



*L'une des plus efficaces machines à draguer de l'avant-guerre*



Jusqu'à l'apparition de sa malle extérieure, la 11 n'accordait aux bagages qu'une importance très secondaire.

**CITROËN 11 BL**

- **Moteur:** Puissance fiscale 11 CV. Cylindrée 1911 cm<sup>3</sup>. 4 cylindres en ligne 78 x 100. Un carburateur inversé Solex. Allumage par delco. Refroidissement à eau. Contenance du réservoir 45 litres. Taux de compression 6,5. Soupapes en tête. Arbre à cames latéral commandé par chaîne. Puissance au frein 56 ch à 3 800 tr/mn. Couple maxi 12,17 ch à 2 000 tr/mn.
- **Transmission:** Traction avant. Boîte à 3 vitesses. Commande au tableau.
- **Châssis, suspension:** Carrosserie monocoque autoporteuse. Suspension avant à roues indépendantes, trapèze triang. transv. et barre de torsion longit. Suspension arrière à essieu rigide avec bielles longit. et barres de torsion. Amortisseurs hydrauliques télescopiques.
- **Freins:** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **Direction:** A crémaillère.
- **Pneumatiques:** 165 x 400.
- **Carrosserie:** Poids à vide 1 030 kg.
- **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 1 892 cm<sup>3</sup>. Puissance au litre 29,2 ch. Rapport poids/puissance 18,9 kg/ch.



Citroën

PA

Ah, la Tr étincel voiture le génie créat concepteur, n Il est vrai que jointes à quel mirent rapide par terre au p devait être ra la guerre mai technique éta avance en ter

Un p en fo de meur

Un pare-br des gags au glaces) e glaces.



## Citroën 11 BL

# LE MYTHE QUI N'EST PAS ENCORE MORT

Ah, la Traction !... Noire de peau mais étincelante d'intelligence, cette voiture symbolise aujourd'hui encore le génie créateur français et l'audace de son concepteur, monsieur André Citroën. Il est vrai que les difficultés de mise au point jointes à quelques légèretés de gestion mirent rapidement les finances de la maison par terre au point que la marque Citroën devait être rachetée par Michelin peu avant la guerre mais, sans conteste, la réussite technique était là, avec, en particulier, une avance en tenue de route qui devait

subsister au moins jusqu'au début des années 60, ce qui représente quand même une belle performance.

En 1950, la Traction entraînait derrière elle une véritable queue de comète, fourmillante entre autres d'une foule de souvenirs guerriers. Elle avait tour à tour séduit les armées française, allemande (en particulier les as de la Luftwaffe qui, de 40 à 44 chassèrent la 11 et, surtout, la 15, avec autant d'acharnement que le Spitfire), sans oublier la Gestapo, avant d'être récupérée par les FFI puis par Pierrot le Fou et ses émules !

Etait-ce sous l'influence de ces incontestables références ou s'agissait-il d'une tendance naturelle, toujours est-il que la maison Citroën faisait preuve en ce temps-là d'une arrogance difficilement imaginable. Il fallait littéralement se rouler par terre devant un agent de la marque pour avoir le droit d'attendre deux années durant une voiture obligatoirement noire. Et, une fois le miracle accompli, il paraît juste de souligner que les conducteurs de Traction faisaient souvent preuve d'un orgueil tout aussi prononcé à l'égard des autres utilisateurs de la route, cela même si, de plus en plus souvent, les 11 BL et, plus encore, B, se faisaient gentiment déposer, en ligne droite du moins, par les 203 Peugeot... Car, il faut le savoir, une 11 BL 1950 ne dépassait pas 120 km/h. Je fus sans doute le premier journaliste à chronométrer réellement cet engin mythique dont le compteur annonçait allègrement 160 et, à vitesse égale, sa consommation était de deux à trois litres/100 km plus élevée que celle d'une Peugeot plus légère d'une bonne

### CITROËN 11 BL

- **Moteur :** Puissance fiscale 11 CV. Cylindrée 1911 cm<sup>3</sup>. 4 cylindres en ligne 78x100. Un carburateur inversé Solex. Allumage par delco. Refroidissement à eau. Contenance du réservoir 45 litres. Taux de compression 6,5. Soupapes en tête. Arbre à cames latéral commandé par chaîne. Puissance au frein 56 ch à 3 800 tr/mn. Couple maxi 12,17 ch à 2 000 tr/mn.
- **Transmission :** Traction avant. Boîte à 3 vitesses. Commande au tableau.
- **Châssis, suspension :** Carrosserie monocoque autoporteuse. Suspension avant à roues indépendantes, trapèze triang. transv. et barre de torsion longit. Suspension arrière à essieu rigide avec bielles longit. et barres de torsion. Amortisseurs hydrauliques télescopiques.
- **Freins :** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **Direction :** A crémaillère.
- **Pneumatiques :** 165 x 400.
- **Carrosserie :** Poids à vide 1 030 kg.
- **Caractéristiques de performances :** Cylindrée à la tonne 1 892 cm<sup>3</sup>. Puissance au litre 29,2 ch. Rapport poids/puissance 18,9 kg/ch.



*Un pare-brise  
en forme  
de  
meurtrière*

**Un pare-brise ouvrant (qui servit à bien des gags au moment des premiers lavages) et de minuscules essuie-glaces.**



Le grand volant glissait aisément entre les mains et le tableau de bord fourmillait d'accessoires contondants, sans parler des barres supérieures des sièges avant.

centaine de kilos... Cela étant, la tenue de route était effectivement de premier ordre et la tendance à sous-virer qui se dévoilait assez rapidement était un véritable paradis, comparée aux phénomènes souvent indéfinissables que les contemporaines de la traction exhalaient lorsqu'on les poussait à bout... ce qui n'était vraiment pas difficile ! En contrepartie, la direction était d'une dureté que les conductrices ressentaient très péniblement lorsqu'elles prétendaient faire un créneau en regardant à travers la minuscule lunette arrière, et les coups de raquette de la suspension arrière (montée comme à l'avant sur barres de torsion) étaient célèbres, au point que les conducteurs avertis évitaient de charger à l'arrière une femme enceinte ou de franchir un passage à niveau à plus de 40 km/h ! La boîte était à trois vitesses, la 2ème et la 3ème étant synchronisées et la grille ayant la forme d'un h minuscule avec la première en bas et à droite. Le super-conducteur de Traction se reconnaissait au fait qu'il parvenait à repasser la première au vol et au prix d'un double débrayage précis, cela aux alentours de 25 km/h. Cette manoeuvre hardie, qui pouvait avoir son utilité pour passer une épingle particulièrement abrupte, devait être effectuée avec rapidité et décision, avec un coup de poignet sans faiblesse. En cas d'échec, la sanction était simple : le



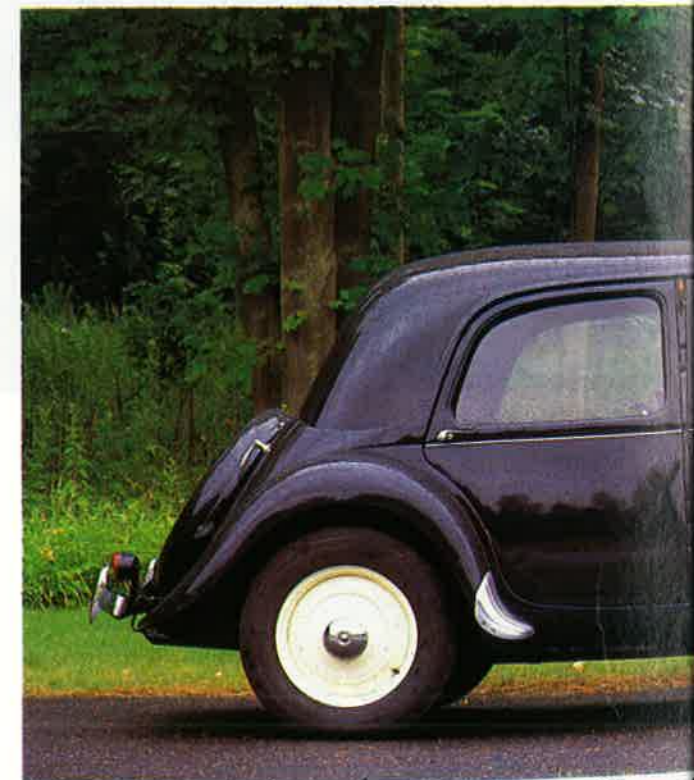
*Un volant pour gros bras*

carter de boîte s'ouvrait en deux, répandant les pignons sur la chaussée ! Le souci de la vérité m'oblige à reconnaître que je n'ai heureusement jamais manqué mon coup... Trop jeune pour avoir goûté de la Traction avant la guerre, je n'en étais donc pas moins pénétré de sa majesté lorsque je l'abordai pour la première fois en tant que conducteur ou, plus précisément, d'essayeur ! A la vérité, je fus à la fois conquis et déçu, conquis par la manière dont la 11 BL - réduite dans toutes ses cotes de plusieurs centimètres par rapport à la 11 B- virait à plat, avec une mobilité et une précision étonnantes pour l'époque mais, par contre, déçu par le moteur qui me paraissait étrangement poussif par rapport à la 203, à la Simca 8-1200 et aussi à la Fiat 1 400 dont je venais de faire la connaissance. Pourtant, la Traction avait l'avantage de la cylindrée - 1 911 cm<sup>3</sup> contre 1 200 à 1 400 cm<sup>3</sup> - et Citroën venait d'augmenter le rapport volumétrique (de 6,2 à 6,5), munissant de surcroît la planche de bord d'une superbe avance à main qui, faute d'avance automatique efficace, permettait à un conducteur averti de régler au mieux un moteur qui chauffait assez facilement ! Avant même d'aborder le Massif Central, champ d'action privilégié des premiers essais de l'AJ, j'étais donc plutôt conquis et je me précipitai avec délices dans les sinuosités des gorges de l'Allagnon, où je rencontrai souvent les essayeurs de



Michelin et de Bergougnan, tout aussi enrégés que moi à dévorer les virages de la région. Je dus assez rapidement déchanter : la boîte était lente à manier, le rayon de braquage était ridicule et puis, si on se lançait sans retenue dans une descente de col, les freins ne tardaient pas à perdre une large part de leur efficacité. En fait, à bout de garnitures avant, je dus, lors de mon premier essai, faire une halte chez le concessionnaire Citroën de Clermont-Ferrand. Lorsque j'expliquai que mes freins avaient rendu l'âme, le chef d'atelier me regarda comme un fou sacrilège. Heureusement, j'avais pris soin

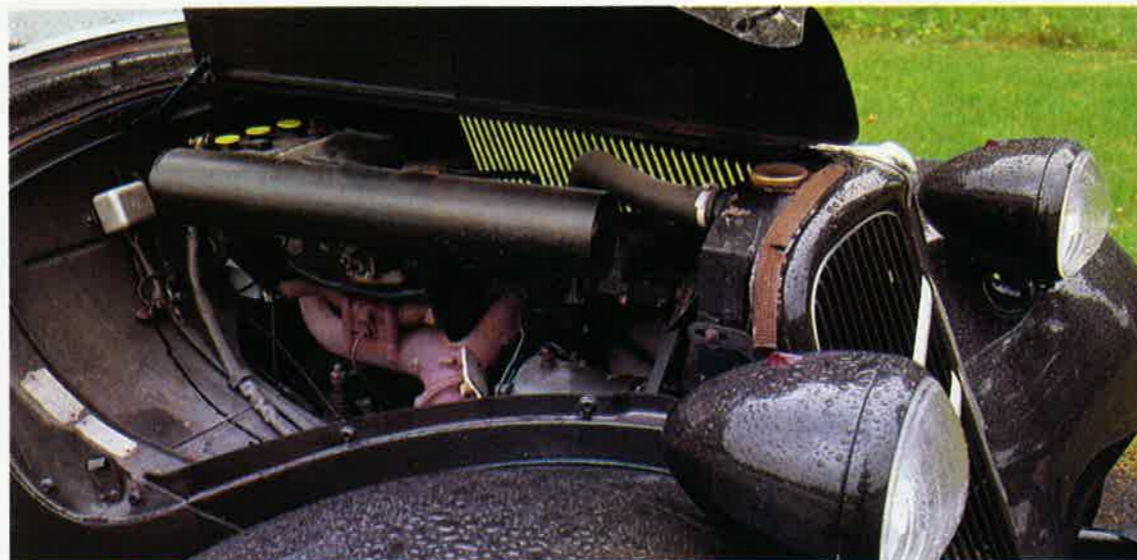
**LA CO**  
Le gang du  
Traction et si  
clubs traitant  
plus célèbre  
point de s'écr  
encore une pé  
de la traction  
berline, la ver  
public mais es  
celles des cou  
La cote de Ch  
30 000 F, 11  
11 Cabriolet  
hausse pour



*Une silhouette réléguée au grenier*



ent entre les mains et le tableau de bord fourmillait  
ns parler des barres supérieures des sièges avant.



Le moteur 1 911 cm<sup>3</sup>  
dégageait une puissance  
modeste et n'appréciait pas  
tellement les hauts régimes.

Michelin et de Bergougnan, tout aussi enragés que moi à dévorer les virages de la région. Je dus assez rapidement déchanter : la boîte était lente à manier, le rayon de braquage était ridicule et puis, si on se lançait sans retenue dans une descente de col, les freins ne tardaient pas à perdre une large part de leur efficacité. En fait, à bout de garnitures avant, je dus, lors de mon premier essai, faire une halte chez le concessionnaire Citroën de Clermont-Ferrand. Lorsque j'expliquai que mes freins avaient rendu l'âme, le chef d'atelier me regarda comme un fou sacrilège. Heureusement, j'avais pris soin

#### LA COTE DE L'EXPERT

Le gang du même nom a rendu célèbre la Traction et si l'on en juge par le nombre de clubs traitant du « sujet », la passion pour la plus célèbre des Citroën n'est pas sur le point de s'éteindre. Très accessible il y a encore une petite dizaine d'années, les cours de la traction Citroën se sont envolés. En berline, la version « légère » a les faveurs du public mais sa cote n'atteint cependant pas celles des coupé et cabriolet.  
La cote de Christian Huet : 11 BL : 25 000 à 30 000 F, 11 Coupé : 100 000 à 120 000 F, 11 Cabriolet : 300 000 F. Tendances à la hausse pour le cabriolet.

de taire mon appartenance à l'Auto-Journal car le constructeur avait bien entendu refusé dédaigneusement de mettre une voiture d'essai à notre disposition. Une Citroën ? Ca ne s'essaye pas, monsieur !... Au point de vue équipement, la 11 BL commençait déjà à dater. Le pare-brise ouvrant était vétuste, la malle minuscule, la lenteur des petits essuie-glaces décourageante et aucun thermomètre ni mano ne venait souligner les états d'âme d'un moteur qui n'en était pas exempt. Mais, en revanche, l'habitabilité était bonne et le prix d'une 11 BL ne dépassait pas 424 000 francs au printemps 1950 !

carter de boîte s'ouvrait en deux, répandant les pignons sur la chaussée ! Le souci de la vérité m'oblige à reconnaître que je n'ai heureusement jamais manqué mon coup... Trop jeune pour avoir goûté de la Traction avant la guerre, je n'en étais donc pas moins pénétré de sa majesté lorsque je l'abordai pour la première fois en tant que conducteur ou, plus précisément, d'essayeur ! A la vérité, je fus à la fois conquis et déçu, conquis par la manière dont la 11 BL - réduite dans toutes ses cotes de plusieurs centimètres par rapport à la 11 B- virait à plat, avec une mobilité et une précision étonnantes pour l'époque mais, par contre, déçu par le moteur qui me paraissait étrangement poussif par rapport à la 203, à la Simca 8-1200 et aussi à la Fiat 1 400 dont je venais de faire la connaissance. Pourtant, la Traction avait l'avantage de la cylindrée - 1 911 cm<sup>3</sup> contre 1 200 à 1 400 cm<sup>3</sup> - et Citroën venait d'augmenter le rapport volumétrique (de 6,2 à 6,5), munissant de surcroît la planche de bord d'une superbe avance à main qui, faite d'avance automatique efficace, permettait à un conducteur averti de régler au mieux un moteur qui chauffait assez facilement ! Avant même d'aborder le Massif Central, champ d'action privilégié des premiers essais de l'AJ, j'étais donc plutôt conquis et je me précipitai avec délices dans les sinuosités des gorges de l'Allagnon, où je rencontrai souvent les essayeurs de



Une silhouette qui, à sa naissance,  
réléguait au grenier la plupart de ses concurrentes.