



# COMMUNIQUE DE PRESSE

## CITROËN CÉLEBRE LES 90 ANS DE LA TRACTION AVANT, MODÈLE EMBLEMATIQUE AUX 100 BREVETS

- Surnommée la voiture aux 100 brevets, la Traction Avant associe les solutions les plus modernes de l'époque. En complément des roues motrices situées à l'avant, elle se dote notamment d'une structure monocoque, de freins hydrauliques, de suspension indépendante sur les 4 roues.
- Sa silhouette distinctive et reconnaissable en un clin d'œil a marqué les esprits de plusieurs générations.
- Présentée le 18 avril 1934 sous l'appellation « 7 », elle adoptera rapidement le nom de « Traction Avant » en référence à son mode de transmission.
- Véritable référence de tenue de route et de confort, la Traction Avant sera produite jusqu'en 1957.
- Concentré d'innovations, elle inspire la marque encore aujourd'hui tant sur le plan du confort que des solutions techniques.

**Poissy le 25 avril 2024** – Citroën célèbre les 90 ans de la Traction Avant qui fut présentée à Paris le 18 avril 1934. Pensée pour marquer les esprits, elle a pour ambition de relancer Citroën et mettre en avant l'esprit d'innovation d'un constructeur qui a été le premier à importer en Europe la production des automobiles en série dès 1919, et avait jusqu'alors inventé, entre autres, l'autochenille en 1921, la carrosserie tout acier en 1924 ou encore le Moteur Flottant en 1932. Lancée sous l'appellation commerciale « 7 » en référence à sa puissance fiscale, elle sera rapidement surnommée Traction Avant, innovation venant de faire son apparition et qu'elle met en avant.

La Traction Avant a la particularité de rassembler sur un seul modèle toutes les solutions techniques les plus modernes de l'époque comme la transmission sur les roues avant, la structure monocoque, les freins hydrauliques, ou encore la suspension indépendante sur les 4 roues. Elle apparaît alors à l'époque comme la voiture garantissant la meilleure tenue de route, la plus sûre et la plus confortable. Tout au long sa carrière elle bénéficiera d'évolutions technologiques et sera surnommée la voiture aux 100 brevets. Son style aérodynamique si caractéristique, inspiré des 'Streamline', en fera très vite un modèle emblématique de Citroën qui traversera les époques et appellera un imaginaire de résistants ou de gangsters, perpétué dans de nombreux films. 760 000 exemplaires de la Traction Avant seront écoulés et sa production s'arrêtera en 1957.

Elle est encore aujourd'hui un emblème pour la Marque qui incarne sa promesse de design et de confort au service de la mobilité du plus grand nombre. Des valeurs que l'on retrouve encore aujourd'hui de la nouvelle ë-C3, qui fait preuve d'innovation pour rendre la mobilité électrique accessible, à la grande routière C5 X qui rassemble tous les éléments pour faire de chaque voyage un moment de sérénité absolue.

### La révolution Traction Avant, la voiture aux 100 brevets

Lorsqu'il est décidé au début de l'année 1933 de remplacer les Citroën 8, 10 et 15 pourtant présentées en octobre 1932, André Citroën veut frapper un grand coup et prendre de court toute la concurrence en lançant une voiture totalement révolutionnaire. Son but est de prendre au moins deux ans d'avance afin, aussi, de se mettre à l'abri des effets de la crise économique mondiale de ce début des Années trente dont les effets commencent à être durement ressentis en Europe. Cette nouvelle voiture devra donc être particulièrement remarquable et rassembler un maximum d'innovations techniques.

Au programme, on trouve une carrosserie tout acier monocoque qui permet de supprimer le châssis et d'abaisser considérablement le centre de gravité, des roues avant motrices, un moteur flottant à soupapes en têtes et chemises amovibles, des freins à commande hydraulique, une suspension à barres de torsion à quatre roues indépendantes ainsi qu'une boîte de vitesse automatique. Faute de temps pour sa mise au point, celle-ci sera cependant écartée lors de la mise en production des premiers exemplaires en 1934.

Outre ces innovations techniques, la Traction qui ne possède pas de châssis, reçoit une carrosserie surbaissée et aérodynamique tant par ses lignes que par son fond plat. Enfin, son moteur et sa boîte de vitesse formant un ensemble mototracteur compact, permettent, en plus de son centre de gravité très bas, de positionner le plus de poids possible vers l'avant. Les premiers journalistes et ses premiers conducteurs sont dithyrambiques à propos de la nouvelle Citroën. Jamais une voiture n'a permis une conduite aussi sûre et aussi facile en toutes situations. La tenue de route établit une nouvelle référence en la matière. Le moteur est vif, les freins puissants et la sécurité parfaite. Toutes ces qualités, sans cesse améliorées, comme par exemple avec l'adoption d'une direction à crémaillère à partir de juin 1936, assurent à la Traction une avance technique sur toutes les autres voitures. Et cela se traduit par une carrière brillante et exceptionnellement longue qui ne prendra fin qu'en juillet 1957.

## **Les modèles et leurs évolutions de 1934 à 1957**

### **La 7, la première des Traction**

- Le premier modèle de Traction, la 7 A voit sa production débiter le 18 avril 1934. Elle reçoit un moteur à quatre cylindres de 72 x 80 mm d'alésage x course, 1 303 cm<sup>3</sup> et 32 ch pour 7 CV. Elle est la seule véritable 7 CV !
  - La 7 B, sa remplaçante, est lancée en juin suivant. Son nouveau moteur voit son alésage x course passer à 78 x 80 mm pour 35 ch. La cylindrée est désormais de 1 529 cm<sup>3</sup> avec une puissance fiscale de 9 CV. La 7 B atteint alors 100 km/h.
  - En juillet 1934 apparaît une version sportive de la 7 baptisée 7 S ou 7 Sport. Sous son capot, l'on trouve un moteur de 1 910 cm<sup>3</sup> de 78 x 100 mm d'alésage x course développant 46 ch pour 11 CV et lui permettant une vitesse de pointe de 115 km/h.
  - Quelques jours avant le Salon de Paris, en septembre 1934, la 7 B est remplacée par la 7 C dont le moteur évolue encore. Si la puissance fiscale est toujours de 9 CV, la cylindrée passe à 1 628 cm<sup>3</sup> grâce à un alésage x course de 72 x 100 mm. La puissance réelle est désormais de 36 ch pour une vitesse de pointe de toujours 100 km/h.
  - Enfin, à partir de février 1939, la 7 C reçoit un nouveau moteur baptisé 7 Economique permettant une consommation réduite de dix pour cent.
- La production de la 7 prend fin au cours du printemps 1941.

### **La 11 et sa longue carrière**

- La première 11 prend le nom de 11. Sa production débute au mois d'août 1934, soit un mois après l'apparition de la 7 S dont elle reçoit le moteur de 1 910 cm<sup>3</sup>, 78 x 100 mm d'alésage x course et 46 ch pour 11 CV. Extérieurement, elle se différencie de la 7 par sa carrosserie plus habitable, plus large de 12 cm et plus longue de 20 cm.
  - En octobre 1934, au Salon de Paris, la 11 AL, ou 11 Légère, remplace la 7 S. Comme elle, elle est constituée d'une carrosserie de 7 et du moteur de 11 CV. Mais elle s'en différencie en adoptant le niveau de finition intérieur plus élevé de la 11 A.
  - Les 11 B et 11 BL remplacent en février 1937 les 11 A et 11 AL. Une petite série d'environ 500 unités de 11, baptisée 11 AM, pour 11 Améliorée, équipées d'un moteur avec culasse spéciale est simultanément produite.
  - En avril 1938 est lancée une version utilitaire de la 11 sous l'appellation de 11 C, soit 11 Commerciale. Mécaniquement identique à la 11, il s'agit d'une voiture mixte transformable à volonté offrant une configuration tourisme ou une configuration utilitaire de 500 kg de charge utile. Elle reprend la carrosserie à empattement long de la familiale et reçoit un hayon s'ouvrant en deux parties facilitant son chargement.
  - Un nouveau moteur baptisé 11 Performance équipe tous les modèles de 11 à partir du mois de mars 1939. Sa puissance est de 56 ch au lieu de 46.
  - Dernière évolution en mai 1955 des 11 B, 11 BL et 11 C avec l'adoption d'un nouveau moteur baptisé 11 D dont la puissance est portée à 68 ch et préfigurant ceux des futures DS 19 et ID 19.
- La production de la 11 s'achève à l'usine de Javel le 25 juillet 1957. Elle est la dernière des Traction. En un peu plus de 23 ans 758 948 exemplaires tous modèles confondus ont été produits.

### **La 22, ou le mystère de Javel**

De tous les modèles de Traction, le plus prestigieux et encore aujourd'hui le plus énigmatique reste la 22. Modèle haut de gamme, elle est présentée au Salon de Paris en octobre 1934. Elle reçoit un moteur à huit cylindres en V à soupapes en tête totalement nouveau reprenant le même alésage x course de 78 x 100 mm que celui de la 11.

Sa cylindrée est de 3 822 cm<sup>3</sup> pour une puissance de 100 ch et une vitesse de pointe de 140 km/h ! Extérieurement, elle se distingue par des phares carénés, une calandre marquée du chiffre huit et des pare-chocs à demi-lames superposées. Seule une vingtaine d'exemplaires d'essais aurait été produite, mais, malgré différentes rumeurs et les recherches passionnées des collectionneurs et historiens, tous semblent bien avoir définitivement disparu...

### **La 15, la Reine de la route**

Après avoir abandonné le projet de la 22, Citroën qui souhaite toujours commercialiser une Traction de haut de gamme, lance la 15 Six en octobre 1938. Cette dernière reçoit un tout nouveau moteur à six cylindres en ligne de 2 867 cm<sup>3</sup> délivrant 77 ch pour 16 CV. Il a la particularité de tourner à gauche ce qui vaut à la nouvelle venue d'être aussi désignée 15 Six G. La 15 Six offre la même présentation extérieure que la 11 B, leurs carrosseries sont sur ce point identiques. Cependant, le nouveau moteur, plus long, impose un capot rallongé de 11 cm qui lui donne toute sa personnalité. Puissante et silencieuse, offrant des qualités routières et de confort exceptionnelles, elle est très vite surnommée la Reine de La Route. En septembre 1947, le sens de rotation de son moteur est inversé, et la 15 Six D succède à la 15 Six G. La 15 Six connaît après-guerre le succès et s'impose comme la voiture de gamme française jusqu'au sommet de l'état où elle acquiert un véritable statut d'icône. En mai 1954, une nouvelle 15 Six est commercialisée, la 6 H qui présente la particularité d'être équipée sur l'essieu arrière d'une suspension hydropneumatique à hauteur constante. Ce n'est ni plus ni moins que la suspension révolutionnaire qui équipera la DS 19 presque un an et demi plus tard. Le lancement de cette nouvelle Reine de Javel en octobre 1955 mettra alors un terme définitif à la commercialisation de la 15 Six.

### **Une voiture et plusieurs carrosseries**

Lorsque la 7 est lancée en 1934, elle est disponible en version berline à quatre portières mais aussi en coupé (ou faux-cabriolet) et en cabriolet à pare-brise rabattable (ou roadster). Lorsque la 11 apparaît quelques mois plus tard, elle est à son tour proposée en berline, en coupé et en cabriolet mais aussi en carrosserie longue à six glaces aménagée soit en familiale 7-9 places, soit en taxi, soit en conduite intérieure 5-6 places, ainsi qu'en carrosserie longue à quatre glaces aménagée en coupé de ville 5 places. A partir d'avril 1938, la 11 est aussi disponible en version Commerciale mixte utilitaire-tourisme 5 places ou 500 kg de charge utile. La production des coupés 7 et 11 est arrêtée en septembre 1938, tandis que celle des cabriolets 7 et 11 prend fin en novembre 1939. Lorsque la 15 Six est commercialisée en octobre 1938, elle est disponible en berline 5-6 places et il faut attendre mai 1939 pour que, comme la 11, elle soit aussi proposée en limousine 5-6 places et en familiale 8-9 places. Moins d'une dizaine de 15 Six cabriolet seront assemblés, mais ce modèle ne sera pas commercialisé. Après-guerre, les 11 et 15 familiales ne seront de retour au tarif qu'en septembre 1953 et la 11 commerciale qu'en mars 1954. D'ailleurs, la dernière Traction produite le 24 juillet 1957 sera une 11 B familiale.

### **Les exploits de la Traction**

Dès son lancement, la Traction s'illustre dans diverses compétitions et exploits sportifs. Elle se distingue tout d'abord au cours de l'été 1934 sur le terrain de l'élégance aux très courts concours de Bagatelle, du Bois de Boulogne et de Deauville où, en berline, en cabriolet ou en coupé, ses lignes surbaissées et aérodynamiques lui permettent de remporter divers Grands Prix, Premiers Prix, Prix d'Excellence et Prix du Jury.

Toujours en 1934, avec François Lecot et Maurice Penaud, elle montre aussi ses qualités mécaniques en effectuant d'impressionnants raids d'endurance tels qu'un Tour de France et de Belgique de 5 007 kilomètres en 77 heures et la première liaison postale Paris-Moscou-Paris avec 3 200 kilomètres effectués en huit jours. Du 22 juillet 1935 au 26 juillet 1936, sous le contrôle de l'Automobile Club de France, François Lecot repart seul et effectue un raid de 400 000 kilomètres, essentiellement entre Paris et Monte Carlo, soit une moyenne de 1 000 kilomètres par jour !

Sous les couleurs des fameuses huiles Yacco, une Traction baptisée Rosalie VII prend la piste de l'autodrome de Linas Montlhéry. Du 18 au 23 juillet 1934, elle établit cinq records internationaux de classe E dont ceux des six jours à 111,183 km/h et des 10 000 miles en 14 h, 43 mn, 14 s et 09/100e pour une distance totale de 16 093,420 km. Une autre Traction, portant cette fois-ci le nom de Rosalie IX, effectue de mars à mai 1936 un raid d'endurance sur route ouverte avec à son volant des concessionnaires du réseau Citroën et l'équipe des pilotes Yacco. Effectuant un minimum de 1 500 km quotidiens, son raid s'achève devant le siège de l'Automobile Club de France après avoir parcouru 104 000 km.

Plus proche de nous, deux Traction 11 B de 1953, baptisées Chrome et Cambouis, effectuent de juillet 1988 à janvier 1990 un tour du Monde de 100 000 km à travers les cinq continents avec quatre jeunes Français. Eternelle voyageuse, sur la Nationale 7 ou sur les pistes africaines, la Traction reste encore aujourd'hui la voiture de tous les exploits et de toutes les aventures !

## **La Traction, monument historique et objet de collection**

Véritable icône française, la Traction est l'une des rares automobiles à être considérée par beaucoup comme un véritable monument historique. Depuis son lancement le 18 avril 1934, elle a accompagné la vie des Français. La voiture de Monsieur Tout-le-Monde devient à tour à tour la voiture des braqueurs de banques avec le gang des Traction, voiture des militaires de 1939 à 1945, voiture des Résistants avec lesquels elle libère la France et voiture du pays en reconstruction. Avec les hommes politiques, elle s'impose aussi comme la voiture officielle de l'Etat. La Traction est la préférée du Général de Gaulle ! Véritable symbole du pouvoir, elle est partout chez elle, tant dans la cour du Palais de l'Élysée, que dans tous les ministères, mais aussi dans toutes les préfectures.

En mars 1968, à peine dix ans après l'arrêt de sa fabrication, est créé le premier club de collectionneurs qui lui est entièrement consacré. Baptisé La Traction Universelle, celui-ci est aujourd'hui le plus grand club de Traction du Monde avec plus de 1 600 membres répartis en 17 sections régionales en France, mais aussi sur tous les continents. Depuis le cinquantenaire de la Traction organisé en 1984 place de la Concorde et au Bourget, La Traction Universelle célèbre tous les grands anniversaires marquants de cette Citroën iconique. Ainsi, cette année, pour ses 90 ans, le club français accueillera les Tractionnistes du 9 au 11 mai en Auvergne, sur le circuit de Charade près de Clermont-Ferrand, où plus de mille équipages sont déjà inscrits.



**Pour accéder à toutes les ressources :**

[Press Kit 90 Years Traction avant](#)

### **Contact:**

**BENJAMIN DEMOZAY**

Responsable Communication Produit

[benjamin.demozay@citroen.com](mailto:benjamin.demozay@citroen.com)

TEL +33 (0)6 17 69 91 43

### **Citroën**

Depuis 1919, Citroën crée des automobiles, des technologies et des solutions de mobilité pour répondre aux évolutions de la société. Audacieuse et innovante, Citroën place la sérénité et le bien-être au cœur de son expérience client et propose une large gamme de modèles, du singulier Ami, objet de mobilité électrique pensé pour la ville, jusqu'aux berlines, SUV et véhicules utilitaires, dont la plupart sont disponibles en version électrique ou hybride. Marque pionnière dans les services et l'attention portée à ses clients particuliers et professionnels, Citroën est présent dans 101 pays et dispose d'un réseau de 6 200 points de vente et de services dans le monde. Pour plus d'informations sur Citroën, visitez le site médias <https://fr-media.citroen.com>

**for  
everyone,  
like no one**