi, un gascon surnommé "Bouboule", décida que l'on ferait un second voyage. Et tous les prototypes de la 22, sauf la familiale grise et noire, partirent sur le chemin de la casse. Même pas par leurs propres moyens. En cachette.

Deux heures plus tard, lorsque Bouboulr revint chercher la dernière 22, il ramenait en secret deux ailes avant avec leurs phares qu'un de ses collègues l'avait supplié de lui donner pour les monter sur son cabriolet accidenté.

Il les déposa dans un autre fourgon et les recouvrit d'une toile: le collègue les emmènerait ce soir, à la sortie..

Puis Bouboule sortit son trousseau de clés, mais le rempocha aussitôt en pensant qu'il n'avait pas refermé le cadenas. "Pourvu qu'il ne soit rien arrivé et qu l'on n'aie rien remarqué, pensa-t'il en faisant coulisser la porte. Il entra.

Non., la voiture était là... Mais, tout de suite, quelque chose attira son attention. Le véhicule n'était plus dans la même position: il n'en voyait que le dos.

Il crût rêver, car au lieu du double pare-chocs de la 22, il n'y en avait qu'un. L'autre était posé par terre. Impossible qu'il se soit décroché! Quelqu'un l'avait démonté. Bouboule s'approcha: non, ce pare-chocs supplémentaire n'avait jamais été monté. Pas de fixations sur la voiture non plus. Bouboule fit le tour du véhicule et vit qu'une bâche avait été posée sur le capot. Qui était donc venu? Quelle était cette blague stupide? Il souleva la bâche et faillit se croire subitement devenu fou en voyant là le capot normal d'une II... Bouboule resta interdit près d'une minute, puis leva le capot: le moteur était un quatre cylindres. Rien à voir avec le V8. Bon sang, il n'avait pas bu, il était bien sûr qu'une 22 était là deux heures auparavant. Et devant lui, il y avait une II.

C'est à ce moment là seulement qu'il se rendit compte que la carrosserie était entièrement noire.

Plus de doute possible. Qu'avait-il bien pu se passer?

Dehors, son collègue avait rangé le camion et sorti les planches. On n'avait pas le temps de tergiverser. Ce mystère là, ça ne pouvait pas être une blague..

Bouboule prit une décision: il replaça soigneusement la bâche sur le capot, posa le pare-chocs supplémentaire sur l'autre et accrocha les deux cables que son collègue avait déroulé. Celui-ci manoeuvra le treuil, et la voiture fût hissée dans le fourgon.

Durant le trajet, Bouboule ne dit pas un mot, lui qui d'habitude passait pour un grand bavard. Il ne pensait même pas, tout étourdi de ce qui lui arrivait.

Lorsqu'ils furent rendus à la casse, il fit stationner le fourgon à l'écart des autres voitures dont le démontage était bien avancé. Il annonça d'un ton enjoué:

"Celle-là, je me la réserve!"

Il prit ses outils, comme les autres, car personne n'avait osé utiliser la masse, et entreprit le démontage. Bouboule tremblait: qu'avait-il bien pu se passer durant ces deux heures? Qui donc avait eu intérêt à subtiliser une voiture qui devait être détruite? Bien sûr; il aurait du refermer le local... Si cela se savait, il perdrait sa place. Il démonta le capot, les ailes et portières de la II.

C'est alors qu'il vit sur le plancher, presque sous le siège, un petit bristol blanc. Il le ramassa et lut ces mots:

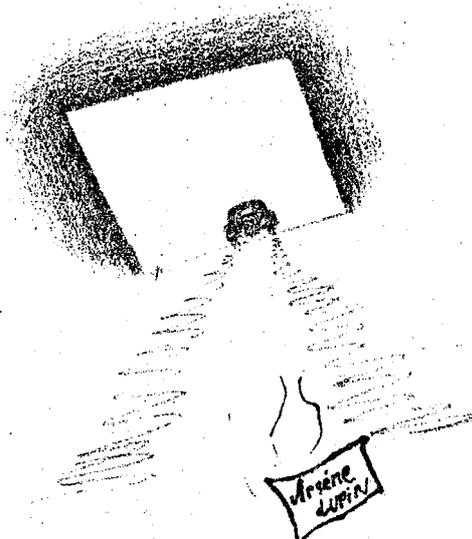
"Avec les remerciements les plus sincères d'Arsène Lupin"

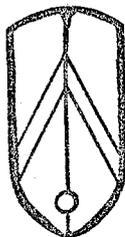
Une histoire de fou: Arsène Lupin! Ce gentleman était sûrement mort depuis longtemps. D'ailleurs, avait-il seulement existé?

Bouboule brûla le bristol, et acheva de démonter la voiture, cette fois avec rage.

Le lendemain, il ne se présentait pas à son travail: à l'aube, ivre mort, Bouboule s'était suicidé...

Marc EVROT





QUATRIEME PARTIE:

SOUVENIRS, SOUVENIRS...



# LE PREMIER CABRIOLET...

En réponse à notre demande de participation au "SPECIAL 1934", nous avons reçu de Mlle Jacqueline CITROEN la lettre suivante :

" Rentrée de voyage, je m'empresse de répondre, un peu tardivement, à votre aimable lettre concernant, entre autres, mon cabriolet "Traction Avant".

Bien que de nombreuses années se soient écoulées depuis l'époque où j'avais reçu le premier cabriolet-roadster 1934 sorti d'usine, je me souviens de sa couleur bleue et de sa ligne ravissante qui avaient suscités l'enthousiasme de la presse et des spécialistes.

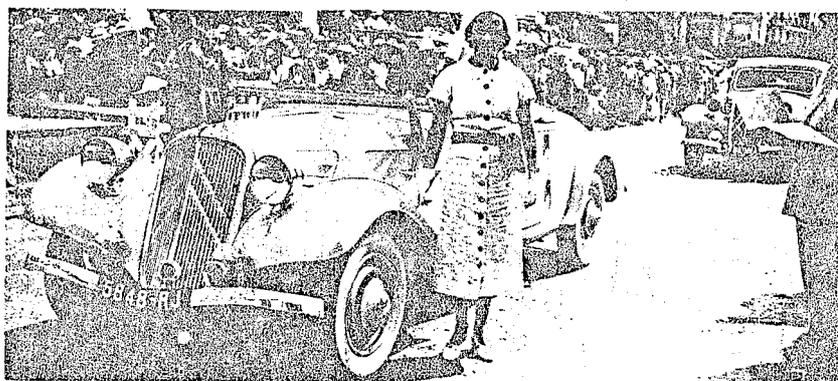
Le pare-brise pouvait s'abattre vers l'avant et il était possible d'asseoir trois personnes minces à l'avant tandis que le spider offrait deux places plus étroites.

Il s'agissait d'une 7 CV qui, entre autres particularités, était équipée d'une radio dont l'antenne était constituée de fils dissimulés sous le châssis, véritable innovation pour l'époque.

Je n'oublierai jamais la joie de mon père et de ma mère regardant leurs trois enfants circuler dans cette voiture, une des dernières que mon père créa avant sa mort.

Espérant vous revoir à l'occasion du cinquantenaire de la Traction, le 29 Avril je vous demande de croire à mon souvenir le meilleur.

Jacqueline CITROEN



Ci-dessus: Mlle Jacqueline CITROEN présente son roadster au concours d'élégance à DEAUVILLE. ( Aout 1934 ).

On remarque la finition "Concours d'élégance", avec ailes du même ton que la caisse et roues à filets...

# 1934!

Grand millésime! pour le Bourgogne blanc, très bonne année, pour le rouge grande année...

Mais au Quai de JAVEL, année exceptionnelle, cuvée du siècle!!!

J'avais dix ans et dans mon village proche de Saulieu je passais, suivant les saisons, une partie des Jeudis et des Dimanches à chasser les moineaux au lance-pierre ou à pêcher les vairons au ruisseau des "chaumes".

Mais toute l'année, avec mon "meccano", jouet merveilleux, je montais des automobiles, pensant à la "10 Légère", à la 301 ou à la Primaquatre.

Passionné de mécanique, je discutais souvent auto avec le premier interlocuteur, mon père, "Peugeotiste" convaincu qui avait remplacé sa première 201 par une "201 Confort", à roues avants indépendantes.

Pourtant ni l'un ni l'autre n'étions insensibles à l'élégance des CITROEN 8, ou 10 Légère, ou des diverses Renault.

Il se disait au tout début de 1934 que le quai de Javel préparait une voiture une de ces voitures comme on n'en avait jamais vu, la "bombe" d'André CITROEN.

Bientôt les journaux publiaient les premières photos. Et dès l'été, on voyait en Cote d'Or des "7 Citron".

Eh bien! Je m'en souviens parfaitement, les réflexions malgré la surprise étaient favorables. Les gens, au premier coup d'oeil, n'avaient perçu que deux choses: "Elle est basse", ce n'est pas croyable, et pour sûr, elle ne doit pas "verser" facilement; malheureusement, "Elle n'a pas de marche pieds".

Mais, avouait mon entourage, elle est mignonne.

Bien des garagistes du coin, à l'époque, ne représentaient aucune marque et leur point de vue était écouté parceque, à priori, impartial.

Mon père, à regret, avait enregistré avec beaucoup d'intérêt que la "7 CITON" avait des chemises amovibles ainsi plus besoin de réalésage. Et puis c'était un moteur culbuté. On ne savait pas au juste ce que cela voulait dire, mais peu importe, à n'en pas douter c'était formidable.

Quand à la suspension, elle était selon la publicité de l'époque "à 4 roues indépendantes". Tant pis si cela était inexact: cela faisait secrètement rager mon père, puisque les Peugeots ne se targuaient guère que des roues avant indépendantes. Quand à la commande des vitesses au tableau de bord, elle était bien jugée par la plupart des automobilistes...

L'opposition Peugeot-Renault, un peu abasourdie sur le coup, flaira vite le danger: Chez CITROEN venait de naître la voiture populaire du siècle.

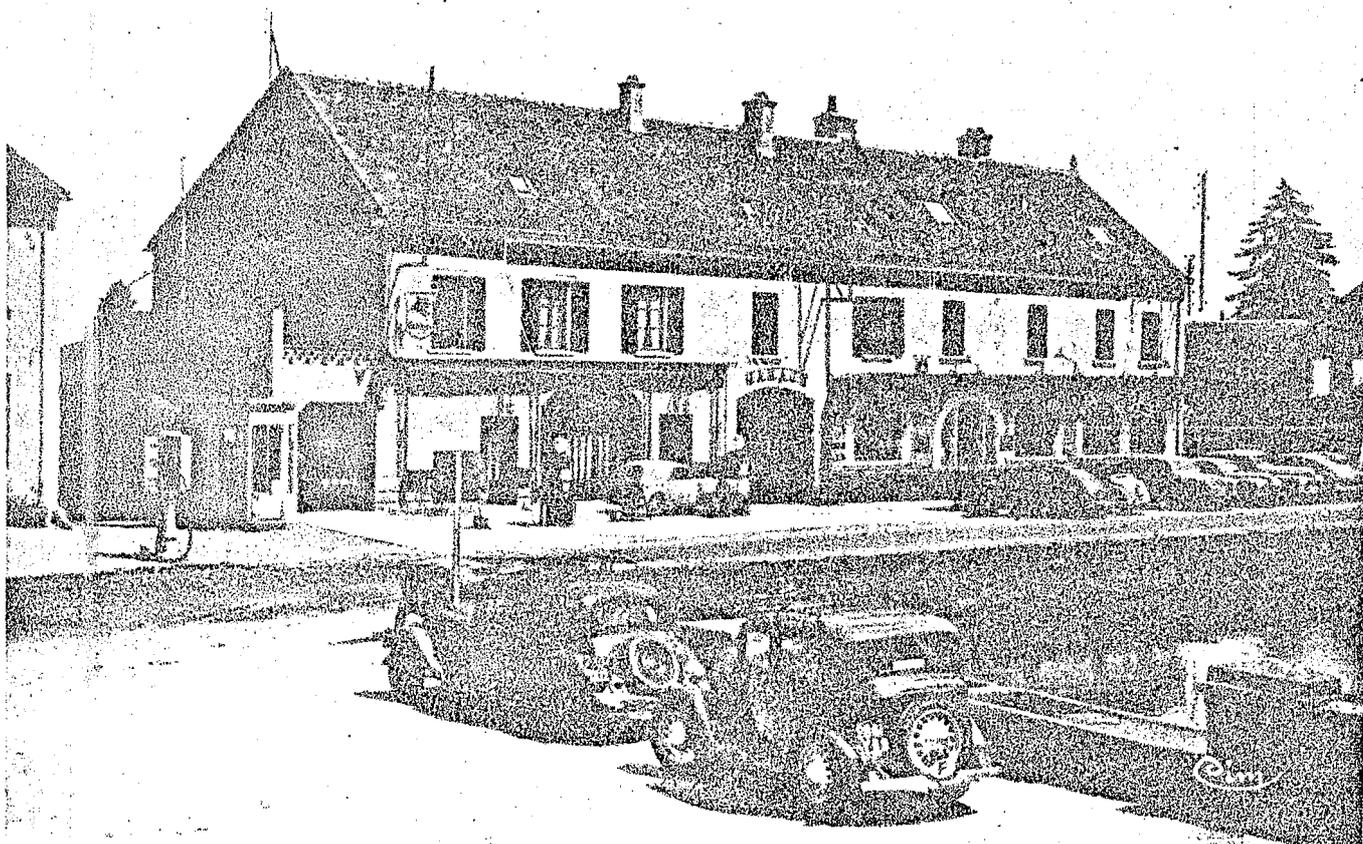
La riposte violente\_médisance puis calomnie\_dura plusieurs années: elle était aidée par les "pépins", il faut le dire assez nombreux, qu'enregistrèrent les premiers propriétaires de TRACTIONS.

Vous ne pouvez imaginer, jeunes chevrons, à quel point la guerre des marques était impitoyable à cette époque, dans cette région de Côte d'Or comme ailleurs. Cela n'affolait pas, semble-t'il, le concessionnaire de Saulieu Paul GRIESSER, le père du Paul GRIESSER d'aujourd'hui.

Pourtant le garage Peugeot (FONTAINE), le garage Renault (J'en ai oublié le nom) disaient de la nouvelle CITROEN: n'achetez pas une telle bagnole, elle n'a pas de châssis et au premier choc, elle se met en accordéon.

Et dans les mauvais chemins, elle frotte par terre. Et puis, vous savez, nous avait affirmé le représentant Renault, "La Traction Avant, c'est un système qui ne durera pas, dans les fortes côtes, ça patine ; les barres de torsion, ça casse tout le temps. Et méfiez vous des freins à huile (ainsi les nommait-on souvent), quand il fait froid ça fonctionne mal...vous n'avez pas la sécurité des freins de la Primaquatre! "

Oui, j'ai entendu tout cela; et nous n'avions pas que la visite des gens de Peugeot et Renault. Curieusement, je ne me souviens pas d'avoir vu Paul GRIESSER



UNE DES PREMIERES T.A. DEVANT "L'HOTEL DE LA COTE D'OR" A SAULIEU.

venir nous faire essayer la "Citron"? Mais mon père ne me disait pas tout quand il revenait de Saulieu ou bien par sectarisme peugeotiste s'était-il interdit d'essayer cette voiture révolutionnaire qui le troublait?

En tout cas, je restais perplexe devant le mystérieux soufflet de cuir qui arrivait aux roues avant de la "7" 1/2

Avec deux axes de "meccano", un lacet de cuir, de la ficelle fine pour ligaturer, mon ami Michel et moi, nous fabriquions nos transmissions, mais "ça vrillait".

Il y avait sûrement un truc... Quand aux barres de torsion, elles nous en bouchaient un coin, car celles de mon "méccano" se refusaient à toute flexibilité

Voilà des souvenirs de 1934. Une autre fois, j'essaierai de vous en faire vivre d'autres, plus anciens et parfois cocasses, plus récents, et là, notre voiture du siècle y marque toujours des points!

Jean LANAUD



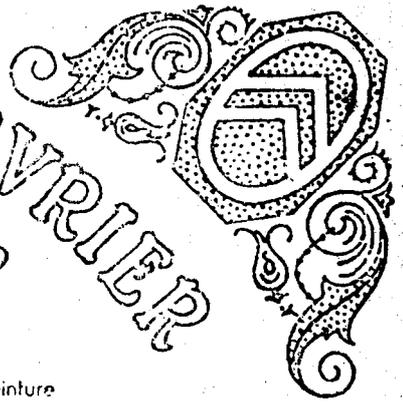
Paul GRIESSER (Père) accueille François LECOT  
à l'issue des "400 000 KMS en un an" (Juillet 36)



GRAND GARAGE  
Concessionnaire

LOUHANS (S.-&-L.)

CHEVRIER  
Citroën



- Garage ouvert Jour et Nuit -

Soudure Autogène - Machines à Rectifier - Station-Service de Peinture

TÉLÉPHONE N° 80

C. C. Postaux Dijon 171 52

Si besoin était, cet article voudrait montrer aux autres, les non chevronsés, que bien au-delà de la passion, le mariage avec une CITROEN (normale) ou un CITROEN (cabriolet) ne peut se faire à la légère !!

Les quelques lignes et documents ci-après vous permettrons de partager avec mon ami Pierre-Chevrier, la recette d'un mariage sans nuage.

En 1918, René-Charles CHEVRIER hésite entre l'enclume, le marteau ou l'arrache moyeu.

En 1919, aucune hésitation: fini les bandages métalliques et vive le pneumatique!! Le premier contrat de concession est signé en présence de André CITROEN.

En 1925, son fils, Gaston CHEVRIER, fidèle à CITROEN lui succède.

En 1976, son petit-fils, Pierre Yves CHEVRIER, alors âgé de 24 ans devient le plus jeune concessionnaire CITROEN de l'une des plus anciennes concessions.

Si le contrat d'exclusivité signé avec la SOCIETE ANONYME ANDRE CITROEN en 1934, année de notre mariage, (il doit bien exister pour ceux nés après cette date une sorte de mariage in-vitro-intra utéro: virus congelé en 622 av JC réchauffé en 34 et vigoureux à la date de notre naissance), prévoyait la commande ferme de 75 véhicules avec versement immédiat de 9375 frs, le contrat actuel de P.Y. CHEVRIER est de 350 voitures (à traction avant) qu'en bon pionnier il dépasse allégrement.

Je regrette vivement de n'avoir pu trouver dans les archives du garage, des documents relatifs aux IA de 34.

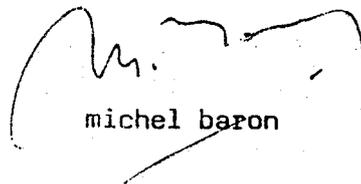
...../.....

La raison en est hélas bien simple:sachant que les allemands allaient entrer dans LOUHANS,Gaston CHEVRIER avait pris soin de détruire tous les documents relatifs aux possesseurs de Traction afin que celles-ci ne soient pasquisitionnées (des connaisseurs ces allemands !!!)

A leur arrivée,et de rage,ils ont détruit le reste des archives !!

Voilà,65 ans de vie commune du couple CITROEN-CHEVRIER (finalement CHEVRON et CHEVRIER c'est un peu pareil) qui vit(Pierre-Yves a 32 ans) et qui se reproduit(il a un jeune fils),un peu comme nos TA qui sont immortelles !!

Le 28 avril 84 j'aurai le plaisir d'emmener Monsieur et Madame CHEVRIER dans ma TA afin de leur faire partager notre voyage de noce.



michel baron

NB: Pierre-Yves m'ayant fait part de ce que son Grand-père très adroit au marteau,son père excellent dans le réglage des culbuteurs et François Guillot chef d'atelier de 1920 à 1970(non non il ne cherche pas de travail)n'étant pas disponible pour le cinquantenaire,il mettait gracieusement à la disposition des CHEVRONNES son C35 porte voiture (façon très sympa de rendre service à notre club auquel il ne peut adhérer,ne possédant .....qu'une .....SM .



1918 René-Charles CHEVRIER



1926 présentation de la nouvelle gamme

# AVENANT AU CONTRAT D'EXCLUSIVITÉ 1933-1934

*La clause N° 35 est modifiée et complétée comme suit :*

- 35.** Le Concessionnaire s'engage à ne réparer et à ne garer, dans ses Ateliers, qu des voitures CITROËN, ou, en ce qui concerne les voitures d'autres marques, qu celles qu'il aura reprises à l'occasion de la vente par lui de voitures CITROËN.

En cas de non observation de cet engagement, le Concessionnaire verra, à titre c pénalité, sa remise sur voitures réduite de 5 %.. - Cette réduction de remise jouer sur un nombre de véhicules égal à celui dont il aura pris livraison dans les tro mois qui auront précédé la constatation de l'infraction.

Fait en triple exemplaire à Paris, le

Le Constructeur :

Le Concessionnaire :

(écrire ici lu et approuvé et signer)

---

Ne mélangeons pas torchons et serviettes !!!!

- 34.** Le Concessionnaire s'engage à acheter, dès que le Constructeur le lui propose, l'outillage spécie indispensable qui aura été étudié par le Constructeur pour la réparation rationnelle des nou veaux modèles ou des nouveaux organes.

ARTICLE 34 du contrat de concession exclusive saison 1933-1934

ARTICLE VIII. Monsieur Cornet s'attachera à réaliser le plus pos- sible de ventes directes, et à vendre les "osa" le plus rapidement possible.

ARTICLE VIII d'un contrat passé entre le Concessionnaire et son vendeur: cette clause respectée que reste-t-il ???

.....les jambonneaux bien sûr....!!!!