

ALLE CITROËN SEIT 1919

TA 1945 - 1957

TRACTION AVANT „11“

1945 BIS 1957



6. Juni 1944. Landung der Alliierten in der Normandie. Die Befreiung Frankreichs von der deutschen Besatzung nahm ihren Anfang. General Charles de Gaulle - 1940 vor den Deutschen nach London geflüchtet und in seiner Heimat als Hochverräter zum Tode verurteilt - hatte aus dem Exil zur Fortführung des Krieges aufgerufen. Sofort nach der Wiedereroberung der Metropole Paris wurde er Chef einer Provisorischen Regierung. Er sah die Lösung der ökonomischen Probleme in der Verstaatlichung weiterer Bereiche der Bank- und Versicherungswesens, der Energiewirtschaft, der Eisenbahnen und verschiedener Verkehrsbetriebe, der Luftfahrt sowie einer Reihe von Industrieunternehmen, darunter Renault. Die so geprägte Neuordnung der französischen Wirtschaft wurde zudem von rigiden Maßnahmen der „Hohen Behörde für industrielle Ausrüstung und Modernisierung“ flankiert. Unter deren Diktat stand über viele Jahre auch Citroën.

1944/45 - AUFERSTEHUNG

„Die Katastrophe von 1940 erschien vielen als der Bankrott des Systems und der führenden Schicht auf allen Gebieten“, schrieb Charles de Gaulle in seinen Memoiren und hielt fest: „Man wurde von dem Wunsch getrieben, sie durch andere zu ersetzen. Um so mehr, als die Kollaboration eines Teiles der Geschäftswelt mit der Besatzungsmacht, die Ausbreitung des Merkantilismus und der schreiende Gegensatz zwischen der Not fast aller und dem Luxus einiger weniger die französischen Massen erregten. Zunächst einmal fehlte es am Notwendigsten, um die Lebensbedürfnisse der Franzosen zu befriedigen. 1200 Kalorien täglich, das war alles, was der Einzelperson offiziell zugeteilt werden konnte. Um sich die unerläßliche Ergänzung zu dieser Ration zu beschaffen, blieb nichts anderes übrig, als sich des schwarzen Marktes zu bedienen, und das war ruinös und demoralisierend. In den Städten gab es nichts zu heizen! Denn das wenige, was an Kohle gefördert wurde, mußte für die Armeen, Eisenbahnen, Kraftwerke, Grundstoffindustrien und

Krankenhäuser reserviert werden. In die Privathaushalte gelangte nichts davon. Nur stundenweise gab es Gas und Strom. Da die Eisenbahnzüge nur selten fuhren, die Autobusse verschwunden waren und kein Benzin aufzutreiben war, verlängerte sich der Arbeitstag der Städter um Stunden, denn sie mußten zu Fuß oder bestenfalls auf Fahrrädern zu ihrer Arbeitsstätte, während die Leute auf dem Lande die Dörfer nicht verließen. Je größer die Not war, um so mehr mußte regiert werden. Angesichts eines gewaltigen Durcheinanders ging es zunächst darum, das Volk wieder an die Arbeit zu bringen. Vorbedingung jedoch war, daß die Arbeiter leben konnten.“

Soweit es die prekären politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erlaubten, ging Citroën unmittelbar nach der Befreiung von Paris daran, die Fertigung wieder anlaufen zu lassen. In der Aufbauphase der Wirtschaft wurde kaum etwas mehr gebraucht als Transportmittel. Bevor die Citroën-Werke ihre Produktion wieder aufnehmen konnten, waren allerdings die von den Alliierten bei ihren Luftangriffen am 3. und 15. Septem-

ber 1943 sowie am 7. August 1944 angerichteten Bombenschäden der Fabrikationsanlagen zu beseitigen. Angesichts der herrschenden Versorgungsengpässe, besonders bei Treibstoffen, war volle Konzentration der Kräfte auf das Notwendigste angesagt. Im Protokoll der Vorstandssitzung vom 18. Dezember 1944 heißt es:

„Nach der Wiederaufnahme der Fabrikation am 6. November 1944 sind produziert worden: 254 Fahrzeuge zu 3,5 Tonnen [Typ 45], 32 Fahrzeuge zu 2 Tonnen [Typ 23]. Das macht zusammen eine durchschnittliche Fertigung von 13 Fahrzeugen pro Tag. Bis zum Ende des Monats Dezember soll die Leistung auf 14 Einheiten pro Tag gesteigert werden. Die Produktion im Dezember wird 300 Fahrzeuge, davon 100 zu 2 Tonnen ausmachen. Der gleiche Produktionsausstoß soll [auch] im Januar [1945] erreicht werden. Aufs Ganze gesehen, finden die hergestellten Fahrzeuge ihren Absatz zu 88 Prozent bei der Armee und zu 12 Prozent auf dem zivilen Sektor. Der Preis der Lastkraftwagen beträgt ohne Bereifung 158.000 Francs. Die Instandsetzung der amerikanischen Motoren hat [...] eine Größenordnung von 50 Einheiten pro Tag, ist aber gegenwärtig wegen Lieferverzögerung von Ersatzteilen im Rückstand.“



Citroën Typ 45 - Aufnahmedatum Dezember 1944

Darüberhinaus sind in dem erwähnten Dokument die Regierungsvorgaben für die nationale Automobilproduktion festgehalten. Angesichts der Mangellage nach der Befreiung war die Automobilindustrie keineswegs frei in der Wahl dessen, was sie fabrizierte. Die Hersteller erhielten vielmehr im Rahmen der staatlichen Maßnahmen zur Wirtschaftslenkung fest umrissene Anteile an Roh- und Betriebsstoffen und waren bei der Fertigung auf bestimmte Fahrzeugbaureihen sowie Produktionszahlen festgelegt. Im einzelnen: Peugeot - Typ 202 und Lieferwagen, Tagesproduktion 357 Fahrzeuge; Renault - Juvaquatre, 3,5-Tonner Lastkraftwagen sowie Kleinwagen 4 CV, Tagesproduktion 397 Fahrzeuge; Citroën - Baureihe 11 CV und 15 CV sowie Nutzfahrzeuge zu 2 Tonnen und 3,5 Tonnen, Tagesproduktion 387 Fahrzeuge; Berliet und Rochet-Schneider - Lieferwagen; Ford und Mathis -

Fahrzeuge 7 CV und 8 CV; GFA Groupe Français de l'Automobile [ein während der deutschen Okkupation entstandener Zusammenschluß verschiedener Automobilhersteller, darunter Dalahaye und Simca] - ein voller Anteil; Chenard und Chausson - ein halber Anteil für Lieferwagen mit 500 kg Nutzlast sowie für ein volkstümliches Fahrzeug. Außerdem war staatlicherseits eine Jahresproduktion von 25.000 Bussen vorgesehen.

Ein knappes halbes Jahr später, in der Sitzung des Citroën-Vorstands am 15. Mai 1945, blickte die Unternehmensleitung auf einen durchaus sehenswerten Produktionsausstoß an Nutzfahrzeugen aller Kategorien: Im Januar 636, im Februar 596, im März 629 und im April 590 Einheiten. Darüberhinaus war das Geschäft mit der Reparatur amerikanischer Motoren auf Touren gekommen: 2.300 Einheiten pro Monat. Die Herstellung von Personenkraftwagen der Baureihen Traction Avant 11 CV und 15 CV, die nach den staatlichen Planungsvorgaben ebenfalls hätte in Gang kommen sollen, ließ jedoch noch geraume Zeit auf sich warten. Denn die Wehrmacht hatte 1943/44 unter dem Eindruck der zunehmenden alliierten Bombenangriffe auf den Industriegürtel von Paris unter anderem die gewaltigen Tiefziehpressen, die bei der Fabrikation der selbsttragenden Traction Avant-Karosserien, der „Monocoques“, unverzichtbar waren, abtransportiert. Der Maschinenpark sollte, wie es heißt, im Reich zur Herstellung der sogenannten Vergeltungswaffe „V 2“ erhalten - eine Rakete, mittels derer das Dritte Reich den „Endsieg“ zu erkämpfen trachtete. Wernher von Braun, der maßgeblich an der Entwicklung dieser deutschen „Wunderwaffe“ mitgewirkt hatte, machte später bei den Amerikanern Karriere. Moral der Sieger. Wie dem auch sei. Die Pressen und andere elementare Fertigungskomponenten mußten erst wieder in die Citroën-Werke zurückgeholt - gewissermaßen „repatriiert“ - werden. Anlässlich der Aktionärsversammlung am 14. Juni 1945 ließ der Unternehmensführung verlauten, daß die Ausrüstungsgegenstände „augenblicklich im Stadium des Wiederaufbaus“ wären. Nach Lage der Dinge konnte die Herstellung der Personenwagenbaureihen somit erst im Verlauf des Jahres 1945 beginnen. Die Fertigung der Traction Avant beschränkte sich zunächst auf den Typ 11 Légère, der ohne nennenswerten technischen Modifikationen gegenüber der Vorkriegsproduktion aus den Montagehallen am Quai de Javel lief. Insgesamt 9 Fahrzeuge machten im Juni 1945 den Anfang. Bis Ende Dezember waren es insgesamt 1.525 Fahrzeuge.

L'Auto-Journal brachte in den 1950er Jahren eine tabellarische Übersicht der Modifikationen in den Nachkriegsbaujahren. Zu den frühen Modellen heißt es:

„1945 und zu Beginn des Jahres 1946 waren die 11 T. A. nahezu identisch mit den vor dem Krieg gefertigten Fahrzeugen. Es ist daher nicht möglich, eine exakte Aufstellung der Identifikationsmerkmale zu machen. Eine Reihe von Modifikationen erfolgte im Verlauf der Bauzeit, allerdings sind die Veränderungen nicht festgehalten worden.“

Mit den von L'Auto-Journal dargelegten Unsicherheiten wird man für die erste Serie der 11 Légère im Jahr 1945 folgende Merkmale skizzieren können:

KAROSSERIE

Motorhaube:	Klappen [Rippen ab 05/46]
Fahrtrichtungsanzeige:	keine
Scheibenwischer:	Mechanik über Windschutzscheibe
Kofferraum:	Klappe flach, Ersatzrad außen
Windschutzscheibe:	alte Öffnungsmechanik
Stoßfänger:	geschwungen [Citroën-Plakette ab 11/46, Hörner ab 1947]
Zierleisten:	ohne

INNENAUSSTATTUNG

Innenbeleuchtung:	Schalter in der Leuchte
Anzeigedashboard:	Ziffernblatt schwarz
Innenrückspiegel:	unten am Windschutzscheibenrahmen
Sitze:	Rohrrahmensitze „Tubulaire“
Lenkrad:	drei Speichen, schwarz

MOTOR UND FAHRWERK

Luftfilter:	rohrförmig in Fahrtrichtung
Ölmeßstab:	starre Ausführung
Hauptbremszylinder:	Lockheed ohne Revisionsklappe in vorderem Längsträger
Räder:	PILOTE [BM-Räder ab 11/47]
Kotflügelkantenschutz:	ohne [ab 08/46 vorn und hinten mit Rippen, ab 1948 mit Rauten]

Ein Teil der Wagen erhielt eine resedagrüne Lackierung aus übrig gebliebenen militärischen Lagerbeständen. Im übrigen verzeichnete die Farbpalette des 11 Légère noch die Farben Schwarz, Graugrün oder Graumetallic, je nach dem, was zu jenen Zeiten an Lackfarben gerade aufzutreiben war. Die Pilote-Räder waren in Elfenbein, in Schwarz oder in der Karosseriefarbe lackiert.

Die Werkstabellen „Mémento Technique“ verzeichnen in der Baureihe 11 BL für das (Kriegs-) Baujahr 1940 als letzte Fahrgestellnummer 454.500. Im Jahr 1945 begann die Produktion bei Nummer 456.600 und endete bei 457.600. Dementsprechend wären 3.100 Exemplare 11 BL zwischen 1940 und 1945 hergestellt worden. In den statistischen Aufzeichnungen der Fabrikation, worin die tatsächlich aus den Werkshallen gelaufenen Stückzahlen notiert wurden, ist allerdings für den in Rede stehenden Zeitraum eine Gesamtproduktion von 3.566 Exemplaren verzeichnet. Dieser Befund könnte sich, wie de Serres unter Hinweis auf zwei ihm bekannte Tractions des Jahres 1941 meint, damit erklären, daß unter der deutschen Besatzung Fahrzeuge „außer der Reihe“ gebaut wurden und mit Ausnahme des Typenschildes keine Identifikationsnummer erhielten. [Siehe zur Produktion während der Okkupation Veteran 1.2005]

1946-1951 - HARTE JAHRE

Die Nachkriegsjahre waren eine karge Zeit, die keinen Raum für eine extravagante Modellpalette ließ. Die formvollendeten Traction Avant Cabriolets und Coupés [Faux Cabriolets] verschwanden für immer aus der Serienfertigung. Ersatz gab es für diese Lücke nur in der Schweiz, wo traditionell Geld und Begüterte zusammenkommen. Dort schufen die Karossiers Beutler & Co., Graber, Langenthal und Worblaufen auf Basis von Traction Avant 11 und 15 Six verschiedene Einzelanfertigungen oder bauten Kleinserien an Cabriolets oder Coupés.



Langenthal Cabriolet 11 Légère 1952

Für die Kundschaft, die einen Kompromiß zwischen komfortablem geschlossenem Reisewagen und offenem Cabriolet suchte, gab es außerhalb der Serie entsprechende Umbauten zur Cabrio-Limousine. Derartige Zwitterfahrzeuge waren nicht neu. Es gab sie schon vor dem Zweiten Weltkrieg. Das Citroën-Werk in Deutschland hatte diese Modellvariante der Traction Avant bereits 1934/35 im Angebot. [Siehe Artikel Citroën 7 und 11 „Front“ in Veteran 2.2004]



Traction Avant „Decapotable“

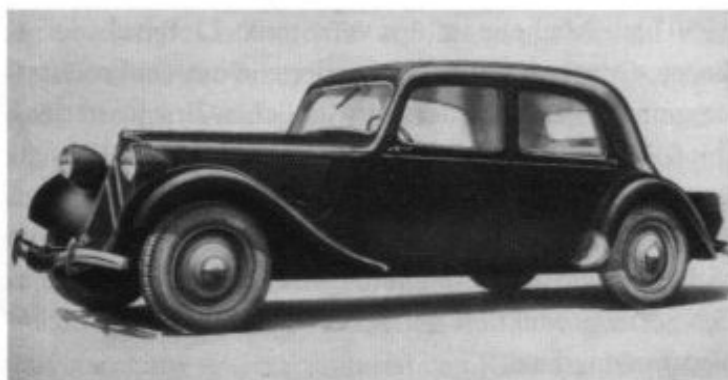
In den 1940er Jahren spezialisierten sich die Citroën-Filiale in Brüssel sowie eine Reihe von Karrossiers wie AEAT - Anciens Établissements Ansart et Teisseire in Neuilly-sur-Seine, E.D.M. - Etablissements D. Michel in Nizza, Carrosserie Franco-belge in Gent, Théophile Phlups in Ixelles (Belgien), Montpellier Automobiles in Südfrankreich, W. Baumann in Burgdorf (Schweiz) auf diesen Nischenmarkt und offerierten ihre Umbauten unter den Bezeichnungen „Cabrio-Limousine“, „Decapotable“ oder „Decouvrable“.

1946 nahm Citroën parallel zur Fertigung des Typs 11 Légère die Produktion des Sechszylinders 15 Six auf. Letzterer lief bis zum Jahresschluß in 191 Exemplaren von den Montagebändern am Quai de Javel. Vom Typ 11 Normale wurde zunächst nur eine einzige Berlinette gebaut und zusammen mit den anderen Baureihen auf dem Citroën-Stand des Pariser Autosalons 1946 gezeigt. Traction Avant auf langem Radstand - die Modelle Familiale und Commerciale - gingen erst 1953/54 in Serie.



Pariser Autosalon 1946

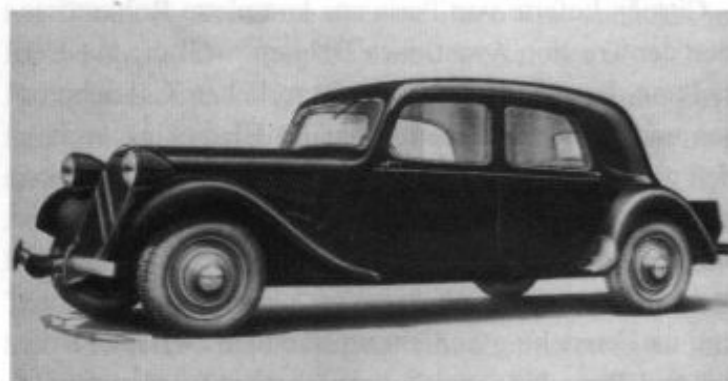
Im Mai 1946 erfuhr das Äußere des Typs 11 die erste deutliche Veränderung. Die Fahrzeuge erhielten eine Motorhaube mit halbschräg nach unten verlaufenden Luftschlitzen à la 15 Six. Im November 1946 folgte sodann die Abschaffung der Pilote-Räder. Fortan fuhren die Traction Avant auf BM-Rädern - BM stand für „Bon Marché“ - aus dem Hause Michelin.



11 BL 1947

Gut zwei Jahre nach der Befreiung von der deutschen Besatzung, im März 1947, nahm Citroën auch die Serienproduktion der Baureihe 11 B wieder auf. Die offizielle Werksbezeichnung der beiden Baureihen lautete zwar 11 BL Performance und 11 B Performance. Zur Unterscheidung der beiden 11er Typen bürgerten sich aber im Sprachgebrauch der Franzosen schon während der Kriegszeit die Namen „11 Légère“ und „11 Normale“ ein. 1947 erhielten die Baureihen des Typs 11 einen Kotflügelkantenschutz, zunächst mit Rippenornament, ab 1948 mit dem AXO-Rautenornament.

Bis 1952 behielten die Traction Avant sodann im wesentlichen ihr Erscheinungsbild. Es gab zwar eine ganze Reihe von Retuschen, beispielsweise bei der Form der Kurbelöffnung im Kühlergrill, der Position des Innenrückspiegels, der Gestaltung der Armaturentafel sowie der Anzeigeinstrumente, der Form des Lenkrads und nicht zuletzt der Art der Sitzgarnituren. Die gestalterischen Modifikationen waren aber auf mehr oder minder bedeutsame Details beschränkt.

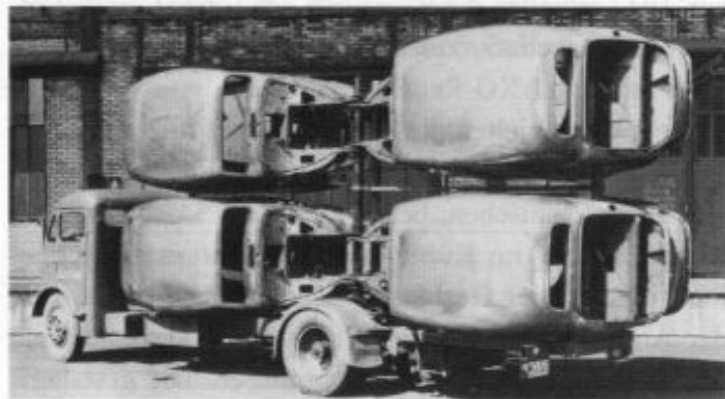


11 B 1947

Auch technisch tat sich mit Ausnahme der Erhöhung der Kompression sowie der Einführung des Fallstromvergasers Solex 32 PBIC oder Zenith 32 IN im Jahre 1950 nichts sonderlich Bedeutsames. Zwischen März und Mai

1950 hatte Michelin infolge von Streiks Lieferschwierigkeiten. Citroën Frankreich montierte in diesem Produktionszeitraum anstelle der sonst üblichen Erstausrüstung mit Michelin BM-Felgen solche des belgischen Herstellers Lambert in Nivelles. Die belgischen Felgen hatten 14 Aussparungen in der Felgenschleibe. Sie waren eine technisch wie ästhetisch gelungene Konstruktion, die in der Serienproduktion von Citroën Belgien seit langem Verwendung fand.

Wie schon in der Vorkriegszeit setzte Citroën konsequent auf den Export seiner Produkte. Innerhalb Westeuropas bildeten die Schweiz, Italien, Spanien, Portugal, Dänemark, Schweden, Norwegen sowie die seit 1948 als Zollunion zusammengeschlossenen Benelux-Länder - Belgien, Niederlande, Luxemburg - traditionelle Absatzmärkte. Das Citroën-Montagewerk in Brüssel-Forest war ein wichtiger Produktionsstandort außerhalb Frankreichs. Dort kam bereits 1945 die Fertigung des Typs 11 Légère wieder in Gang.

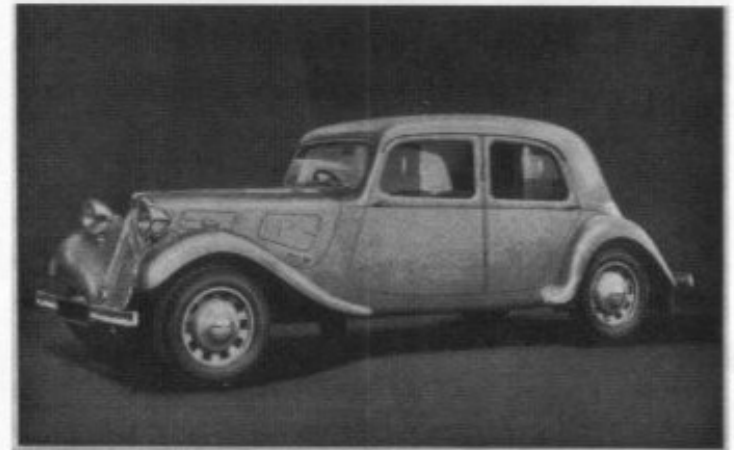


T. A. „Monocoques“ auf dem Transport nach Belgien

Citroën lieferte von Paris aus komplette Rohkarosserien der Traction Avant nach Belgien, weil die zur Herstellung der „Monocoques“ erforderlichen Tiefziehpressen und Schweißautomaten nur im Hauptwerk vorhanden waren. Diese Arbeitsteiligkeit zwischen den Werken bestand schon vor dem Zweiten Weltkrieg als der für den Bau belgischer Traction Avant erforderliche Karosseriestahl (noch) aus „einheimischer“ Erzeugung stammen und im Veredelungsverkehr umständlich zwischen Brüssel und Paris hin- und hertransportiert werden mußte. [Siehe Artikel zu S. A. Belge des Automobiles Citroën in Veteran 2.2004]

Den Markt für Citroëns in England sowie im weltumspannenden britischen Kolonialreich versorgte im wesentlichen das Citroën-Werk in Slough, wo nach kriegsbedingter Unterbrechung 1946 die Serienfertigung der

Traction Avant mit dem Typ „Light Fifteen“ [11 Légère] wieder anlief. Außer dem Werk in Slough exportierte aber auch Citroën Paris auf entsprechende Bestellungen Traction Avant mit Rechtssteuerung in die Commonwealth-Länder, namentlich nach Australien.



CITROËN SPECIAL FEATURES

FRONT WHEEL DRIVE - Light Fifteen is the direction in which it is built, practically eliminates the risk of skidding and improves steering.
EXCEPTIONAL FUEL ECONOMY - Shows all road conditions without consuming more fuel than other light cars to be covered in light traffic conditions.
STEERING AND BRAKING - Improved for all but sports. "Handover" by wheel and foot, only requires one motion. Also wonderful stability and freedom from rolling.

Prospekt für den englischen „Light Fifteen“ 1946

Deutschland nahm als Absatzmarkt für Citroën-Fahrzeuge bis weit in die 1950er Jahre eine Sonderrolle ein. Nach Kriegsende war das ehemalige Deutsche Reich in Besatzungszonen der Siegermächte aufgeteilt. Zur französischen Zone gehörten Rheinland-Pfalz, Baden und Württemberg-Hohenzollern sowie das Saarland. Dort hatten französische Truppen am 10. Juli 1945 die Amerikaner abgelöst mit der Konsequenz, daß Frankreich das Industrieviertel wie schon nach dem Ersten Weltkrieg unter seine Hoheit zu bringen versuchte. Paris setzte im Kreis der Alliierten eine Autonomieregelung bis hin zur ökonomischen Annexion des Saarlandes durch. Der Anschluß wurde 1947 in der saarländischen Verfassung verankert und von der Bevölkerung mehrheitlich gebilligt. Die Folge dieser Einverleibung waren erbitterte Auseinandersetzungen zwischen der 1949 neu erstandenen Bundesrepublik Deutschland und Frankreich. Am Ende verständigten sich beide Staaten auf ein europäisches Statut für das Saarland. Die Mehrheit der Bevölkerung lehnte diesen Status 1955 in einer Volksabstimmung jedoch ab. Dieses Votum ebnete sodann den Weg zum Luxemburger Vertrag (1956), worin Frankreich und Deutschland den Beitritt des Saarlandes zur Bundesrepublik ab 1. Januar 1957 vereinbarten. Am 6. Juli 1959 folgte schließlich die wirtschaftliche Rückgliederung des

Saarlandes aus dem französischen in den deutschen Wirtschaftsraum bis hin zur Übernahme der Deutschen Mark anstelle des Französischen Franc im Zahlungsverkehr. Vorher war das Saarland faktisch ein Teil Frankreichs, sodaß Citroën sich dort schneller als im übrigen Deutschland etablieren und dementsprechend auch weitaus leichter seine Produktpalette an Nutzfahrzeugen und Personenkraftwagen bei der öffentlichen Hand wie auch bei Privatverbrauchern absetzen konnte.



Automobilausstellung Berlin 1951

In ihrem 1975 publizierten Buch „La Traction - Un Roman d'Amour“ lüfteten die Autoren Borgé und Viasnoff an einer Stelle, wo man es kaum vermuten würde, nämlich im Kapitel über Spezialkarosserien, das Geheimnis, welche herausragende Persönlichkeit die Position des Citroën-Konzessionärs für das Saarland erhalten hatte. Im Wortlaut: „Oberst Seeman, der während der Okkupation die Citroën-Werke leitete, war ein glühender Bewunderer des Traction. ‚Es ist einfach schade, daß es kein deutscher Wagen ist - unserem Volkswagen derart weit voraus ...‘, pflegte er zu beklagen. Zudem warnte Oberst Seeman die Direktion am Quai de Javel jedes Mal, wenn sich eine deutsche Kommission daran machte, Material aus den Werken herauszuholen, so daß man sich beeilen konnte, alles zu verstecken, was in Gefahr stand, mitgenommen zu werden. Nach der Befreiung blieb der Oberst in Paris. Ein Jahr später fragte er in aller Form nach, ob er den Posten als Citroën-Konzessionär an der Saar bekommen könnte. Seine Bitte wurde auf der Stelle erfüllt.“ [Siehe zur Citroën-Produktion während der deutschen Okkupation Veteran 1.2005]

Das Citroën-Montagewerk in Köln-Poll war im Zuge der Kriegsvorbereitungen 1940 von den Deutschen beschlagnahmt, von Köckner-Humboldt-Deutz anschließend übernommen und später beim Vordringen der Alli-

ierten durch Luftangriffe auf Rüstungsbetriebe des Reichs nahezu vollständig zerstört worden. Nach Kriegsende lag das Werk außerhalb der französischen Besatzungszone und war so der unmittelbaren Einflußnahme der französischen Militärverwaltung entzogen. Gleichwohl gelang es gegen Ende der 1940er Jahre nach bescheidenen Anfängen in Kooperation mit den aus der Vorkriegszeit bekannten Citroën-Händlern die Ersatzteilversorgung und Reparaturen von Köln aus zu organisieren und die Wiedererrichtung der deutschen Tochtergesellschaft vorzubereiten.



Citroën Häusler in Frankfurt am Main

1950 kam es zur formellen Eintragung der „Citroën Automobil Aktiengesellschaft - Verkaufsgesellschaft für Deutschland“ im Handelsregister. Als Gegenstand des Unternehmens nannte man den An- und Verkauf von Automobilen, Ersatzteilen, Zubehörteilen aller sonstigen Erzeugnisse der Automobil-Industrie sowie deren Reparatur. Die neue Gesellschaft hatte ihren Sitz zunächst in Köln-Sülz. Nach Maßgabe eines deutsch-französischen Handelsabkommens faßte man sehr optimistisch die Einfuhr und den Vertrieb von 1.000 Fahrzeugen ins Auge und tat alles, um dieses Ziel zu erreichen. 1951, anlässlich der Automobilausstellung in den Messehallen am Berliner Funkturm, war Citroën mit der gesamten Baureihe der Traction Avant präsent, auch mit dem Spitzenmodell 15 Six. Wer keine Vorbehalte gegen die Franzosen hatte und es sich damals leisten konnte, kaufte einen solchen Nobelwagen mit Pariser Flair. Trotz der vergleichsweise hohen Preise für die Baureihe der Traction Avant ließ sich das Geschäft auf dem deutschen Markt offenbar gut an.

1951 konnte man in einer Zeitschriften-Anzeige insgesamt schon 36 über ganz (West-) Deutschland verteilte Standorte von Citroën-Händlern zählen.

Eine Vielzahl von Karosseriebauunternehmen, deren wirtschaftliche Grundlage im Gefolge der Weltwirtschaftskrise zunehmend geschwunden war, die sich aber noch bis in die Nachkriegszeit hatten retten können, entdeckte als neues Geschäftsfeld die „Veredelung“ gängiger Serienfahrzeuge.

Karosiers wie ACB, Antem, Clabot, Figoni & Falaschi, Renard & Bec oder Saura schufen bis in die 1950er Jahre auf der Basis von Traction Avant durchaus ansprechende Musterstücke ihrer Kunst, die bei Ausstellungen oder Schönheitswettbewerben das Publikum in Erstaunen setzten. Es waren und blieben in der heranbrechenden Epoche der Massenerzeugung jedoch singuläre Exponate eines aussterbenden Handwerks.

1952 - „HOFLIEFERANT“ CITROËN

Zu Beginn der 1950er Jahre war im Nachkriegsfrankreich der wirtschaftliche Durchbruch weitgehend geschafft, die größte Not beseitigt. Ungeachtet aller politischen und ökonomischen Schwierigkeiten war es der Regierung, aus der sich de Gaulle am 20 Januar 1946 (mit seinem Citroën) verstimmt ins Privatleben zurückgezogen hatte, gelungen, das Land auf einen erfolversprechenden Modernisierungskurs zu lenken.



Citroën-Eskorte zum „Roten Teppich“

Das beim Premierminister angesiedelte Planungskommissariat unter der Leitung von Jean Monnet stützte den Wiederaufbau mit gezielten Investitionsförderungen in Schlüsselsektoren der Ökonomie. 1948 war das Nationaleinkommen des Jahres 1938 wieder erreicht, 1950 sogar das Bruttosozialprodukt des letzten Jahres vor der Weltwirtschaftskrise. Anschließend verzeichnete die Volkswirtschaft jährliche Zuwachsraten von durchschnittlich rund 4,5 Prozent, so daß der Konsumanteil am Sozialprodukt ohne Gefahr für das Investitionsniveau allmählich Ausweitung finden konnte. Die stetig wachsenden Produktions- und Absatzzahlen der Citroën-Personenkraftwagenbaureihen 2 CV, 11 CV und 15 CV verdeutlichen diese Entwicklung. Sie war zu nicht unbedeutenden Teilen staatlichen Beschaffungen und der Ausfuhr zu danken.

Nach der Befreiung im Jahr 1944 war Citroën zu einer Art „Hoflieferant“ für Regierungsfahrzeuge geworden. Der Hierarchie entsprechend standen 15 Six der Führung zu, 11 Normale und 11 Légère dem nachgeordneten Personal.



Armeefuhrpark 1948

Traction Avant fanden sich in den Fuhrparks zahlloser Behörden im Innern Frankreichs, bei den Dienststellen der Kolonialverwaltung in Afrika, Asien und in Übersee sowie bei den Auslandsvertretungen. Darüberhinaus hatte Citroën in der Armee einen Großabnehmer sowohl für Nutzfahrzeuge als auch für Traction Avant als Kommandeurs-, Melde- und Verbindungsfahrzeuge. Post, Polizei, Gendarmerie, Eisenbahn, Feuerwehr etc. standen ebenfalls nicht abseits.

Auf privater Ebene keimten nach Jahren herber Entbehrungen Begehrlichkeiten auf. Der Kauf eines richtigen Autos, nicht bloß eines Motorrads oder einer davon abgeleiteten „Voiturette“, blieb nicht länger eine unerschwingliche Utopie seit Citroën auf dem Pariser Salon 1948 den 2 CV vorgestellt und im Verlauf des Jahres 1949 auf den Markt gebracht hatte.



Pariser Salon 1948

Nach der Preisankündigung vom Oktober 1948 sollte der 2 CV 185.000 Francs kosten und wäre gegenüber dem Preis von 374.000 Francs für einen 11 Légère um knapp mehr als 50 Prozent billiger gewesen. Ein wahrhaft sensationelles Angebot. Nur blieb es nicht dabei. Angesichts der schwindelerregenden Inflation, von der Frankreich heimgesucht wurde, erfolgten in allen Citroën-Baureihen fortwährend Preisanpassungen. Im Zuge dessen war im März 1949 der Preisvorteil auf rund 42 Prozent der vergleichbaren Anschaffungskosten für einen 11 Légère geschrumpft. Im Lauf der Jahre bis 1957 pendelte sich der Preisvorteil für die einfachste Version des 2 CV gegenüber dem Typ 11 BL auf rund 45 Prozent ein.

Die Berline der Baureihe 11 Normale war gegenüber dem gleichen Modell 11 Légère im Jahr 1948 über 10 Prozent, später zwischen sechs und sieben Prozent teurer. Der Preisabstand zwischen den 11ern und 15ern war selbstredend signifikant. Für eine 15 Berline waren gegenüber dem Anschaffungspreis für einen 11 Légère gut 45 Prozent und gegenüber einem 11 Normale rund 35 Prozent mehr aufzuwenden. [Siehe Preisübersicht]

1953/54 - „ALTER WEIN IN NEUEN SCHLÄUCHEN“

Ungeachtet dessen, daß sich die Mehrheit der Franzosen mit ihrem Arbeitseinkommen noch bis weit in die 1960er Jahre kaum ein Neufahrzeug leisten konnte, interessierten sich die Menschen zunehmend für Automobile. Die

Zeitschrift L'Auto-Journal publizierte zwischen Februar 1950 und September 1951 sensationelle Enthüllungen über einen neuen Prototyp aus dem Hause Citroën. Im Verlauf des Jahres 1952 kulminierten die Ereignisse. Am 20. März 1952 erhielt die Redaktion des Auto-Journal einen geheimnisvollen Anruf. Es hieß, Ingenieur André Lefébvre wäre mit dem neuen Modell unterwegs nach Toulon, um auf den abgelegenen Straßen des Departements Var Versuchsfahrten durchzuführen. Mehrere Redakteure von L'Auto-Journal begaben sich an Ort und Stelle, um den Wagen zu fotografieren. Dabei kam es zu einer regelrechten Straßenschlacht zwischen Reportern und Ingenieuren, gefolgt von Strafanzeigen des Hauses Citroën wegen Ausspähung von Werksgeheimnissen. Darauf schlugen Justiz und Polizei zu: Durchsuchungen, Verhaftungen, Verhöre. Alles ohne Resultat. Stattdessen weiter Enthüllungen.



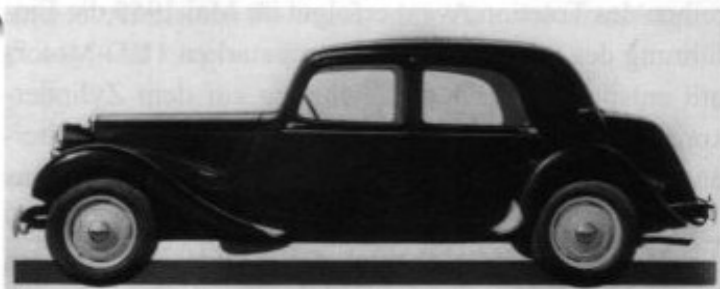
Auto-Journal vom 1. Juni 1952

Die von der Autopresse angeheizte Spannung im Publikum wuchs. Hinter vorgehaltener Hand verbreitete sich die Meinung, die ganze Affäre wäre eine von Citroën in Szene gesetzte Werbekampagne. Vom Quai de Javel gab es dazu keine wie auch immer geartete Verlautbarung. Nichts als düsteres Schweigen über das Kommende.

Im Verlauf des Jahres 1952 unterzog Citroën die Traction Avant in mehreren Stufen einer ganzen Reihe von „Modernisierungen“. Dazu zählten: Veränderung der Bremsanlage und Pedalerie, Umgestaltung von Armaturen und Sitzgarnituren, Anordnung der Scheibenwischer unterhalb der Windschutzscheibe, Einführung von Blinkern, Vergrößerung des Kofferraums durch gebauchte

Heckklappe, BM-Räder mit vier Aussparungen in der Radscheibe sowie gerade Stoßfänger vorn und hinten.

Beim Pariser Autosalons 1953 blieb die erwartete Sensation wiederum aus. Dafür präsentierte Citroën wenigstens „Neuerungen“. Das waren die schon aus der Vorkriegszeit bekannten Modelle Familiale und Commerciale. Die Wiederaufnahme der Produktion von Traction Avant auf langem Radstand war im Grunde nicht anderes als „alter Wein in neuen Schläuchen“. Die Familiales waren bereits Ende 1953 zu haben. Es gab sie sowohl in der Baureihe der 11er als auch der 15er. Commerciales kamen erst im Verlauf des Jahres 1954 auf den Markt und waren nur als Typ 11 zu haben.



11 Berline 1953

Ein wichtige Zielgruppe für den Absatz der 11 Familiales waren unter anderem Taxiunternehmen. Für dieses Marktsegment hatte Citroën eine Sonderausstattung mit folgenden Optionen im Angebot: Beleuchtetes Schild „Taxi“ mit Halter oder Dachbefestigung, Innenabtrennung mit Schiebefenster sowie Zweittonlackierung in Höhe der Gürtellinie des Fahrzeugs. Die „Extras“ entsprachen den am 16. Juli 1953 von der Pariser Präfektur erlassenen Bestimmungen für die Personenbeförderung. Danach waren die bereits im Verkehr befindlichen Taxis spätestens ab dem 1. April 1954 mit einem Taxischild zu kennzeichnen und innerhalb bestimmter Zeiträume zweifarbig - unten dunkel, oben hell - zu lackieren sowie mit einer nur von der Fahrerseite verriegelbaren Innenabtrennung auszustatten. Das gleiche galt für alle ab dem 1. April 1954 neu in den Verkehr gelangenden Taxis.



11 Familiale in Taxiausführung 1954

Die Preise der Zulieferindustrie bewegten sich für die Innenabtrennung einschließlich Montage zwischen 17.000 und 50.000 Francs, für die Zweittonlackierung eines Traction Avant Taxis zwischen 16.500 und 20.000 Francs. Am 26. März 1954 kam es wegen dieser Bestimmungen und der Kosten für ihre Umsetzung in Paris zu einem Proteststreik der Taxifahrer. Von insgesamt 11.200 zugelassenen Taxis fuhren an diesem Tag nur 200. Unter Hinweis auf den nicht unerheblichen finanziellen Aufwand für die notwendigen Anschaffungen, Um- und Ausbauten der Fahrzeuge erhoben die Taxiunternehmer die Forderung nach einer Erhöhung der Beförderungstarife. Die angestellten Fahrer waren allerdings gegen eine solche Tarifierhöhung. Es lag auf der Hand, daß bei einer Preiserhöhung Fahrgäste wegbleiben würden. Der Streik der Pariser Taxis hatte Effekt. Die Präfektur hielt nur an der Bestimmung über das Taxischild, die bis heute in Kraft ist, fest. Zulieferer wie G.I.C.C.A - Groupement Industriel de Carrosserie Automobile et Accessoires - oder Ets. Driguet blieben auf ihren bereits gefertigten Beständen an Innenabtrennungen sitzen und ließen die Überbestände im Lauf der Zeit verschrotten. [Siehe Artikel Taxi Citroën Teil III in Veteran 2.2003]



11 Commerciale 1954

Die „Renaissance“ der Commerciales als eine Art Zwitterfahrzeug - werktags für Beruf und Gewerbe, sonntags für Freizeit und Sport - war lange zurückgestellt. Andere Produktsegmente hatten in der Nachkriegszeit absoluten Vorrang. So entwickelte Citroën nach 1945 auf der Basis des konstruktiven Konzepts des TUB einen universell verwendbaren Transporter unter der kommerziellen Bezeichnung „Camionette 1200 kg Traction Avant“. Diese Modellreihe ging ab Juni 1948 in den Verkauf. Als Motor diente die bewährte Maschine des Traction Avant 11 CV. Die Werksbezeichnung lautete Typ H. Im Jahr 1949 folgte der Typ HZ mit 850 kg Nutz-

last. Im Oktober 1958 löste der neue Typ HY mit 1.500 kg Nutzlast die Baureihe des „H“ ab. Die Entwicklung des 2 CV hatte schon vor dem Zweiten Weltkrieg begonnen. Prototypen waren ab 1939 in Erprobung. 1950 präsentierte Citroën anlässlich des Pariser Autosalons eine 2 CV Camionette, die ab 1951 in Produktion ging. Die Version 2 CV AU als Kastenwagen mit 250 kg Nutzlast kam außer beim Handel und Gewerbe auch im gesamten Bereich der öffentlichen Verwaltung als leichtes, robustes sowie im Verbrauch überaus sparsames Allzweckfahrzeug vielfach in Gebrauch. [Siehe dazu den Artikel Nutzfahrzeuge der Nachkriegszeit in Veteran 1.2001] An die universelle Verwendbarkeit von Commerciales der Vorkriegszeit reichte der neue Typ kaum heran. René Bellu hat gewiß nicht unrecht, wenn er bemängelt, daß sie weit weniger praktisch waren als die früheren Modelle mit geteilter Heckklappe und der Unterbringung des Ersatzrads außen auf der Karosserie. Gleichwohl fanden 9.295 Exemplare in der Bauzeit zwischen 1954 und 1957 ihre Abnehmer.

Die Erweiterung der Modellpalette um die langen Versionen ging mit einem Zugeständnis an den gewandelten Zeitgeschmack einher. Für die „neuen“ 11er und 15er stand eine Reihe farbiger Lackierungen zur Auswahl. Außer Schwarz gab es ab Oktober 1953 Perlgrau und Island-Blau und ab April 1954 auch noch Nachtblau, RAF-Blau sowie Heidegrau. [Siehe zu Einzelheiten Veteran 1.2002]

Ein Verkaufsschlager war der Traction Avant schon geraume Zeit nicht mehr. Dieser Rang gebührte dem 2 CV. Dieser Minimalwagen kam vom Preis her den schmalen Einkommensverhältnissen der breiten Masse sehr entgegen und konnte sich so zu einer elementaren Stütze des Geschäftserfolgs entwickeln. Alle Welt wartete - von der Autopresse in Spannung gehalten - auf „die“ Neuerung aus dem Hause Citroën. Niemand wollte sich ein potentielles Auslaufmodell anschaffen.

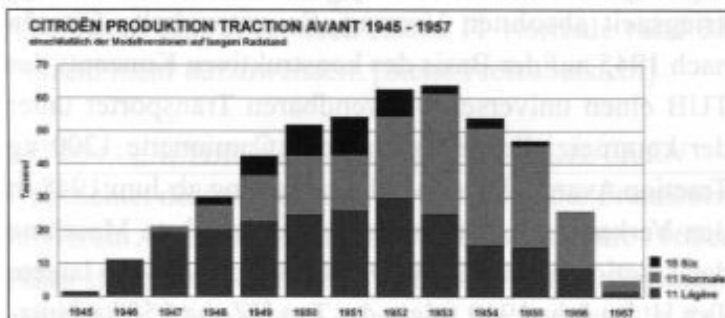
Ein Blick auf die Produktionszahlen macht deutlich, daß der seit 1953 rückläufige Absatz von Traction Avant

durch die Vermarktung der Modelle auf langem Radstand nur gemildert, aber nicht aufgehalten werden konnte.

Und ... nicht zuletzt hatte auch die Konkurrenz - Renault, Peugeot, Simca, Ford, um die Hauptakteure zu nennen - durchaus etwas zu bieten. Nach Lage der Dinge konnte nur noch eine bahnbrechende Innovation aus dem Hause Citroën den sich mehr und mehr abzeichnenden Rückgang an Verkaufserfolgen im Kernbereich des Pkw-Geschäfts bremsen.

1955 - REANIMATION

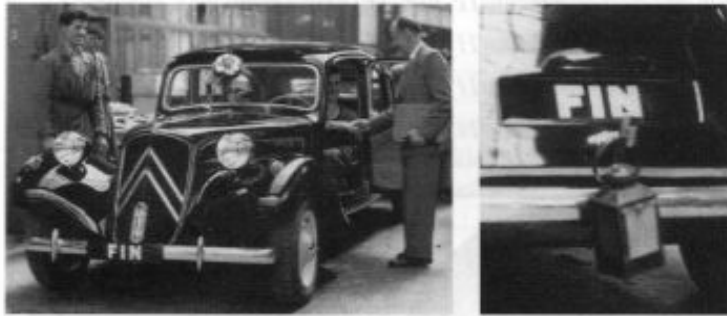
Als letzte ins Gewicht fallende Modifikation in den Baureihen des Traction Avant erfolgte im Mai 1955 die Einführung des robusten und leistungsstarken 11 D-Motors mit entsprechender Kennzeichnung auf dem Zylinderkopf. Dieses Aggregat sollte dem Typ 11 zum Weiter- und Überleben verhelfen bis der beim Pariser Autosalons im Oktober 1955 endlich aus der Taufe gehobene DS 19 die Herzen und Geldbeutel der Kundschaft erobern konnte. Die Bauart des Motors läßt Schluß zu, daß es sich bei dieser „Innovation“ um nichts anderes als den willkommenen Nebeneffekt aus den Entwicklungen und Erprobungen für die Baureihe der D-Modelle handelte. Ohne Zweifel verlieh der mit beträchtlichem Werbeaufwand angepriesene 11 D-Motor den betagten Traction Avant bei etwas mehr Laufruhe eine bessere Durchzugskraft sowie eine (geringfügig) höhere Durchschnittsgeschwindigkeit, vermochte aber nichts daran zu ändern, daß die 11er technisch überholt und stilistisch aus der Mode gekommen waren.



1956 - Traction Avant 11 D und DS 19 in der Endfertigung

1957 - ENDE EINER EPOCHE

Am 25. Juli 1957 hieß es endgültig: Aus! Der letzte einer dreiviertel Million Traction Avant - ein 11 Familiale - lief von den Montagebändern am Quai de Javel.



Auf der Windschutzscheibe prangte ein Papierblumenstrauß. Hinten am Fahrzeug hing als symbolträchtiges Schlußlicht eine rote Petroleumlaterne.



Einen Augenblick lang herrschte ehrfürchtiges Schweigen in der großen Auslieferungshalle. Ende einer Automobilerpoche und zugleich Anfang einer neuen. Fototermin. Traction Avant neben „Déesse“. Beides Schöpfungen des genialen Konstrukteurs André Lefebvre und des begnadeten Designers Flaminio Bertoni. Vergangenheit und Zukunft Seite an Seite. Zeitlose Klassiker schon zu ihrer Geburtsstunde ...

T. A. 11 CV - MOTORENCHARAKTERISTIK 1934 BIS 1957

	7 SPORT 11 A · 11 AL · 11 AM 11 B · 11 BL · 11 C	SERIE PERFORMANCE AB 10. MÄRZ 1939 11 B · 11 BL · 11 C	11 D-MOTOR AB MAI 1955 11 B · 11 BL · 11 F · 11 C
Steuer PS	11	11	11
Zylinder	4	4	4
Hauptlager	3	3	3
Hubraum cm ³	78 x 100	78 x 100	78 x 100
Bohrung/Hub mm	1.911	1.911	1.911
Leistung PS/UMin	46/3.800	[56/3.800] * 57-59/3.800 **	[60/4.000] * 63-65/4.000 **
Kompression [(V+v) : v]	5,9	6,2 ab 02/50: 6,5	6,8
Kolbenboden ***	konkav + 8	flach	flach
Auspuffkrümmer	bis 05/06/36: hinten ab 05/06/36: vorn	vorn	vorn
Sonstiges		bis 03/46: Kupplung 6 Federn ab 03/46: Kupplung 9 Federn ab 03/55: Pleuellagerschalen	05/55 bis 09/55: Ölwanne Blech ab 09/55: Ölwanne Aluminium

Anmerkung

Französische Steuerformel für Viertakt-Motoren: CV = {n·D²·L·w·K}; Faktoren der Formel: n = Zahl der Zylinder; D = Zylinderbohrung in cm; L = Kolbenhub in cm; w = Umdrehungen in U/sec; K = Koeffizient für Motoren: 1 Zylinder = 0,00020; 2 Zylinder = 0,00017; 4 Zylinder = 0,00015; 6 Zylinder und mehr = 0,00013.

* PS laut Memento Technique No. 425

** PS laut Les Archives du Collectionneur 7 - 11 - 15

*** Angabe nach Plus- oder Minuszeichen: Erhöhung oder Verminderung des Hubraums in cm³

DOKUMENTATION IM INTERNET

TRACTION AVANT - HOMEPAGE-ÜBERSICHT

http://hometown.aol.de/tmirabeau/TA_00.html

TRACTION AVANT - BIBLIOGRAFIE

http://hometown.aol.de/TMirabeau/TA_htm/TA_Bib.htm

TRACTION AVANT - MAÛE UND GEWICHTE

http://hometown.aol.de/TMirabeau/TA_htm/TA_Abm.htm

TA FG-NUMMERN

http://hometown.aol.de/TMirabeau/11_htm/11_FGNr.htm

TA FG-NUMMERN COMMERCIALE

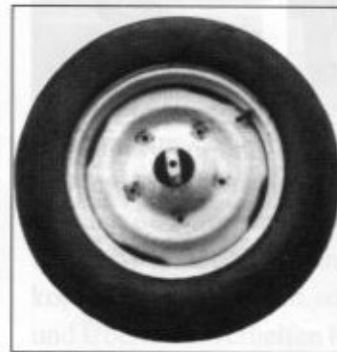
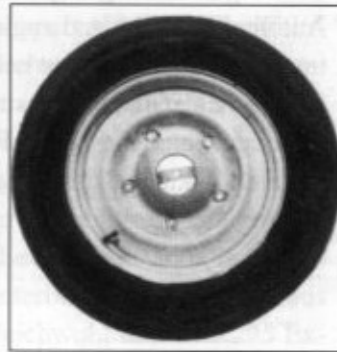
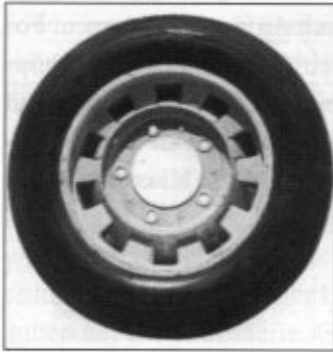
http://hometown.aol.de/TMirabeau/11_htm/11C_FGNr.htm

TA 11 MOTORENCHARAKTERISTIK

http://hometown.aol.de/TMirabeau/11_htm/11_Motor.htm

TA 11 MODELLENTWICKLUNG 1945 - 1957

http://hometown.aol.de/TMirabeau/11_htm/11_45-57.htm



1938 - 1946 PILOTE-Felge 1946 - 1951 BM-Felge I 1952 - 1957 BM-Felge II 03-05 1950 Lambert-Felge

CITROËN PREISE 1946 BIS 1957

	2 CVA	2 CVAZ	11 BL	11 B	11 F	11 C	DS 19	15 Six	15 F	15 H
1946			158.375 F					236.755 F		
1947			160.970 F					240.850 F		
1948			329.500 F	369.500 F				507.500 F		
1949	228.000 F		391.000 F	418.000 F				580.000 F		
1950	235.000 F		424.000 F	453.000 F				628.000 F		
1951	283.000 F		514.000 F	547.000 F				739.000 F		
1952	341.870 F		613.880 F	648.980 F				859.920 F		
1953	341.870 F		613.880 F	648.980 F				859.920 F		
1954	341.870 F		629.230 F	664.330 F	729.330 F	765.330 F		869.920 F	934.920 F	940.000 F
1955	341.870 F	366.000 F	629.230 F	664.330 F	729.330 F	765.330 F			934.920 F	940.000 F
1956	346.000 F	362.400 F	623.000 F	657.700 F	722.100 F	779.100 F	930.000 F			
1957	352.100 F	399.500 F	647.000 F	682.000 F	749.000 F	807.500 F	965.000 F			

Quelle: René Bellu, Toutes les Citroën



Tilman Huber