

OLDTIMER

ISSN 0773-2465
Afgiftekantoor Oostende X

MAGAZINE

NR. 34

AUGUSTUS 1990

140 BF / FL 7,95

DREAMCAR

MAGAZINE



8 710966 068212



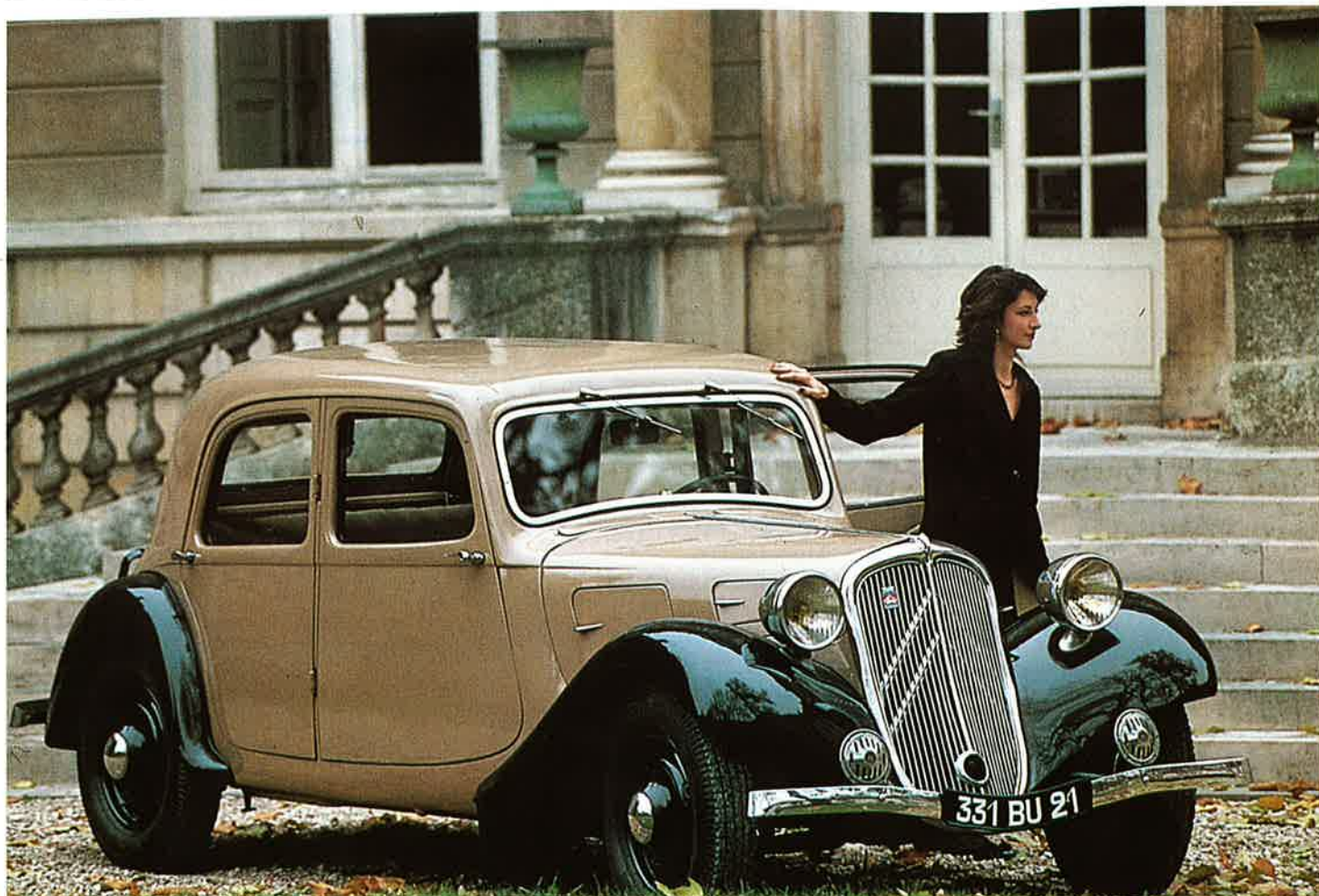
SPITFIRE STORY

VRAAG EN AANBOD

★ LA BELLE AMERICAINE ★

VEILINGEN & OLDTIMER AGENDA

TRACTION AVANT



DE TRACTION AVANT

Louis Renault trachtte André Citroën te overbluffen door hem z'n splinternieuwe fabriek op het eiland Seguin in de Seine te tonen.

De reactie van Citroën was heftig; hij liet 30.000 vierkante meter van z'n fabriek afbreken en op enkele maanden tijd vervangen door splinternieuwe werkplaatsen met een totale oppervlakte van honderdveertigduizend vierkante meter. Ze bevatten onder andere twee lopende banden van elk 250 meter lang.

In die fabriek zou hij de meest moderne wagen ter wereld produceren: z'n «sept» die later algemeen als «traction avant» zou bekend geraken. Maar Citroën was een gokker. Nu had hij te grof gegokt. Reeds in 1934 kende hij finan-

ciële moeilijkheden. De bouw en het installeren van de nieuwe fabriek had enorme kapitalen gevegd; de oppuntstelling van de «sept» eveneens.

Op 21 december 1934 sprak de handelsrechtbank de likwidatie van de firma Citroën uit. Enkele dagen later verliet André Citroën voor de laatste maal «zijn» fabriek die niet langer de zijne was. Korte tijd daarop werd hij in de kliniek opgenomen; op 3 juli 1935 overleed hij, amper 57 jaar oud. Maar de droom van André Citroën, z'n laatste hoop, de Traction Avant zou overleven. Deze merkwaardige auto zou in productie blijven tot in 1957!

Wat was er zo speciaal aan de nieuwe Citroën?

— Het was de eerste wagen met voorwielaandrijving die in grote series gebouwd werd. D.K.W., Adler en Tracta bouwden reeds vroeger wagens met voorwielaandrijving maar absoluut niet in de aantallen zoals Citroën dat deed.

— De wagen had geen chassis meer. Het koetswerk dat geheel uit staal was vervaardigd, was zo ontworpen dat het geen chassis meer nodig had omdat alle organen van de wagen zoals motor en ophanging rechtstreeks aan het koetswerk konden bevestigd worden.

— Voor het eerst werden hydraulische remmen gebruikt op een wagen die in grote reeksen werd gebouwd.

De remmen van de «Traction» voldeden zeer goed en waren

een uitstekend verkoopargument.

— De motor van de «Sept» was vlottend opgehangen. Dit systeem dat men «Pausodyne» noemde was reeds op de laatste Citroën Rosalies gebruikt en was op punt gesteld door Lemaire, een frans ingenieur die naar de U.S.A. was uitgeweken. Citroën had het systeem in 1931 van Lemaire gekocht.

— De «sept» gebruikte voor het eerst torsievering voor de ophanging. Dat soort vering was door Professor Porsche op punt gesteld en bij de Auto-Union renwagens gebruikt. Citroën paste het voor het eerst toe bij een in massa geproduceerde wagen. Dit systeem zou later ook bij de Volkswagen Kever toegepast worden.







• Een cabrio... zonder...

— De «Sept» had losse cilindervoeringen wat bij het reviseren van de motor van groot voordeel was.

— De oorspronkelijke besturing van de nieuwe wagen voldeed geenszins maar werd vlug vervangen door een worm- en tandwielsysteem dat zeer soepel en doeltreffend werkte.

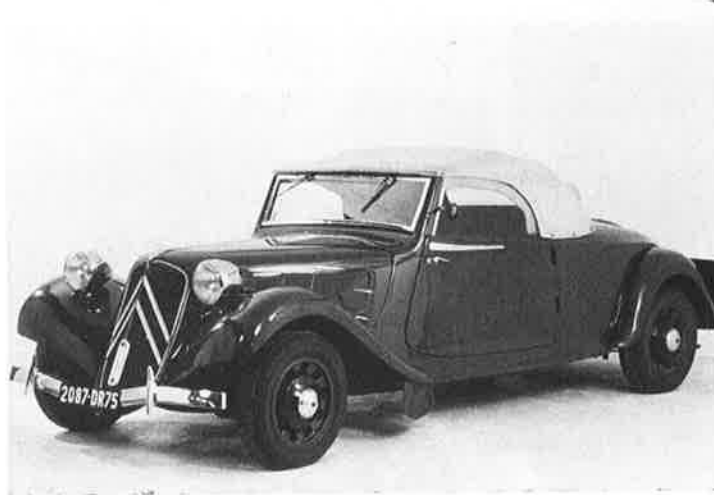
— De versnellingspook was niet langer rechtstreeks op de versnellingsbak gemonteerd maar bevond zich op het instrumentenbord, naast het stuurwiel.

— Omwille van de hoge prestaties van de sept en van de soepele vering werd er aan de ophanging veel aandacht besteed en werden de totdantoe gebruikelijke schokdempers vervangen door met olie gevulde telescopische schokdempers.

De «sept» was dus waarlijk een revolutionaire wagen die vele nieuwigheden vertoonde die later algemeen zouden gebruikt worden. Hij was z'n tijd ver vooruit.

Eigenlijk had André Citroën hem nog revolutionairder gewild.

• Een coupé...



en... met kap.

Op het Parijse autosalon van 1929 had de fransman Sensaud de Lavaud een hydraulische automatische versnellingsbak voorgesteld waarvoor niemand enige interesse vertoonde... behalve André Citroën. Deze had in het begin van 1934 z'n naaste medewerkers bijeen geroepen en aangekondigd dat vanaf 1 april 1934 alle Citroën-wagens met zo'n automatische versnellingsbak zouden uitgerust worden. Voor Citroën moest dit de grote troef worden voor z'n ook op andere punten revolutionaire wagen. Voor de publiciteit werd de slogan: «Voor de eerste maal, een wagen zonder ontkoppelen en zonder versnellingspook».

Omdat de nieuwe automatische versnellingsbakken nog niet in voldoende aantallen beschikbaar waren bouwde men bij Citroën dan maar wagens zonder versnellingsbak.

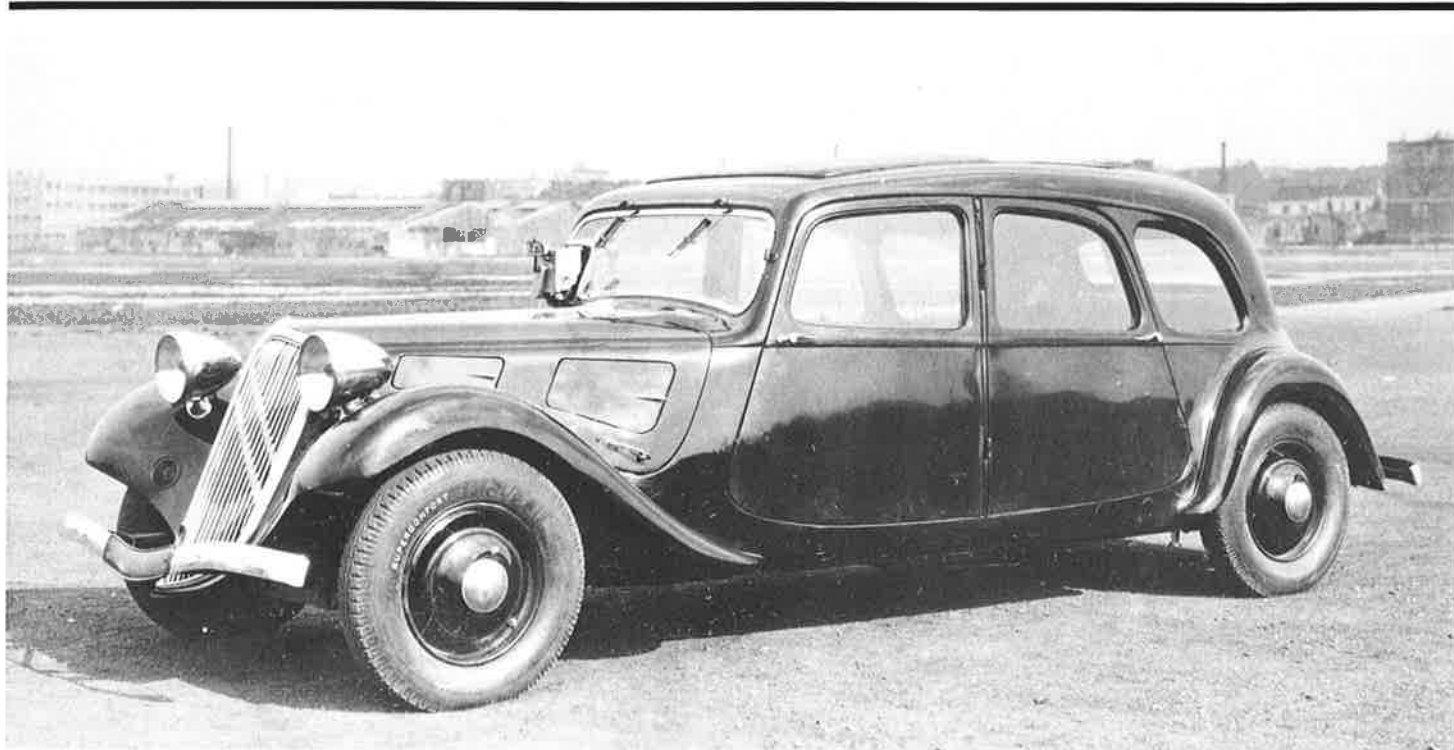
Maar als de eerste automatische versnellingsbakken ingebouwd werden bleek al vlug dat het nieuwe systeem nog lang niet op punt stond en dat het praktisch onbruikbaar was.



Toen CITROËN nieuwe "SEPT" verscheen werden er voor de pers een aantal opnamen gemaakt op zeer mooie locaties: deze foto alsmede die op pag. 5 en 6 horen daartoe. Voor die tijd was de "Sept" een zeer moderne wagen.

en een 11 Familiale uit 1953.





• Een Taxi 11 cv "Familiale" uit 1935. De taximeter is wel opvallend aangebracht.

CLUBS

Club Belge des anciennes Citroën
Welriekendedreef 1
B-1900 Overijse
(02) 657 01 43

Belg. oude Citroën Club vzw
Miksebeekstraat 91
B-2130 Brasschaat

Traction Avant NL
Koetlaan 27
NL-2625 KR Delft

• Frankrijk 1944. Vele honderden "TRACTION AVANTS" werden door de Duitse bezetters gevorderd. Later werden ze ook gaarne door de Franse weerstand gebruikt.



Een maand voor de eerste voorstelling moest Citroën beslissen om z'n «sept» uit te rusten met een conventionele versnellingsbak. Die werd op amper twee weken tijd ontworpen. De hele operatie had een fortuin gekost; Citroën's financiële moeilijkheden werden met de dag erger.

18 april 1934 was de grote dag: André Citroën stelde voor het eerst z'n nieuwe «sept» voor in z'n reusachtige toonzaal op de Place de l'Europe in Parijs. Het eerste exemplaar werd op 3 mei geleverd.

Zoals steeds bood Citroën z'n wagens aan met een grote verscheidenheid. Naast de oorspronkelijke «sept» met een 1303 cc motor kwam al vlug de «7B» met een 1529 cc motor en wel in zeven verschillende versies: de «berline toit simili», de «berline toit tole», de «faux-cabriolet», de «roadster» en in de reeks «concours d'élégance», de «berline toit tole», de «faux-cabriolet» en de «roadster».

Later kwam dan nog de reeks «7 sport» met een 1911 cc motor en vier verschillende uitvoeringen.

In totaal kon men reeds in 1934 uit twaalf verschillende uitvoeringen van de «traction» kiezen.

Aanvankelijk wilde de verkoop van de nieuwe wagen helemaal niet vlotten.

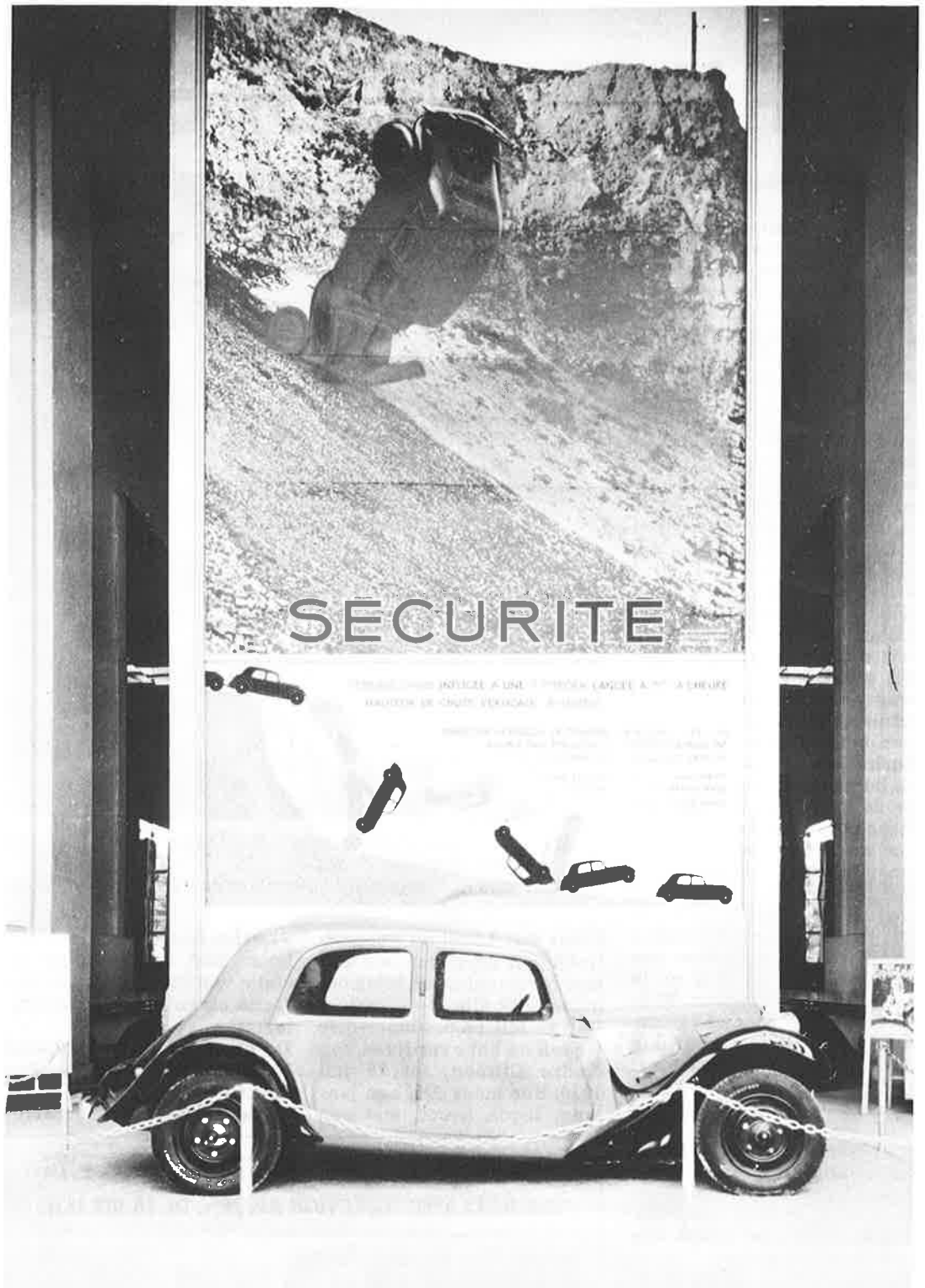
De Fransen stonden eerder argwanend tegenover zo'n revolutionaire wagen en wilden eerst de kat uit de boom kijken. Vlug bleek ook dat de nieuwe wagen helemaal nog niet op punt stond en niet degelijk genoeg uitgetest was. Omwille van z'n precaire financiële toestand was Citroën verplicht om de wagen te vroeg op de markt te brengen. Toch slaagde men er bij Citroën in om geleidelijk aan alle kinderziektes weg te werken.

In 1935 kwam de «onze», de 11, op de markt en ook de «22» met een V-8 motor van 3822 cc en een topsnelheid van 140 kilometer per uur, wat heel hoog was voor die tijd, tenminste voor een familiale wagen.

Nadat de Michelins het failliete bedrijf hadden overgenomen begon voor de «traction» een zeer lucratieve carrière.

In juni 1938 verscheen de «15 six» met een zes-cilindermotor van 2867 cc en met vijf zitplaatsen.

Nadat in 1956 de DS 19 ten tonele verschenen was rolde op 25 juli 1957 de laatste Traction Avant van de band.



André Citroën «droomauto» was drie-en-twintig jaar in productie gebleven.

Van wat het Engelse tijdschrift «The Light Car» in 1934 noemde «The Super Modern Citroën» werden er in totaal bijna 710.000 gebouwd.

André Citroën, die sommigen een genie noemen, had juist gezien toen hij z'n nieuwe «six» plande.

Maar het succes van z'n wagen heeft hij zelf niet kunnen beleven.

André Citroën was nooit wars van een publiciteitsstunt. Om te bewijzen hoe sterk de stalen carrosserie van de nieuwe «Sept» wel was liet hij een exemplaar acht meter naar beneden storten onder het oog van een legertje journalisten. De praktisch onbeschadigde wagen werd dan uitvoerig tentoongesteld.

FRANÇOIS LECOT EN CITROËN

Voor altijd verbonden met de firma Citroën, en de Traction Avant in het bijzonder, is de naam van François Lecot. Deze fransman, klein van gestalte maar met een onvoorstelbaar uithoudingsvermogen, trad in dienst bij Citroën op het einde van het jaar 1933; hij was toen reeds 55 jaar.

Als eerste exploot nam hij met een Citroën deel aan de Rallye van Monte-Carlo in januari 1934. Met een Citroën, maar welke Citroën! Niets minder dan een autocar Type 45. Met tien passagiers aan boord reeds hij van Warschau over Praag en Frankfurt naar Monte-Carlo, een afstand van 2456 kilometer, in iets minder dan zestig uur. Hij werd 98ste. De autocar was uitgerust met verwarming en bij de aankomst zagen de toeschouwers met verbazing hoe tien passagiers uit de bus stapten, fris geschoren en zo fit als een hoentje.

Deze puike prestatie van Lecot werd door de firma Citroën in haar publiciteit dik in de verf gezet.

Lecot was echter niet de enige die ooit met een autobus deelnam aan de Rallye van Monte-Carlo. Zo was er in 1936 de nederlandse W.L. Tiel die deelnam met een autocar Minerva, gebouwd in Antwerpen en uitgerust met een Kromhout-Gardner dieselmotor gebouwd in Amsterdam.

Met deze «Benelux avant la lettre» autocar werd hij 71ste. Maar terug naar Lecot. Deze ondernam nu drie opzienbarende raids aan boord van een Traction Avant.

De eerste vond plaats in de lente van 1934 en bestond uit een «Ronde van Frankrijk en België». In één ruk legde Lecot zo'n 5.000 kilometer af in 77 uur.

De tweede volgde in oktober 1934 en was een snelle raid van Parijs naar Moskou en terug.

Toen Lecot, nadat hij 5.400 kilometer had afgelegd, te middernacht in Parijs aankwam, werd hij opgewacht door een glunderende André Citroën, getooid met z'n gebruikelijke bolhoed.

Deze twee puike prestaties van de 56-jarige werden natuurlijk door Citroën duchtig in z'n publiciteit gebruikt.



De kleine, kranige maar onfortuinlijke François Lecot aan het stuur van een Traction Avant. Een jaar lang alle dagen achttien uur achter het stuur en dit op zeven-en-vijftigjarige leeftijd!

Maar wat Lecot nu voor Citroën zou presteren zou uiterst spectaculair en bijna ongelooflijk zijn.

Van 22 juli 1935, amper drie weken na het overlijden van André Citroën, tot 26 juli 1936, dus méér dan een jaar lang, legde Lecot, met een

Traction Avant die hij zelf gekocht had, dagelijks de afstand van Parijs naar Monte-Carlo af; zo'n elfhonderd kilometer.

De nu reeds 57-jarige Lecot bezat een restaurant in Rochetaillée nabij Lyon, waar nu de schitterende verzame-

ling Malartre te zien is. Omdat Rochetaillée ongeveer halverwege Parijs en Monte-Carlo ligt kon Lecot elke morgen vertrekken, ofwel naar Parijs ofwel naar Monte-Carlo en 's avonds «thuis zijn».

Lecot, rijdende op de toenmalige wegen, toen er in Frankrijk nog geen enkele kilometer autostrade te bespeuren was en toen men nog doorheen elke stad en elk dorp moest, bracht dagelijks zo'n 18 uur achter het stuur door.

Om deze toch wel eentonige bedoeining wat te onderbreken nam Lecot in 1936 «terloops» ook deel aan de Rallye van Monte-Carlo.

En in juni 1936 maakte hij «ef-fe» uitstapjes met z'n Traction naar Berlijn, Amsterdam, Rome, Madrid en Wenen!

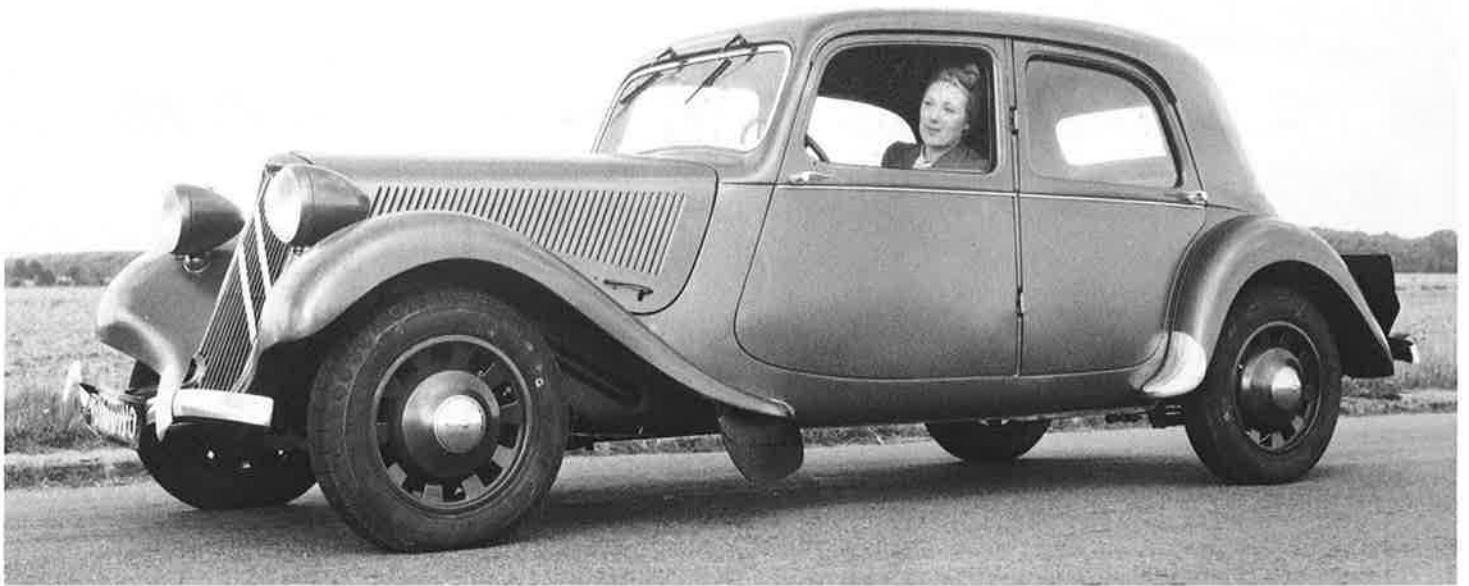
Als deze laatste raid gedaan was had de 57-jarige Lecot op een jaar tijd meer dan vierhonderdduizend kilometer afgelegd aan boord van z'n Traction.

Korte tijd daarop werd hij echter compleet geruïneerd. Lecot overleed vlak na het einde van de tweede wereldoorlog in de bitterste armoede, verlaten door de firma Citroën waarvoor hij zulke uitstekende publiciteit gemaakt had.

TECHNISCHE KENMERKEN

VAN DE EERSTE «TRACTION AVANT», DE 7A UIT 1934.

Motor: Vier cilinders in lijn
Cilinderinhoud: 1303 cc
Boring en slag: 72 x 80 mm
32 Pk aan 3200 omw
Kopkleppen
Horizontale carburator
Waterkoeling
Batterij 6 volt, 75 A/h
3 versnellingen waarvan twee gesynchroniseerd
Remmen: hydraulisch
Met tambour voor en achter
Ophanging: voor: torsieveren in rijrichting
achter: dwars-torsieveren.
Wielbasis: 291 cm
Spoor voor: 134 cm
Spoor achter: 132 cm
Lengte: 445 cm
Breedte: 162 cm
Hoogte: 152 cm
Gewicht: 900 kg
Max snelheid: 95 km/uur



• Na de oorlog werd de produktie van de «Traction Avant» hervat. Deze 11CV werd in 1946 gebouwd ...

... en deze 11 Légère BL in 1947.

