

Traction Avant 11 Familiale 1957

Une histoire
de monopole...

Longue comme un basset artésien, la Traction « à six glaces » a connu plusieurs vies mais a largement participé à la légende du modèle. Dans son genre, elle était même imbattable!

Textes Thierry Astier — Photos Katel Riou



Vous connaissez l'adage « c'était mieux avant ». En tout cas, naguère, les choses étaient plus simples, parfois même limpides. Dans le cas du marché de l'automobile, durant l'ensemble de la carrière de la Traction Avant, c'est tout à fait flagrant. De nos jours, l'offre proposée au malheureux client est

colossale, tellurique, à en perdre son latin. On se demande bien parfois à quoi peut servir une déclinaison aussi infinie de modèles, de finitions, de carrosseries, avec autant de segments qui se chevauchent les uns les autres. Pendant les vingt-trois ans de présence de la Traction au catalogue Citroën, rien de tout cela. Entre 1934 et 1957, les options qui s'offraient à l'acheteur

français étaient singulièrement limitées. En premier lieu, le client potentiel se devait de puiser uniquement et strictement dans la production nationale, sauf cas très particulier. En effet, durant les années trente, avec la montée des nationalismes dans toute l'Europe, bien vite la plupart des pays se replie sur leur industrie locale, et la France ne fait pas exception. En dehors des



constructeurs étrangers étant parvenus à produire dans l'Hexagone — c'est-à-dire Fiat (via Simca), Ford (en tissant des liens avec Mathis) et brièvement Lancia —, les firmes étrangères vont toutes se retrouver féroce-ment marginalisées par des barrières douanières dissuasives. Et, pour l'essentiel, après guerre, la situation reste globalement figée: l'heure était à la reconstruction,

et le chaland se souciait fort peu de savoir si une Morris ou une Borgward pouvait être un choix plus judicieux que ce que lui proposait un constructeur français. Posséder une auto n'était déjà pas l'apanage de tout un chacun, et, à dire vrai, les réseaux ont pratiquement fait la pluie et le beau temps jusqu'au début des années cinquante. En clair, même au soir de sa

vie, la Traction n'aura eu à affronter sur le marché national qu'une concurrence strictement autochtone. Quant aux versions à empattement long, elles apparaissent malgré tout extrêmement vite. L'originelle « 7 A » à peine livrée dans le réseau, un premier tandem composé d'une Familiale et d'une Limousine, fait son apparition durant l'été 1934. En dehors d'un anecdote- ►

tique « coupé limousine » à custodes aveugles, cette famille de variantes allongées compte également une déclinaison « Commerciale » à partir de 1938 et poursuit de la sorte son propre parcours jusqu'en 1942, à l'instar des berlines à empattement standard.

Onze ans d'éclipse!

En revanche, en dépit de velléités à réintroduire les « six-glaces » dès l'après-guerre, Citroën préférera les remiser au frigo quelques années de plus. Au point que leur éclipse durera au final onze ans, jusqu'à leur réintroduction officielle à la rentrée 1953, la Commerciale attendant même les premiers jours du printemps 1954 pour revenir réellement au tarif de la marque! Surprenant? Pas vraiment: là aussi, vu l'extrême pénurie en matière de voitures neuves après le conflit, Javel n'avait aucune raison de presser davantage le mouvement. D'autant que le sevrage était généralisé, les matières premières, rares et coûteuses,

Très longue, la Familiale préfère fuir les villes trop étriquées. En revanche, sur route, le plaisir d'être en Traction Avant est immuable.

n'incitant guère à compliquer plus que nécessaire une reprise des fabrications déjà diablement épineuse. Mieux, Citroën a pu réintroduire le plus tranquillement du monde la déclinaison la plus vaste de son modèle phare sans heurts, car, en onze ans, la concurrence nationale n'avait pas même songé à organiser la moindre riposte! La Traction la plus longue, qu'elle soit 11 (ou même la très confidentielle variante 15 Six), n'avait tout simplement aucune concurrente directe durant le dernier épisode de sa vie. Le genre de situation qui ferait rêver les constructeurs d'aujourd'hui.

Concurrence? Où ça?

Je vous sens sceptiques. Et pourtant, il suffit de faire un tour d'horizon de la production française 1953-1957 pour s'en rendre compte. D'emblée, laissons de côté les marques telles que Delage,

Delahaye, Hotchkiss, Salmson ou Talbot-Lago: leur seul statut de spécialistes du luxe les disqualifie de toute façon pour proposer une rivale éventuelle à la Traction « six-glaces ». De surcroît, durant cette période, tous étaient sur le point de passer de vie à trépas, avec un catalogue devenu hélas famélique à souhait. Panhard est également disqualifié, mais pour des raisons fort différentes. En soi, la berline Dyna Z avait de quoi faire une bonne base pour un break. Mais, outre sa cylindrée extrêmement éloignée de la Citroën (850 cm³ contre presque 2000!), le Quai d'Ivry n'avait de toute façon pas envisagé de carrosserie de ce genre. Seule alternative, faire transformer la berline Panhard chez Pichon-Parat, à Sens. Ainsi, le prix de l'opération finissait de discréditer un break Dyna en face de la 11. Passons également sur Simca. Beaucoup plus petite et stricte trois-portes, l'Aronde Châtelaine n'avait



1. La planche de bord et les entourages de glace blancs correspondent aux Traction produites à partir de 1952.



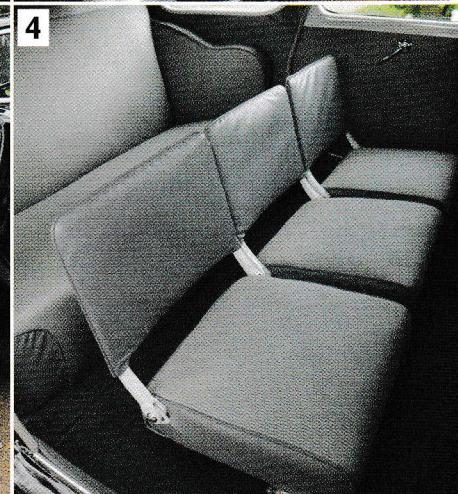
2. Quand ils ne servent pas, les trois strapontins s'encastrent dans une cavité du plancher.



2. Quand ils ne servent pas, les trois strapontins s'encastrent dans une cavité du plancher.

3. Fidèles au poste depuis 1946, les roues Michelin BM possèdent quatre fentes sur le voile à partir de 1953.

4. La présence des trois strapontins impose des sièges avant plus fins et plus avancés et une banquette reculée par rapport aux Limousines d'avant-guerre.





Ressuscitée en 1953, la Familiale récupère inévitablement la malle bômbée imposée aux berlines depuis 1952.

rien d'une rivale possible. Tout comme la coûteuse et snob Marly et son gourmand V8 2.3. Chez Renault, on peut en dire à peu près autant du break Frégate Domaine: à 885 000 francs, il exige un supplément copieux par rapport aux 749 500 francs d'une Familiale Traction. La comparaison avec l'inclassable Colocale, sorte de « SUV » avant l'heure, rustique et « camionnesque » à souhait, n'a guère plus de sens. Au final, les rivales les plus proches restent certainement la 203 Familiale, lancée en 1950, puis sa remplaçante, lancée six ans plus tard, une 403 équivalente. Mais, là encore, la rivalité n'est que très partielle. Les deux Peugeot sont bien plus rustiques concernant les trains roulants (essieu rigide moteur bien plus lourd que celui de la Traction, ressorts à lames), leur mécanique ne joue pas dans la même cour côté cylindrée (1 300 et 1 500 cm³) et le gabarit reste dans les deux cas assez éloigné de celui de la Citroën. De fait, il ne s'agit que de six places à deux rangées de sièges, quand la vaste berline de Javel accueille huit passagers sur trois rangs.

Car, au final, il ne s'agit pas d'autre chose: en dépit de son vaste volume habitable, la Familiale n'est pas un break pour autant. Ce rôle est réservé strictement à la Commerciale, qui reçoit un véritable hayon arrière et présente une réelle modularité intérieure.

Quatre visages...

Comme nous le disions plus haut, avant guerre la Traction s'étalant sur l'empattement de 3,27 m a été proposée en quatre configurations bien distinctes. La « Limousine » se contente d'offrir deux rangs de sièges. Selon les millésimes et le choix du client, les places avant sont occupées par deux fauteuils séparés ou une banquette d'une pièce. Dans le compartiment arrière, deux ou trois passagers peuvent allonger leurs jambes pratiquement à l'infini. Citroën va initialement présenter également une ultra-confidentielle déclinaison « coupé long à cinq places », appelée aussi « coupé limousine », au catalogue uniquement en 1934 et 1935. Il s'agit d'une limousine à custodes aveugles

et séparation chauffeur incorporant une paire de strapontins déployables dos à la route. Une finition dont on ne connaît d'ailleurs aucune survivante, même en piètre état, ce qui en dit long sur ses volumes de vente, pour le moins confidentiels. Il va sans dire que nous ne demandons pas mieux d'être contredits si l'un d'entre vous connaît un quelconque vestige de cette mystérieuse variante, tout comme le tout aussi obscur « coupé de ville trois places » à empattement court... Par ailleurs, sur la base de la Limousine conventionnelle, une Familiale s'ajoute simultanément. On pourrait résumer sa définition en disant qu'il s'agit de la même auto à laquelle on a greffé trois strapontins repliables dans le sens de la marche, mais ce serait un brin simpliste. Dans le détail, la banquette de troisième rangée est plus reculée que sur la Limousine (réduisant ainsi le volume du coffre). Pour faire bonne mesure, les sièges avant sont avancés et également d'une épaisseur réduite, histoire de réserver un ►

espace décent pour les jambes des infortunés passagers du deuxième rang. Enfin, les plus observateurs auront remarqué la disparition des très chics brassières permettant au passager sur la Limousine d'avoir le bras tenu pendant la lecture de son quotidien favori... Reste, bien sûr, le cas du Taxi (Familiale sans strapontins mais avec séparation chauffeur) et, surtout, de la Commerciale: nous l'avons souligné plus haut, il s'agit réellement de la seule « six-glaces » à avoir une définition réellement utilitaire et à pouvoir être vraiment comparée à un break. Mais ce n'est pas le sujet qui nous occupe!

Ne pas se braquer...

La Familiale qui orne ces pages est en outre un exemplaire du printemps 1957, mis en circulation en mai. Une façon de rappeler que c'est une auto

similaire qui eut l'insigne honneur d'être l'ultime Traction Avant produite officiellement le 24 juillet de cette même année, réceptionnée par le concessionnaire de Saint-Malo, M. Dufour, le lendemain et vendue ensuite au proviseur du lycée technique de Dol-de-Bretagne, un certain M. Le Saos. Je dis bien « officiellement »... Car chez Citroën, en matière de fin de fabrication, rien n'est jamais simple. Et l'honnêteté intellectuelle m'oblige à dire qu'il y eut deux berlines produites en novembre et décembre... Deux « 15 Six H » dont on ne sait apparemment pratiquement rien. Mais, pareillement, je crains de vous lasser à force d'égarer et de digression. Posons donc notre regard sur la 11 Familiale qui nous occupe pour cette fois. L'auto n'est pas inélégante. Par rapport à une

3,27 m d'empattement: un record absolu dans le catalogue Citroën. Pas un cadeau pour se garer...

berline Normale, l'empattement progresse encore de dix-huit centimètres. De la sorte, une Traction « six-glaces » a même de quoi faire rougir une DS, puisqu'elle s'étire sur la longueur record de 3,27 m entre ses deux essieux. C'est aussi ce qui explique la rigidité torsionnelle un peu juste de ces carrosseries. À telle enseigne qu'il fallut discrètement abandonner les portes arrière symétriques par rapport à l'avant fin 1937. En adoptant les ouvrants des berlines plus courtes, la longueur de tôle supplémentaire bordant l'aile a permis de corriger le tir. Mais ces carrosseries restent susceptibles de vriller légèrement dans cette zone: c'est dire si la caisse travaille... C'étaient les dé-



but de la coque autoporteuse, ceci explique aussi cela. Bravo en revanche sans réserve pour la visibilité, bien meilleure de trois quarts arrière que pour une 15 Six ou 11 Normale. On sera toutefois moins élogieux en jetant un coup d'œil au coffre, toujours assez réduit en dépit de la greffe d'une malle bombée, absente sur les précédentes Familiales d'avant-guerre. Sans parler du maintien de l'imposante roue de secours, qui trône tranquillement en travers de l'ouverture. Pratique pour charger les bagages... Bien sûr, tout cela n'est que vétilles de nos jours. À moins d'avoir une famille nombreuse, chacun pourra exploiter à loisir l'espace colossal entre les sièges avant et la banquette arrière, les strapontins n'occupant qu'un volume assez réduit quand ils sont repliés dans la cavité du plancher qui les accueille. Cela étant, lorsqu'ils sont déployés, on est agréa-

blement surpris par la place encore honnête qui est réservée aux passagers du second rang. Mon mètre soixante-dix-huit a réussi à s'y caser sans trop de peine. En revanche, le confort prodigué est plutôt du genre spartiate, donc je n'ai pas tardé à aller goûter au moelleux bien plus convaincant de la banquette du fond... Enfin, quand je me suis décidé à prendre les commandes de cette véritable caverne à roulettes, je me suis douloureusement rappelé qu'un empattement si long n'a pas que des avantages. Disons-le tout net, le diamètre de braquage est absolument démentiel, catastrophique, imposant des manœuvres incessantes dans les rues un rien trop étroites. Le tout avec une lourdeur évidemment proverbiale... Les masochistes absolus pourront toujours se tourner vers une rarissime 15 Six Familiale (ou Limousine pour les versions d'avant-guerre)

histoire de « déguster » davantage. Pour le reste, tout se passe en revanche au mieux : qualités dynamiques intactes (avec même le bénéfice d'une stabilité en ligne droite encore magnifiée), capacités d'insertion dans la circulation très correcte (grâce au rapport de pont raccourci) et conduite sans surprise. Pourvu qu'on se souvienne de la lenteur proverbiale de la bonne vieille boîte à trois vitesses commandée sans hâte par la queue de vache, une Traction, courte ou longue, vous emmène au bout du monde! ■

Nos plus vifs remerciements à Jacques, pour sa disponibilité et le prêt en toute confiance de sa superbe Familiale, ainsi qu'à sa charmante épouse.



Guide d'achat

Combien?

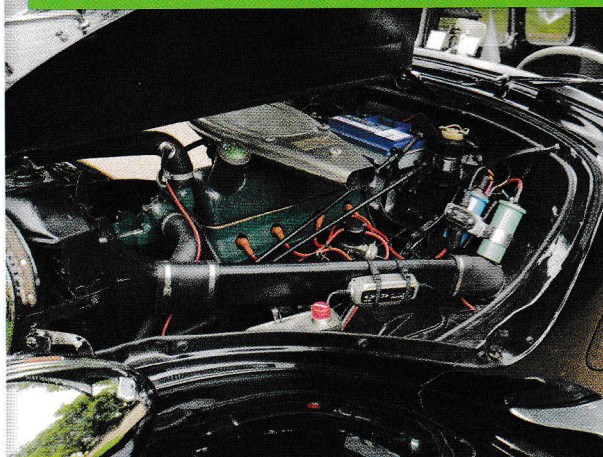
Sur un total de 759 000 Traction Avant, on trouve une majorité écrasante de « 11 », avec 621 780 unités. Cela étant, les caisses longues ne sont qu'une minorité: la production de 1934 et 1935 n'est pas connue, mais le total peut être estimé aux alentours de 50 000 exemplaires. La Familiale reste malgré tout plus courante que la Limousine (produite seulement avant-guerre) et la Commerciale, décimée par son usage besogneux. Comptez environ 15 400 € pour une belle auto.

Avant de signer

Après une grosse année de mise au point, la Traction Avant s'est très vite affirmée comme une auto remarquablement fiable. Le plus critique restant, évidemment, la corrosion contrôle complet des bas de caisse, du plancher, des « jambonneaux » (partie basse des ailes avant servant de support à tout le berceau avant), des longerons, des ailes, de la jupe arrière en n'hésitant pas à sonder l'auto à l'aide d'un aimant ou tournevis. Jetez également un œil à la base du siège arrière, au niveau des liaisons entre les longerons et la traverse de support d'essieu: la présence de fissures n'est pas rédhibitoire mais indique une coque fatiguée. Point de vue mécanique, pour peu que l'auto roule régulièrement et soit bien suivie, aucune mauvaise surprise n'est à attendre avec une 11. La transmission demande en revanche d'être ménagée, boîte et cardans manquant de robustesse. Par ailleurs, trains roulants, électricité et sellerie n'appellent pas de commentaires particuliers. Cela n'empêche pas un examen et un essai attentifs avant de se décider. Enfin, en matière de conformité avec l'origine, même si beaucoup de pièces sont disponibles, la carrière longue et riche de la Traction ne simplifie pas les recherches d'éléments spécifiques à telle ou telle version. Mieux vaut le savoir avant l'achat d'un exemplaire incomplet, même si la traque des pièces manquantes fait partie du plaisir!

Maintenance

Tous les 1 500 km, graissage complet du train avant, du train arrière, de la direction, des axes de levier de vitesses, de l'arbre d'entraînement de l'ensemble dynamo-ventilateur-pompe à eau, de l'axe de pompe à eau et celui du ventilateur. Tous les 6 000 km, vidange de l'huile moteur (multigrade épaisse 20W50) et de l'huile de boîte (80W90), nettoyage de la pompe à essence et du carburateur, inspection et resserrage de la boulonnerie et de la visserie, vérification des bougies. Au moins deux fois par an, vérification du niveau d'huile de boîte. Tous les 10 000 km ou tous les ans, vidange du liquide de refroidissement. Vidange du réservoir d'essence tous les ans. Vérification du jeu de direction tous les 5 ans.



Hormis un rapport de pont plus court (et quelques « modernisations » du propriétaire), la mécanique 11 D est la même que sur les berlines.

Nos bonnes adresses

Clubs, sites Internet et professionnels.

Voir notre page des « Bonnes adresses » p. 78.

Bibliothèque

- *Les Archives du collectionneur (RTA), Traction Avant 1934-1957. Tous modèles 7 – 11 – 15 (n° 7)*, éditions ETAI
- *La Traction Avant au Panthéon de l'automobile*, Olivier de Serres, 2008, Éditions Anthèse
- *Le Guide de la Traction Avant, 1945-1957 (11 et 15 Six)*, Thierry Duval, 2010-2013, ETAI
- www.bibliauto.fr – TAV 4 Cyl: Dictionnaire de réparation et catalogue de pièces

- Habitabilité incroyable!
- Encore plus stable et sûre qu'une berline 11
- Toujours apte au trafic moderne
- Cours stables
- Elle en impose...

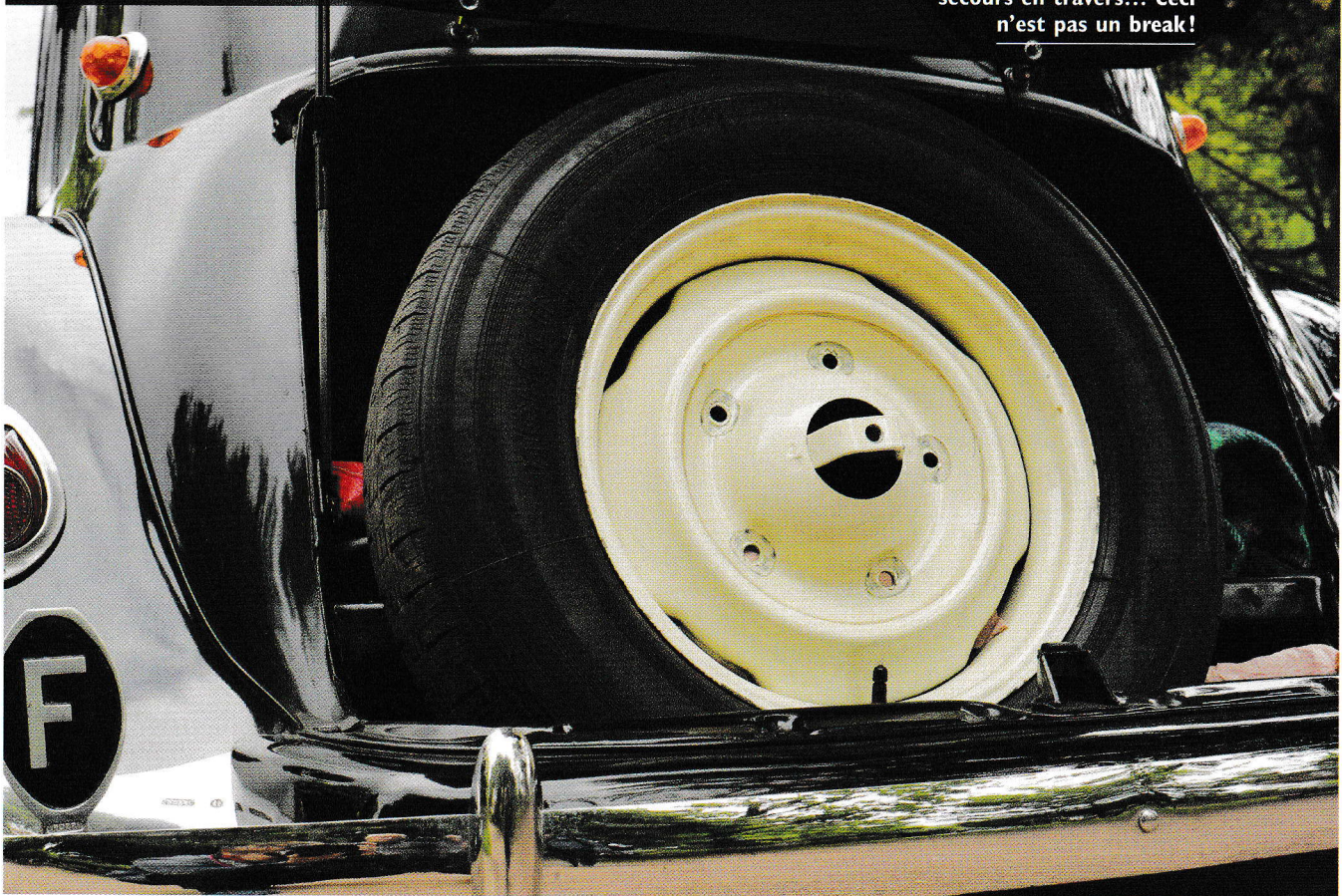
- Diamètre de braquage atroce!
- Coffre toujours étriqué
- Boîte 3 rapports
- Transmission fragile (cardans et boîte)
- Strapontins spartiates

11 Familiale (1957)

Moteur 4 cylindres en ligne refroidi par eau, bloc et culasse en fonte, monté longitudinalement en position centrale avant
Alésage x course 78 x 100 mm **Cylindrée** 1911 cm³ **Puissance fiscale** 11 CV **Puissance maxi** 60 ch à 4000 tr/mn **Couple maxi** n.c.
Rapport volumétrique 6,8: 1 **Distribution** arbre à cames latéral, entraîné par chaîne, 2 soupapes par cylindre **Alimentation** carburateur inversé simple corps Solex 33 PBIC **Transmission** aux roues avant, boîte manuelle à trois rapports **Direction** à crémaillère, rapport de démultiplication 1/10 **Freins** AVIAR tambours hydrauliques 308 mm (12 pouces) **Suspensions** leviers superposés (supérieur triangulé), barres de torsion longitudinales, amortisseurs hydrauliques/lessieu rigide cruciforme avec bras tirés et tirants obliques, barres de torsion transversales et amortisseurs hydrauliques **Structure/carrosserie** limousine quatre portes, coque autoporteuse en acier **Pneumatiques** Michelin « X » 185 x 400* **Roues** Michelin BM **Dimensions** L x l x h: 4,82 m x 1,79 m x 1,58 m; empattement: 3,27 m; voies AVIAR: 1,49/1,47 m **Poids** 1 210 kg **Coffre** volume: n.c., accès par l'extérieur **Réservoir** en tôle, 50 l **Performances** vitesse maxi: 120 km/h; vitesse à 1 000 tr/mn en 3^e: 27,6 km/h; de 0 à 100 km/h: ?? **Consommation** moyenne « 9 l/100 km ».*

*monte d'origine. **donnée constructeur.

Pas de hayon mais une imposante roue de secours en travers... Ceci n'est pas un break!



« Je voulais une Rosalie! »

Les parents de Jacques ont possédé une Rosalie, sur laquelle il a appris naguère la conduite. De fait, il est devenu tractionniste un peu par accident... Mais il y a bien goût!

« Je possède cette 11 Familiale depuis 1984. Et j'ai rejoint la Traction Universelle dans la foulée! Mais il est vrai que je ne me destinais pas à avoir ce modèle. C'est un peu le hasard qui m'a conduit à "sauver" cette auto que connaissais par un ami. Elle était très fatiguée, et je l'ai petit à petit restaurée entièrement. En particulier la carrosserie, dévorée par la rouille. Je l'ai légèrement "modernisée" au fil du temps, simplement pour faciliter son usage: ajout d'un chauffage Sofica plus efficace, allumage électronique, ventilateur de refroidissement plus performant. Mais c'est ce qui me permet de l'utiliser très régulièrement.

Je fais environ 3 000 km par an, entre les sorties du club et un certain nombre de mariages, et même parfois de tournages de film. Bref, quand on aime... »

Jacques Chavot