

AUTOMOBILIA

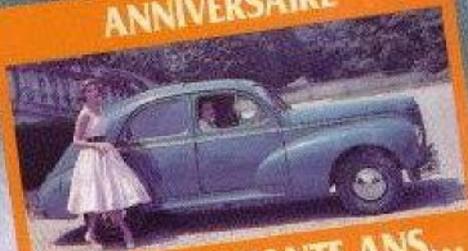
N° 24

AVRIL 1998
29 FF - 215 FB

L'HISTOIRE AUTOMOBILE EN FRANCE

PLUS DE
140 DOCUMENTS
D'ÉPOQUE

ANNIVERSAIRE



IL Y A CINQUANTE ANS...
LA PEUGEOT 203

MINIATURES

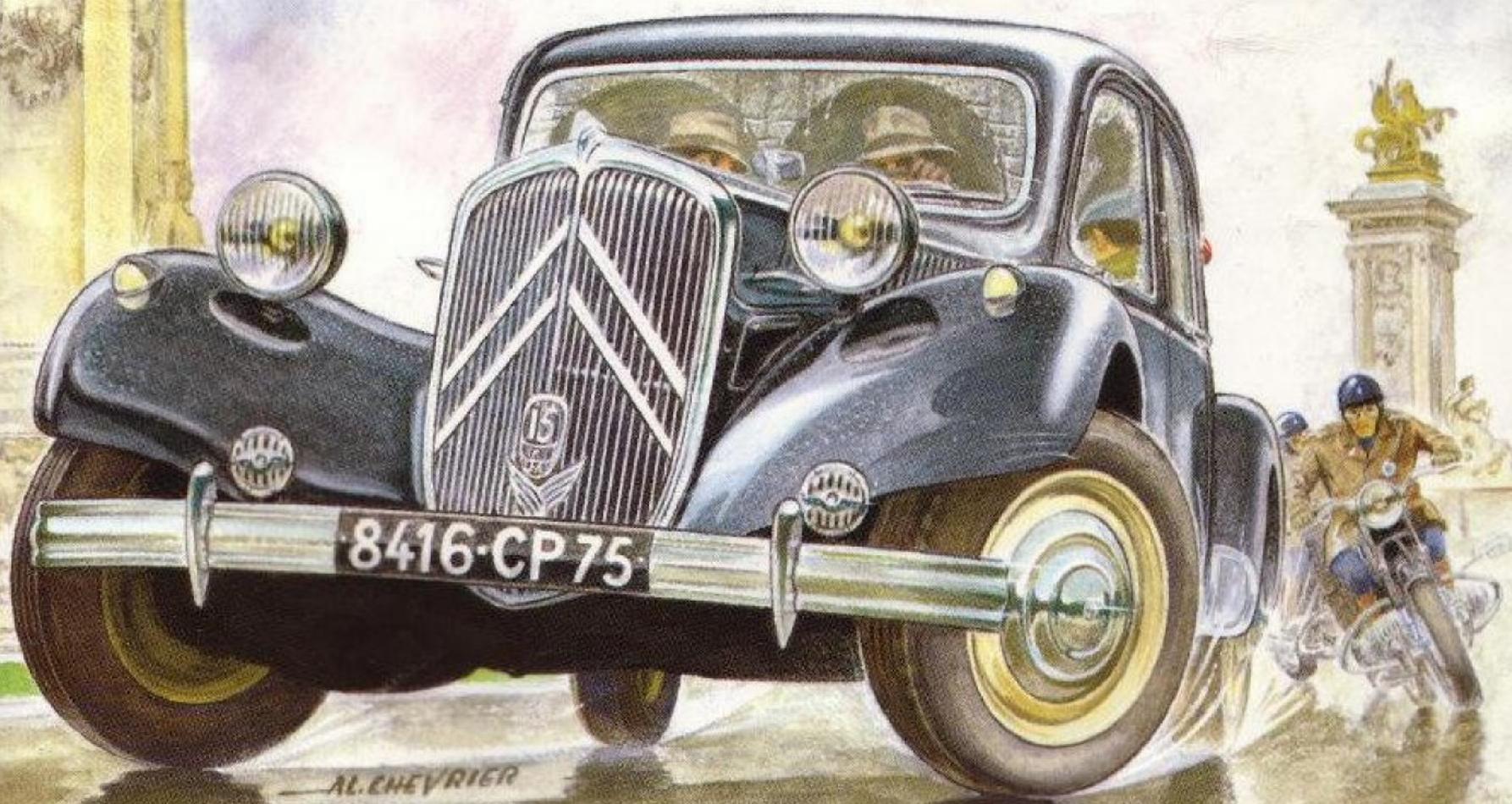


LA 403 DINKY TOYS

SPORT AUTOMOBILE



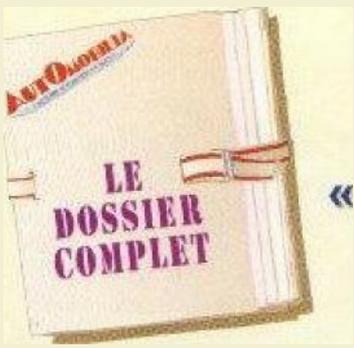
ROBERT BENOIST, L'UN DES
DERNIERS CHEVALIERS



LA 15-SIX CITROËN

M 3310-24-29.00 F





La 15-SIX CITROEN

« Reine de la route » des armées quarante et cinquante

Grace a son exceptionnelle tenue de route et a la puissance de son Bros moteur six cylindres, elle deviendra vite la voiture favorite des amateurs de performances... et des gangsters!

1938

1956

Rend

BELW

L'IDEE D'UNE TRACTION AVANT de haut de gamme produite a Javel remonte a la premiere »lathe des annees trente. on la doit a Andre Citron luimerne qui fit preparer plusieurs prototypes de la fameuse 22 CV re'kles au Solon de Paris d'octobre 1934. La naissance de cetre voiture eut lieu betas a la veills du drame qui devait entrainer la raise en li,liiriPition judiciaire de la Societe Citroen et reviction de son foridatex.

Après avoir repris l'affaire du quai de Javel au cours de l'hiver 1934-1935, la famine Michelin iriten-ompit la preparation de la 22 CV a moteur V8, iugee trop dispendieuse clans les circonstanoas durnotrient et trop longue a mettre au point. Toutefois, les Michelin et Piet-re Boulanger {vice presiderit ries Auk}mobiles Citroen depuis 1935 n'ont pas renono'e b l'idee dune grande routiere s-upper-puissante susceptible de surdasser toutes ses rivales en hritant de l'ex-ceptionnelle term de route des Traction Avant do la marque.

En parent de fempattement et de la coque dune 11 Normale, le bureau d'etudes du quai de Javel a donc elabore une . 15 {en realite Line 16 CV fisr:alernent) aninee par un moteur six cylindres de 2 867 crti', dont les cotes d'ale-sage et course s'alignent slit- celles du quatre csindres de la 11 pour des raisons de standardisation.

De nornbreux prototypes sant soumis en secret a des p. 4...is.inter isa-; au o'pus des artnees 1936 el 1937. Au debut de 1938, leur miss au point sembie pratiquement achevee mais la direction de Citroen, echaudee par le preckient des 11, souhaite p.:2ncle tout son temps avant de lancer la fabri-

catipn irreltrslrielle, c1 rtttrrit pbytrc. certaines difficult6s appa-rai¢ encore fors de l'installation tie la 15 CV sur les pre-mieres chairte_s de montage. De ce fait, la toute premiere 15-Six tie serie rriat seulement le vendredi 24 juin 1938 a 15 heures. Les principatix dingearnts de Citroen se reser-vent [es modeles initiaw (Pierre Bokianger prencl livraison du premier eernptaire le 25 juin. Marcel Michelin hente du second le 1" juillet. Robert Puisel_rx recoil le troisieme 7 Paillet), et un peu plus d'ur le vingtaine.dautres sont mates avant le Salon de 1938 a des conces.5ionnaires ou c[ients select-tonnes (11 en juillet. 7 en aocit et S en septembre). Ces quelques exemplaires ckcessitent encore d'ultimes reglages ou perfectionnements et ifs ne constituent qu'une avant-se)le veritable lancement commercial de la 15-Six n'attralieu qu'a partir du Salon de Paris 1938. Appreciee pots- son excellent e tenue do route, son moteur puissant et robuste, sa direction precise et son prix reLativement abor-dable. la rapide 15-Six Citroin ne tardera pas a etre sur-nomme'e la Reine de La route en &pit de sa consommatori assez elevee, de son moteur avant tendance a chaffferretc.1., de son insonorisation insuffisante, sa susperision ass e2_sOche et surtout de sa direction tres lure devenant vite fatigante .sur les itinemires sinueux.

Reprise dès 1946, la production de la 15-Six se pour-suivra pendant une dizaine d'annes. Elle dépassera leger-ement le cap des 50 000 exemplaires lexactement 50602) dont 47 668 oonstruits a Ja'e!, 1 680 en Belgique et 1 2M en Angletorre.

Ci-tiessous.

Voiture rapide et sure, la 15 donne W,ne !:':AtiNfaction aux conducteurs sportifs des anuses d'apre's-guerre. Parnni cetni-ci, les: fruands de toutes origins ne sont pats les downier. a reconnaître is quakes de cede berline si peissante avec laquelle larguent alkgreinent les retards et les 11 de tomes les police!: de France.

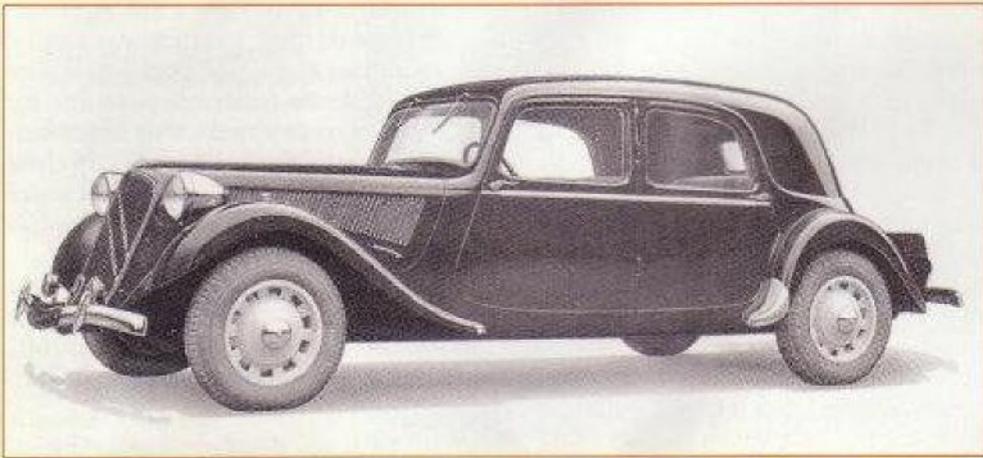




Q-des3uts.

La **twig preniire** ni lla'ettes nare-bone.

G drt printemps 1938 n'a encore ni sabots d'pile-5,



-dessus.

La 15,5i.% G revri_seniee dims le chia/u_tue 1939_

acits-a)us

La berline double u4n-vure..

G, rnodee 1939, **iquipie de bavolets**: droits et de sabots &Biles AV/AFL

MODELES 1938

Les preTkliOreS berlines 15-Six de Fete 1938 **se &sum** went des futurs modeles deserie par leurs,a^es depouvati d saboes cl-trorn&.. l'avant comme l'arri&e. Taff at debut, des non pas drolt non plus .Ict.es bavett' parr boue_ anisIdles ci apparaitront très rapidement Taw loppante avant de la 15-Stir differe sensiblement rye b 11 Nkrmale : son capot phi br;g =riptide de multiples feintesde ventiladon au fi^s lest euz volk'ts de la 11; ses pare-thxs recoivent des **butoirs eiscat stamonte** par deux. averts- setir\$ extetletim calaridre ck_cheurorks Km, is grille et son **trou de manivek oblong**, se cache de re Lt(Casson . 15 . _____ fie; dies p

feux de position axi

fent ses ailes avantIdesEes^euert gemissent sr.. ceintuiTck caiccQ enfin, ses pneus sans de griPs **185 x 400**. DbAs debut de lox- production, pre ickie tats les berlines 15-%t adoptent une peinture noire, au ac irks Ftrd Rime exi:bu4-

MODELES 1939

A feiYiciue du Salon de Paris 1938, **VITNEk@deg** Trac-tion Avant 7 et 11 esE parfaitement all paint Les crOcdt6; techniques du debut ont touter etc **surtrfnticz**. Lev. fabri-cations proigresent sans time grace A l'oTgailwlion etaLzt ges^eon des Michelin, aussi. se1,leres duefficaces,, Trac-tion Avant de,ient la voiture de grande FkrieL **pkpacirtici4e** des Francais,

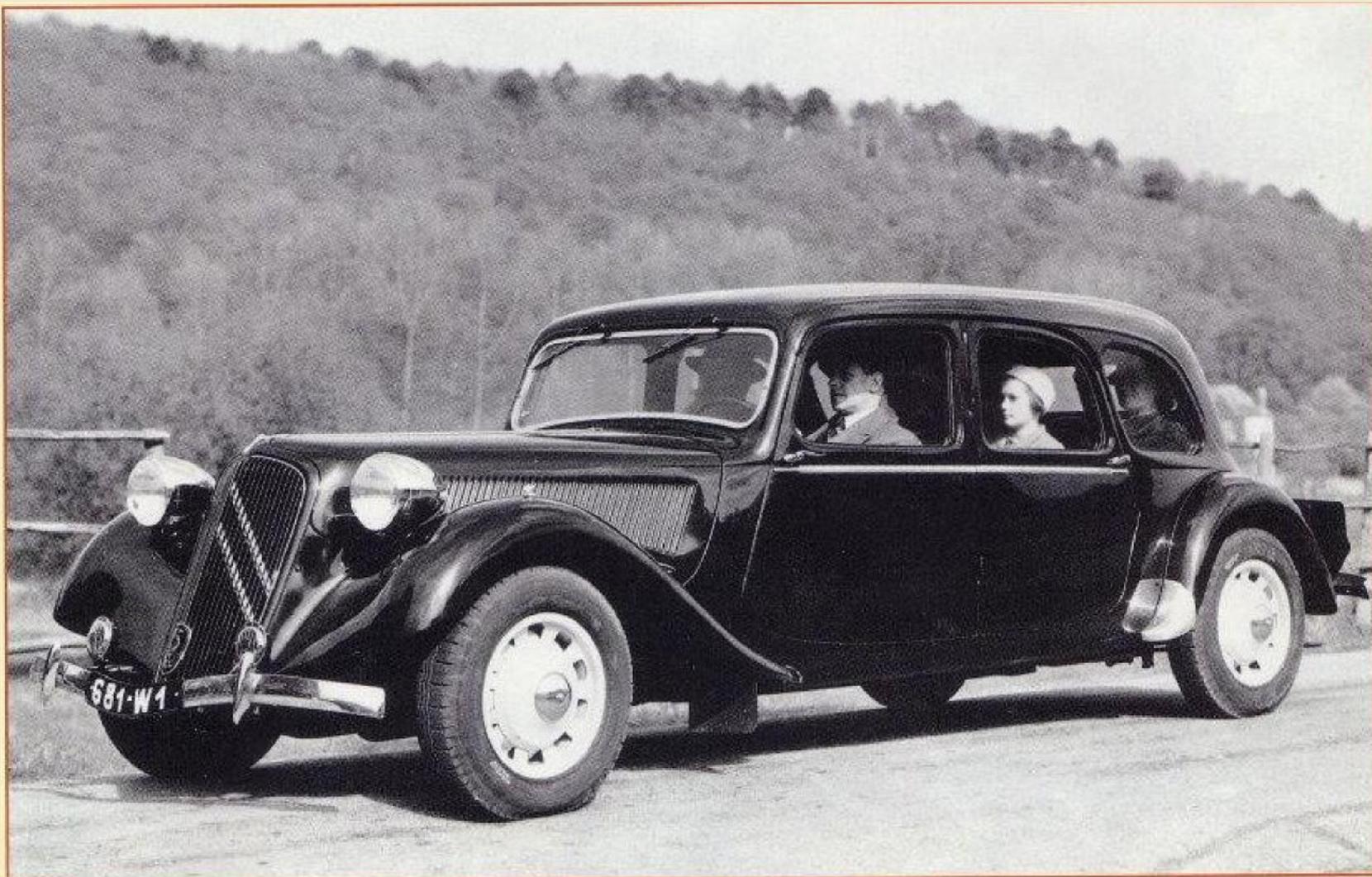
bares ce dimat fable, la 15-Six nail sous !eras auspices. Elk recu:eilk bete l'experience des 7 et 11, 0 r;a se reveler tres rapidement un engin extraordinaire. **Jusque** dais tes ar11116^es cinquantite_ on la surnoimere A juste titre

Refine de la route

Sa conception generale derive 63.iidernment des autres Trac-tion Avant Ottoai, Sa coque et son empatteuheit call< de la 11 B, rimes son capot a etc allonge aftri de pollvokr abriter 11)1 voltrrneux six cOndres de 2,9 litre 5. qui, r5- cole's-lent, nest pas un 15 raais tin 16 CV. Les cotes dale-sage et course writ **odes** de la 11. Ce inoteur presence uric particularite : it tourne giuche. En effet, afir) de ne pas trop agrandir b **boile vers** !avant, on Va equipée de trois arbres dispos 'es dares in-k m4rne plan, ce qui implique I-inversion du seas de fatal:WM du motel). 0'06

[appellation 15-Six NG pour d&Cgaer cote premiOre 4262. par oppo- sition a Ir. 15•Six qui sortira



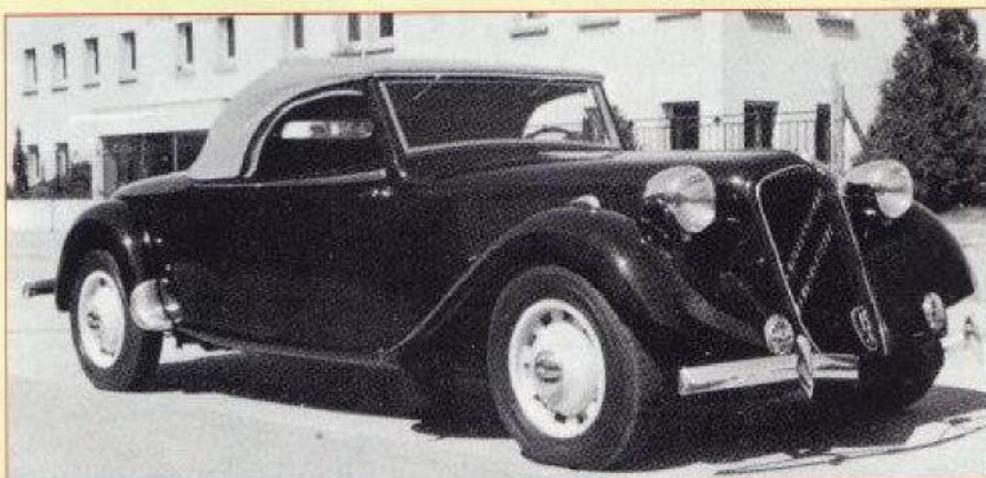


Ci-4m.
omiliale 15-Six G
 offre 8/9 places: elle
 est ournmentialisée
 partir du printemps
 1939.

Ci-con4m.
Serublable
 exterieurement
 a la familiale, In
 conduite inferieure
 six glades n'a IN*
 de strapontins
 d elle lle petit donc
 acaieWir que ding
 ou six personnes.

Vendue d' rd exclusivement en berline, la 15-Six s'ettri-
 chit de versions longues a six glades ai printemps 1939 et
 — en toute logique — on s'appr&e h la ompleter par un
 cabriolet Un roadster sort ef fectivement de rusine
 mai 1939, malts ii derneurera un modede unique. L'un des
 ess2vetars de oe'ttel,oittxre (Tel-ran-0 '6 Nice oti ilôtait en retred-
 ie clans le-s ann 'ees sobcante-dix) mots a assure que ce pre-
 mw rricdele de serie avait pose sur chairbe des problbrte_s
 qui n'tt4zrilt pas appams si,ir les divers prototypes essay'es
 par &tutres) depuis 1937. #oL1 un retard dans les
 fabrications... qui se prolomea jusqu'a la srueffe.

Au cours de [armee 1939, la production des berlines
 15-Six G s'ekve a 1818 eKernplaires. dont 82 sediment
 apr6sLe &bur des hosfilkes ert septembre. Celle des forum-
 hales six glades rte depasg pas 277 exemplaires pour rerr
 semble de [armee 1939, dont 15 en septernbre et aucune
 cri octobre, novembre et done nitre. Enlin, la production
 des conduis int&rieures places se liraite a 213 exern-
 paires, dont daP.; isoles apte'-slo l' wptut

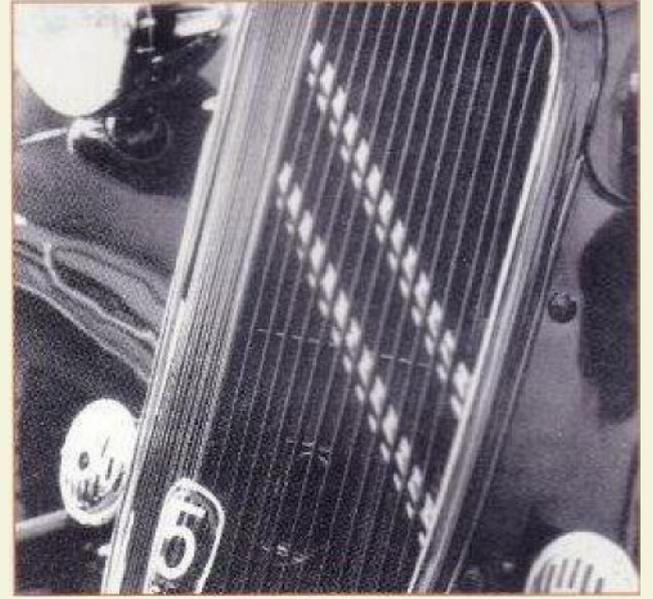


*0-L.*xL2S.*

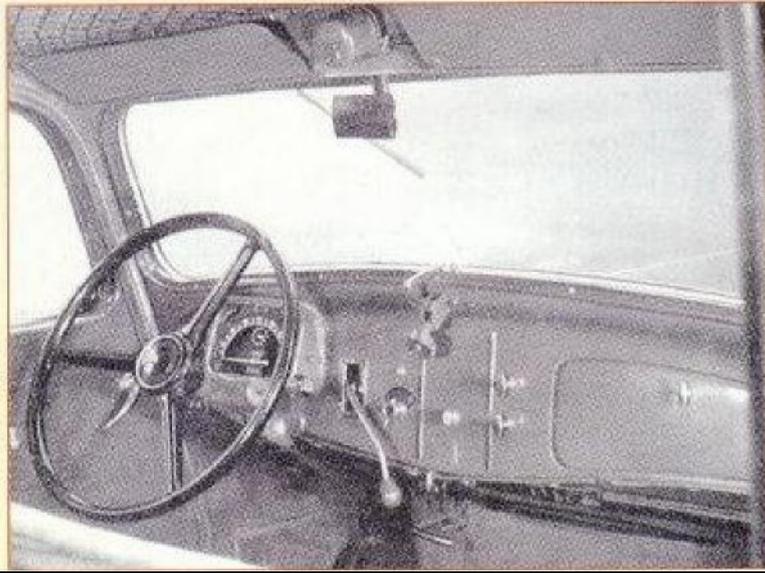
**Rkalise par raging en mai 1939, ce cabriolet 15-844G devait entrer era fobrication trials it en
 l'et ernpiki-th par La suerre.**



Sur ks 15-Sin de 1938 et 1939, les chemuls de la czilandre se siruent sots la grille. contrairement au x Traction Avant 7 et 11 dent les chevrons de talandre se troi,svrnE au-dessui 62 la &ale riPpitis_1936. Le p€15-5a9e de Whaitt'ea k diC14- tills_a ar atl le mntif Oblong 15-6 eiji



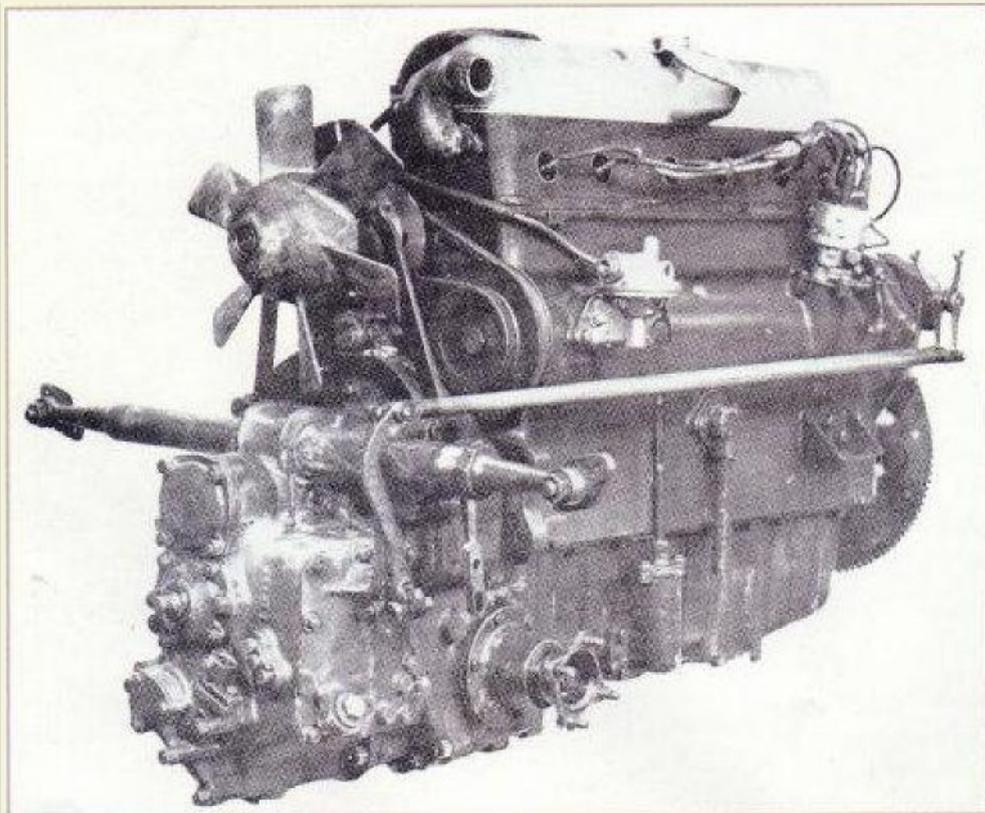
Cj- WrrtrO Dans SeS grandes limes, le poste de conduite de la 15-Six G s'aligne sur +Atli de la 11 Nortnale, l'exception des deux barrettes t-l-u-tun&s divosees verficaetnent au4x ntre la Manche de bard. Le reh-oviseur trouve en haut du parc-hr6E ou it rests



jeinvier 1947

nine des rare* plibTicites

Ci eAire



avant-r:Jerre pour to 15-&xx.

Cl-dessus.

Umposant rnoteur six cl,Ilindres des 15-Six 6 presente Ya particularit' de tuurner a gauche, G ajotee au matricide de sus voltures•

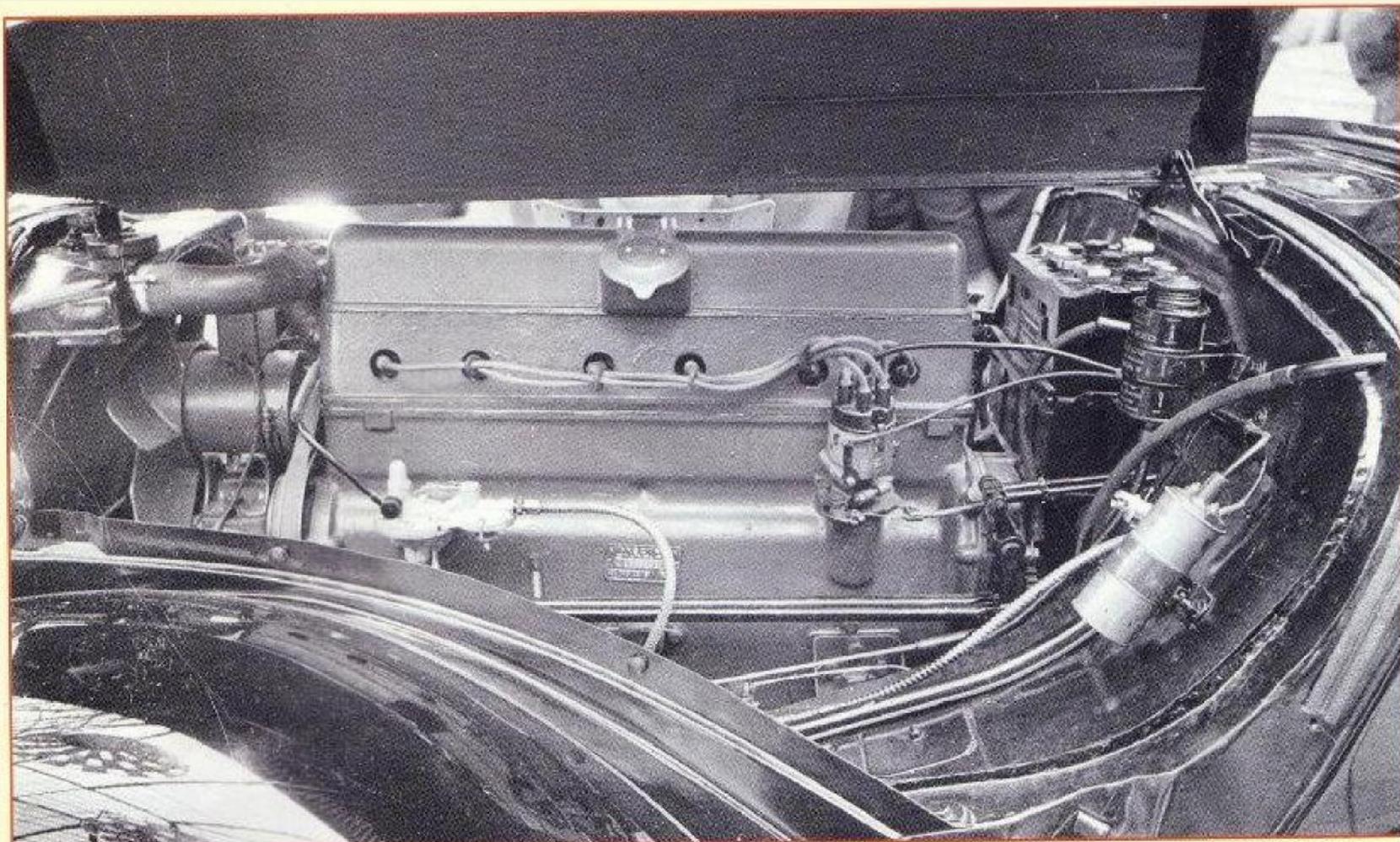
La berline 6-Six Citroën de 1938, ce qui en fait la moins chère et la plus routière des françaises de l'époque. Ses rivales les plus directes sont les suivantes (classées par ordre de prix

-Ford V8	45 900 F
(moteur 3,6 litres — 85 ch — 130 km/h)	
-Hotchkiss 680	58 800
(moteur 3 litres — 90 ch — 130 km/h)	
-Reinhard Dynamic	59 850 F
(moteur 2,9 litres — 75 ch — 125 km/h)	
-Talbot Baby 15	68 000 F
(moteur 2,7 litres — 75 ch — 130 km/h)	

Après se trouvent d'autres modèles de cylindres et puissances comparables (DeLage D6-75, Delage 148 L, Unic U6 C, etc.) leurs prix sont plus élevés

encore davantage. Dans une certaine mesure, la 402 B Légère Peugeot concurrence la Six en dépassant légèrement (à 130 km/h) mais ses cotes d'habitabilité et sa tenue de route sont bien inférieures.

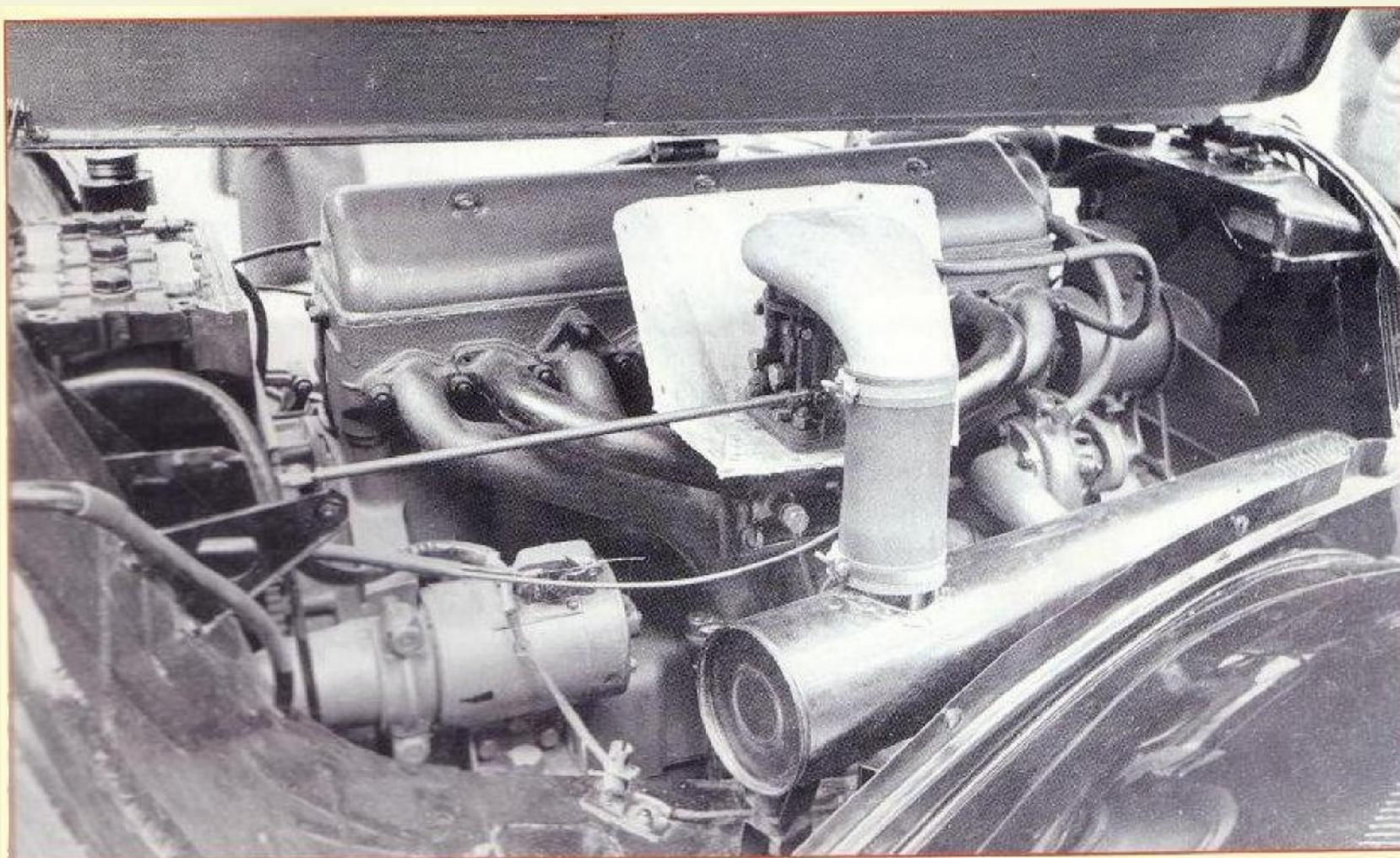




EXCLUSIF! SOUS LE CAPOT DE LA 15-SIX AU SALON DE PARIS 1938

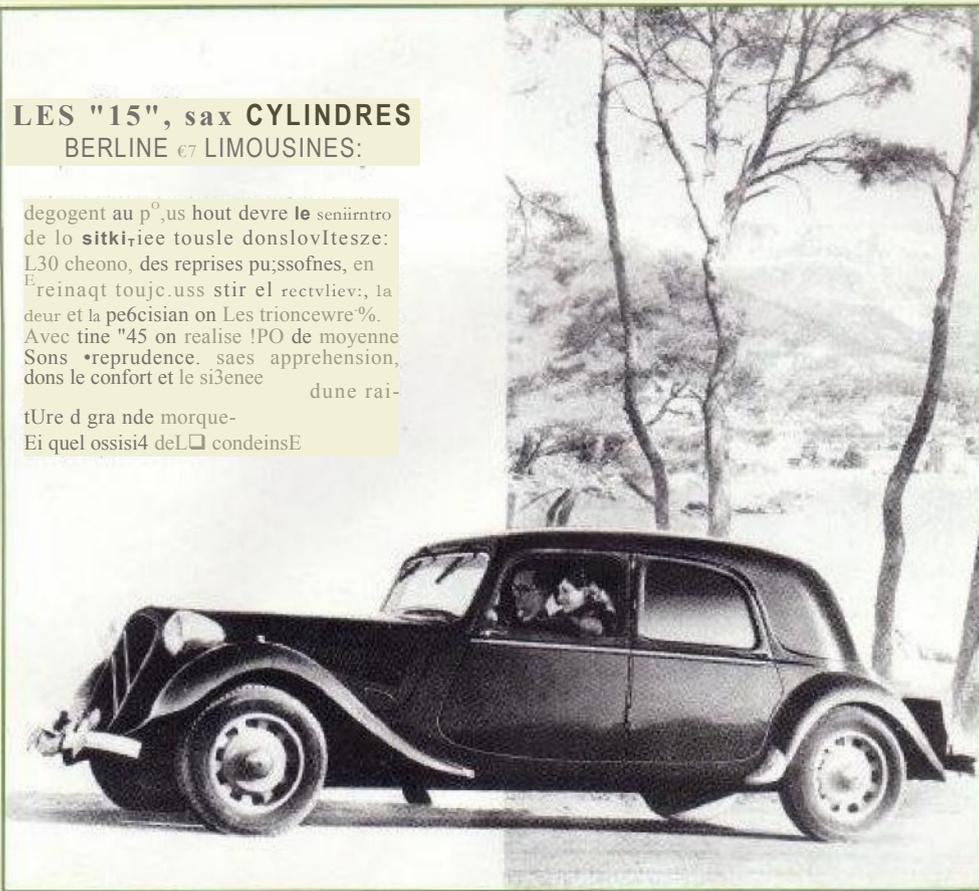
Cidessus ckiessokis.

Vera la fin des années trente, les Michelin et la direction des usines du goal de J'a'e! se muntrent tres ec.ono'Toes — voir ca n'ITTIENT Dingres — Poor liars documents publitalres stir les Traction Avant. La 15-Six nOchnPlle Pas a cette politique rigoureuse et les Petits Cata'ogues gai la decrik.rent s'en tiennent au strict minirnutn; ik n 5. vrekelanu ipuLre .sur les arnenagements pratiques et encore monis our les &tails techniques. De oe fait, Il exists fort Ilea &illustrations d'epoque montrant le Trkoteur de la notwelle Citroen sous sa forme init3ale proposee a In clientele, D'oli le grand interet de ces deux photos sous le capat # prises au Grand•Palais pendant le Salon de !Auto 19348. Celle du haut montre le ,noteur cektu allumage, prude par **ls dynamo monke** dans 'atr.e dTL ventilatair; stir gauche, outre l'allumeur et les boogies, se trouvent 1e remplissage &hu'e (phis pratique que sin les 11), la pompe a essence, bobine et k reservoir du circuit de treillage. Stir la photo du bas, nous distinguo ▶ s les collecter surrnont&s par un logernent isolant (qui fait km peu bricokage,-) protegeant le carburateur de le chaleur; ce dernier se viccorde a tin manchon relie a tin long fibre a air cylindrique. Pres do tablien. le derriarreur et la batterle serehloit tto-s accessihies..



**LES "15", six CYLINDRES
BERLINE et LIMOUSINES:**

degogent au p^o, us hout devre le seniimtro
de lo **sitki**, iee tousle donslovltesz:
L30 cheono, des reprises pu;ssofnes, en
E reinaqt toujc.uss stir el rectvliev., la
deur et la pe6cisiaon Les trioncevre%.
Avec tine "45 on realise !PO de moyenne
Sons •reprudence. saes apprehension,
dons le confort et le si3enee dune rai-
tUre d gra nde morque-
Ei quel ossisi4 deL□ condeinsE



MODELES 1940

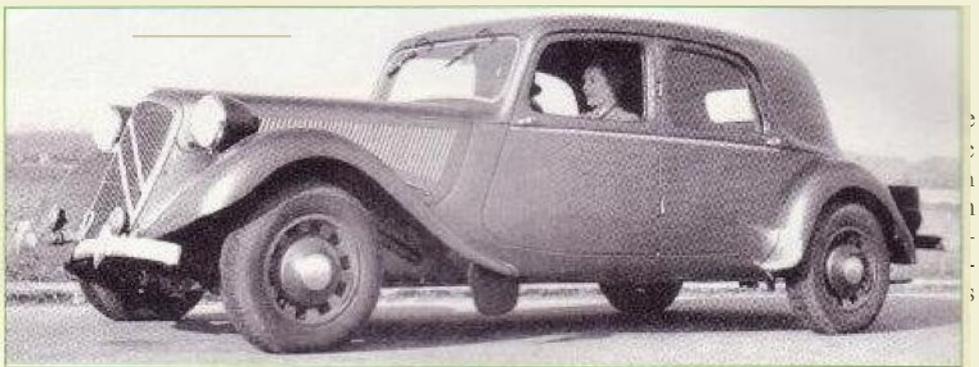
La production des 15-Six s'interrompt des fevrier 1940 eHe rte totalise alors que 21 berlines et 4 familiaiks depuis le debut de lannee. Les modeles 1940 repn2hrient toutes les caratleristiques et la presentation des 15-Sk de Yarn& precedente. a l'exception de leur calandre qui s'aligne sur celles des 11 CV en adopOnt d chevrons plaquas &ant la grille et **nal** cokes die

MODELES 1946

Remise en **fabricariixt al dills de 1946. la 15-Set Gar** sort d'abord qua tine **carderre tris rick it 202 Warm** seelement produLtes entre **ievrier el ¢re 1946. EL./-** quell es s'ajoute tincabriakt realist **SPECidiernaVrat**

•Robert **PISOUN. k gerrfew dIntiarard %choir cm** gera l'usine de ,Jai. el que4ses **anra, is pus ,axi**
Sur ks premieres 15-Six **ics lax dir** (fiat) sur les ailes avant disparaissen **ems is snort reciibe** ;xiur le Salon de Paris croctobre **1946. D asap&** ba pima chromes des modeles 1938-1940 wa^y nerrpliacie4 **per** dell **version** brillantes dont l'ogivo zetrgee to **mime** tem que les **canc. Wries.** Ces derrieres utirtsent ▶ **peiremardost** les coukurs peuk.ent varier &tin mois s rattle a:fain;t **des** clifficultes d'approvisionnement En prinizipe_ **irs 7-e7iittas** 15-Six 1946 sortent d'usine peintes en grin **antra:ft vie** (on. dealt aujourd'hui rmetallise) mais le noir sera ben& add to dune maniere uniforme air toutes les Citn*rt.

Cf desziusi. Dans le catalogue des mod les 1940, la **15-Six G** est representee avec ses nouveaux chevrons disposes **au-dessus** d la grille de calandre.



Peinte en gris anthracite iris& L premiere berline 15-Six G d'apr&-guerre est produite entre Iliver et Fite Z 946: e1 ria plus de feux de position sur ses odes avant Les bee,-ettes pare-bothe .adoptent wic forme plus efficace.

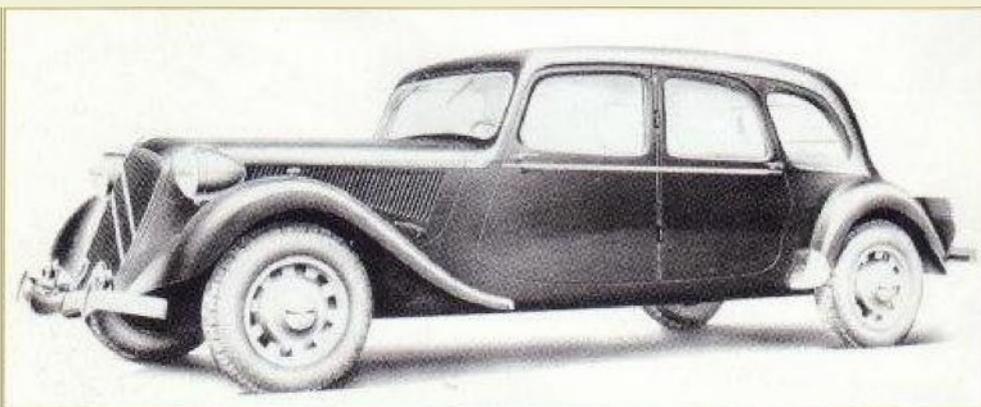


Cr-dessiAs runiqw cahrioiet produit par Fusin^g en avnl 1946.

1946.

CI-cies-sous.

Dessin d'usine representant la familiale 15 montree em Salon de Paris 1946.

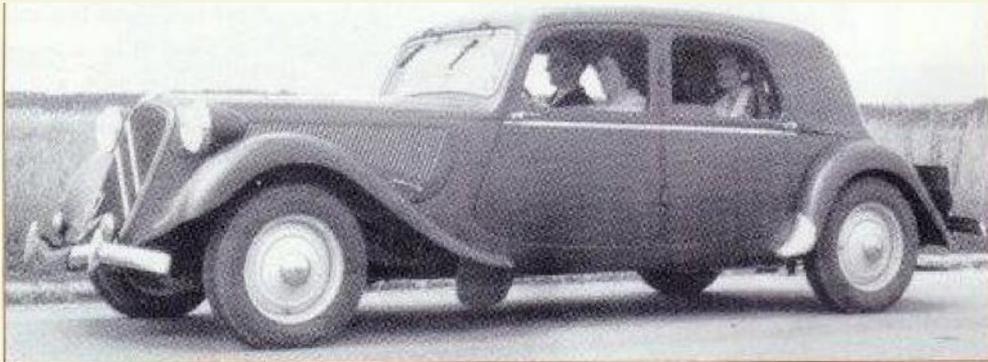


1947, les chiffres de production de la G demerit tri^s mode_stes : 54 exernplaires voient jour du debut doe-tobre a La fin de decembre 1946, et 39 unites settlement tombent de chaine entre janvier et mai 1947. Comore ses soeurs d'avant-guen-e, la 15-Six C du Salon 1946 dispose Stine boite avec prise de raise en marche sur 1 arbre intermediaire, ce qui entizine un passage de manivelle place tout en has de la oakindre, cache par un monogramme * 15 .,

A parlr de juin 1947, arroC)n amorce la production dune nouvelle version de la 15-Six dont elm ou six exernplaires sort pre.parés avant l'oulderture dtt salon %I van. Ceite version evoke devient la 15-Six D ainsi baptisee en raison du sens de rotation inverse de son moteur; &sormais, vu de face, ce.tui-ci tourne d drake. Outre son sens de rotation. ce moteur se distingto du prikiMent par son ordre d'allIUMRLIP, par sa notivelle cola se, par son nouveau CarIOLIT-ateur Solex double corps type 30 PAAI et par son taux de



C-dtssus
 Au Salon de Paris d'octobre 1947 et jusqu'au Salon de Genève de 1948 on nous la voyons ici, la 15-Six D conserve des roues Pitote.



2-cfés6
 A partir du printemps 1948 les 15-Six sortent avec des roues BM à voile plain. Barnes des petits enjoliveurs qui équipent déjà 10: 11. Les modèles de production 1948 n'ont plus de feux de position sur les ailes.

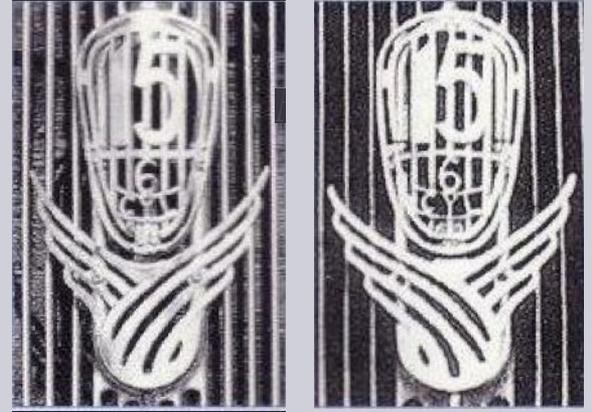


Crtiess
 Darts sa version de fin d'année modèle 1949, la 15-Six D reçoit une nouvelle calandre chromée mais elle conserve les roues BM avec petits enjoliveurs.

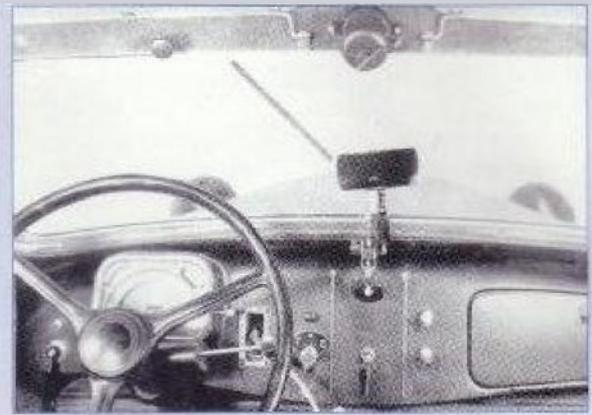


adessus.
 Une herline 1950 photographiée ici à la fin du Salon d'octobre 1949; la 15 Citroën reçoit alors les gros enjoliveurs de roues /wows pour elle détails w an at demi. Sur cette photo, la 15-Six D arbore encore ses sabots d'ailes Miriam à double nervure mais ceux-ci vont très bientôt céder la place à de nouveaux Axo quadrillés, beaucoup moins fragiles à nettoyer.

EVOLUTION DES DÉTAILS DE 1947 A 1950



Ci-dessus. Depuis la naissance de la 15-Six au printemps 1947, le motif att. du bas de la calandre se présente avec la pale du côté gauche de la voiture passant (levant l'aile droite; A gauche de 1950, cette disposition est inverse.



Ci-dessus.
 À partir de la fin de l'année 1947, le feu de position passe en bas du pare-brise. Ci-contre Noir IUSque-ta, un fond qui cadran de bord devant Want casse à partir de 1948.

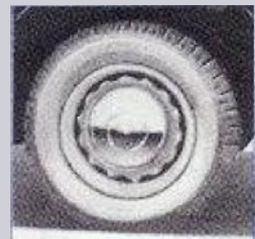


Ci-dessus. À partir de l'été 1950, la 15 hérite (un volant à deux branches et sa planche de bord reçoit quatre bandes chromées horizontales, surmontées de deux chevrons. Les commandes de direction 1951 sont les suivantes

Avarice à rallongement, El Commande à main de l'essuie-glace. C Clef de contact, D frotteuse de démarreur E — Essuie-glace électrique. G — Commode. H — Éclairage du tableau. S — Marche du starter.

Ci-contre.

De mars à mai 1950, une grande Brevé chez Michelin oblige Citroën à faire appel à sa filiale beige pour chauffer



aux «Eines de Javel (Mimi) qu'à des 11) reçoivent des roues à jantes Lambert fabriquées à Nivelles.

MODELES 1948

Jusqu'à l'automne 1947, nous Pavans VII les fabrications d'après-guerre des usines Citroën s'étaient limitées à quelques dizaines d'exemplaires. Les cadences de Javel augmentent sensiblement au cours de l'année-modèle 1948 puisque 1 799 exemplaires de la 15-Six D Lambent de chaîne d'octobre 1947 à septembre 1948; pour l'ensemble de l'année 1948, le total atteint 2 730 unités.

Les 15-Six D 1948 devaient en principe recevoir des roues BM à voile plain dès l'automne 1947 mais elles conservent provisoirement leurs roues Pilote à cause de difficultés d'approvisionnement (courantes à l'époque). Elles adoptent enfin les jantes BM au printemps 1948. Les 15 profitent pas immédiatement des gros chapeaux de roues prévus pour des modèles, elles empruntent d'abord les petites culottes des 11.

Retablis sur les premières 15-Six D et sur les modèles exposés au Salon 1947, les petits feux de position avant disparaissent à nouveau sur les modèles de production de l'année 1948.

Les 15 de 1948, les premières 15-Six D (designées DB dans les nomenclatures techniques) deviennent les 15-Six DV; ce changement de matricule correspond à une modification de la fixation du vilebrequin sur le volant-moteur.

MODELES 1949

Depuis la fête 1948, la 15 arbore une nouvelle calandre chromée qui modifie son aspect général. Les autres éléments extérieurs de la voiture ne changent pas, y compris les roues BM avec enjoliveurs de petit diamètre. Vers la fin de l'année-modèle 1949 (en juillet), la 15 abandonne son cadran du tableau de bord à fond noir au profit d'un cadran à fond clair moins triste. Au niveau de la technique, le taux de compression du moteur passe de 6,2 à 6,5. La production de la 15 bondit à 6 047 exemplaires en 1949.

MODELES 1950

La 15 hérite enfin des gros enjoliveurs de roues prévus pour elle depuis 1948. Vers la fin de l'année 1949, deux modifications interviennent : l'une à l'extérieur avec l'adoption de nouveaux sabots Talbot Axo qui remplacent ceux à double nervure utilisés depuis 1938; l'autre à l'intérieur avec l'installation de sièges Pullman sans bandes chromées en haut des dossiers. La production de la 15 grimpe encore à 9 400 unités.

MODELES 1951

Quelques semaines avant le Salon de Paris, au début de la fête 1950, la 15 bénéficie de nouvelles modifications et d'un seul disque de petits cylindres.

L'ajout de la calandre inverse (le côté droit de la voiture passe désormais devant l'axe gauche), feux de position réinstallés à l'avant, gros pare-chocs moulés et recadrés. À la même époque, un nouveau modèle est lancé avec deux branches apparentes et la planche de bord agrémentée de bandes chromées horizontales garnies de deux chevrons. La 15-Six connaît sa plus belle année avec une production de 11 752 exemplaires entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 1951.



Citroën.

Au Salon d'octobre 1950, il nous en voyons id. In 15-Six D arbore son nouveau pare-chocs large et moulé. On remarque aussi son nouveau motif de calandre dont l'aile droite passe désormais devant la gauche.



C7-de-de et mdessous.

À l'anée, les 15-Six DV 1951 adoptent évidemment le nouveau pare-chocs épais mais *elles* conservent (comme en 1938) la roue de secours extérieure sur la MAO Et le monogramme '115-6 cylx' sur aile droite. Outre les **pare-chocs**, les modèles 1951 se reconnaissent à leurs nouveaux petits valets d'aération près des phares et à l'absence de position qui revient sur les alliés avant après près de trois ans d'absence,



N

I

plais pouvoir, st1vre stir cette double page revolution de toutes Ws 15--SiriOlsoén sorties ties usines de &vet mir et 1956. rs 'excep' ion de quelques exernpla^{irrese} .antisserr et ties made vend ;,tpres le Salon d'octobre 1953, les 15.Sis produites a Javel etaient and messlent peintes en Os ant hracite trim? (so-dement el 1946471 el surtout En nob' N-Want avec rones Haire.



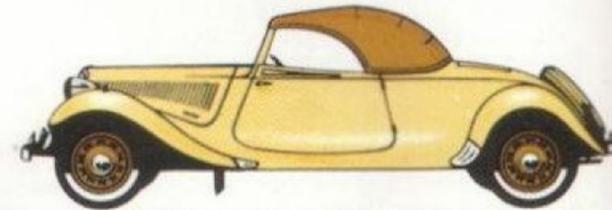
pro1here berlime de s,krie, auev lio.kolete &oils et sabots d'aiks a double aemu, re, Prix au 54/1011 1938: 36 300

1938



Berl ine d'avanc-seriel, endue Le Weiner* clients selettionniti; vas de bavolirrw ni de sabots d'ade-s-

1939



Cabriolet d ,ant-skrie assemble is l'uane en mai 1939, dont la production ne ren pas lancee a cause de. la quernl.



Coodukk Luterieure 6 ill coninivickilisum a parler chi prinreen,y. 1939. Pri9 Ion de sa pr4'enta non ; 361000 E



Falliffiale 6 glac', 819 plan*, onownerrialkee a partir mitem,n 1939. Prbt fries de %oin prewniaillon : 39 WO F.

1940



Dierthrie mime midi* qu'eri 1939; production stomee en telTrier 1940.

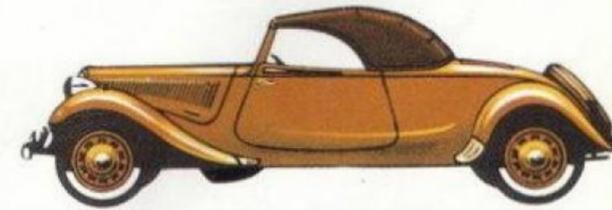


Fairrairalc merne reodele crden 1939; pvemilucation stoppee err Wider 19411.

1946



Pperline gni anthracite avec plianis peinis e1 nouveaux barolets sou* les ales avant. Prh cel mai 1946 179 SM E



Calminiet .issentkiti i tin seal eiiiiimpiaire au moils d'rwwi 194-6. poor l'un des clirictearts des aurtcraobiles atroiti.

1947



ner.ktie 4ITIK rww. zan 01.11 C nu zillion of r cum I 7.09.P.

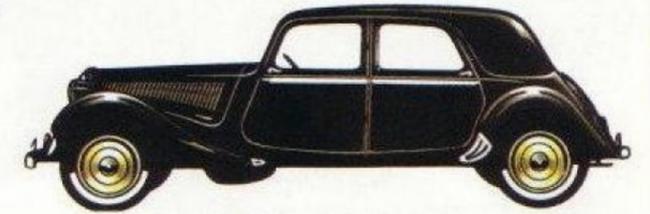


rAmiliAL ownpme. au RAlisrl 1.9416 mats non vendee...

1948



Beeline avec roues Pilode, africhau 330 200 F au Satan de Paris 1947.



&dine awe nouvelles TC.RPn BM, prodnite a partir du prin.ten1135 1948.

1949



Kerne r'odele (peen 1948 ioais avec calandre chrotneet* 535 000 F au Salon 1948,

1950



A partir de eptembre 1949, de 91E enjoliveuts equipent les Telles de la 15.

1951-1952



Nouveaux sabots d'aes Axo monies &pins fin 1949. Prix de la Imaine au Satan 1950 6.36 470 F, au Sakm 1951 840 000 F

1952 (mai-juillet)



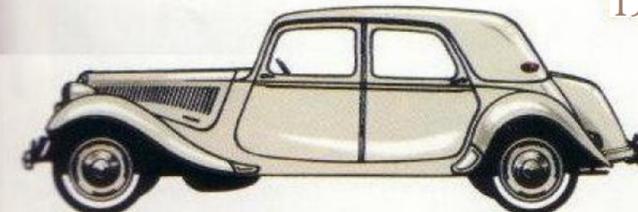
Nouveaux clignotants en mai et nouvelles jarues iljouris en. juillet 1952.

1953



Berlins avec not ; 859 920 F au Salon 1952.

1954-1956



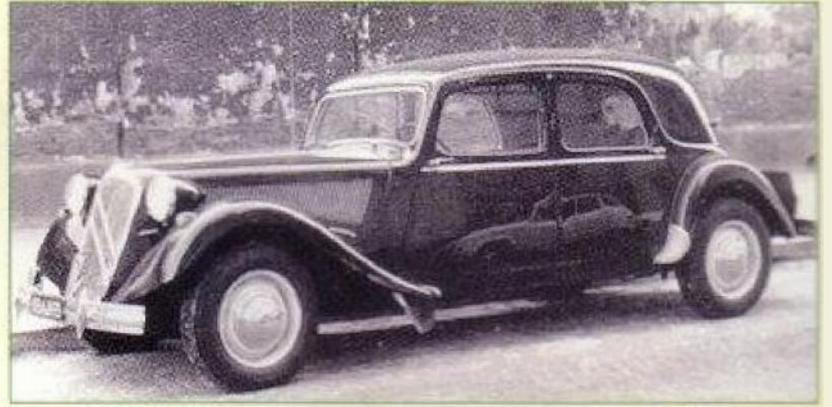
Enrin le noir nest plus obligatoire stir les Traction Avant ! Prt% de la Berlins 15•Six en trial 1954 869 920 F.



Reprise de In fabrication des 15 Longues A partir de l'auncon, re 1953, mix en mai 1954 931 920 E



14mA-one 1 a htx • k • t. / .ndue 940 000 F a partir du printemps 1954.



Ci des.-eis ec

La 15-Six de l'année-tmodele 1953 se singulari_se par sa nouvelle malle arriere qui incorpore In roue de set-ours. Un feu rouge équipe l'aBe arriAre gaudia .aces odic de droite r4 a pas encore droit E elle conserve le monogramme 15-6 cyl . Depuis Fete 1952, la presentation interieure des 15 profite dune decoration un peu mains anstare qua dans les pricedents model•s.

MODELES 1952

Depuis le Salon de Paris 1951 jean qu'au &tut du prtnterr4* 1952. les restent semblables aux d e l ' a r i r k e

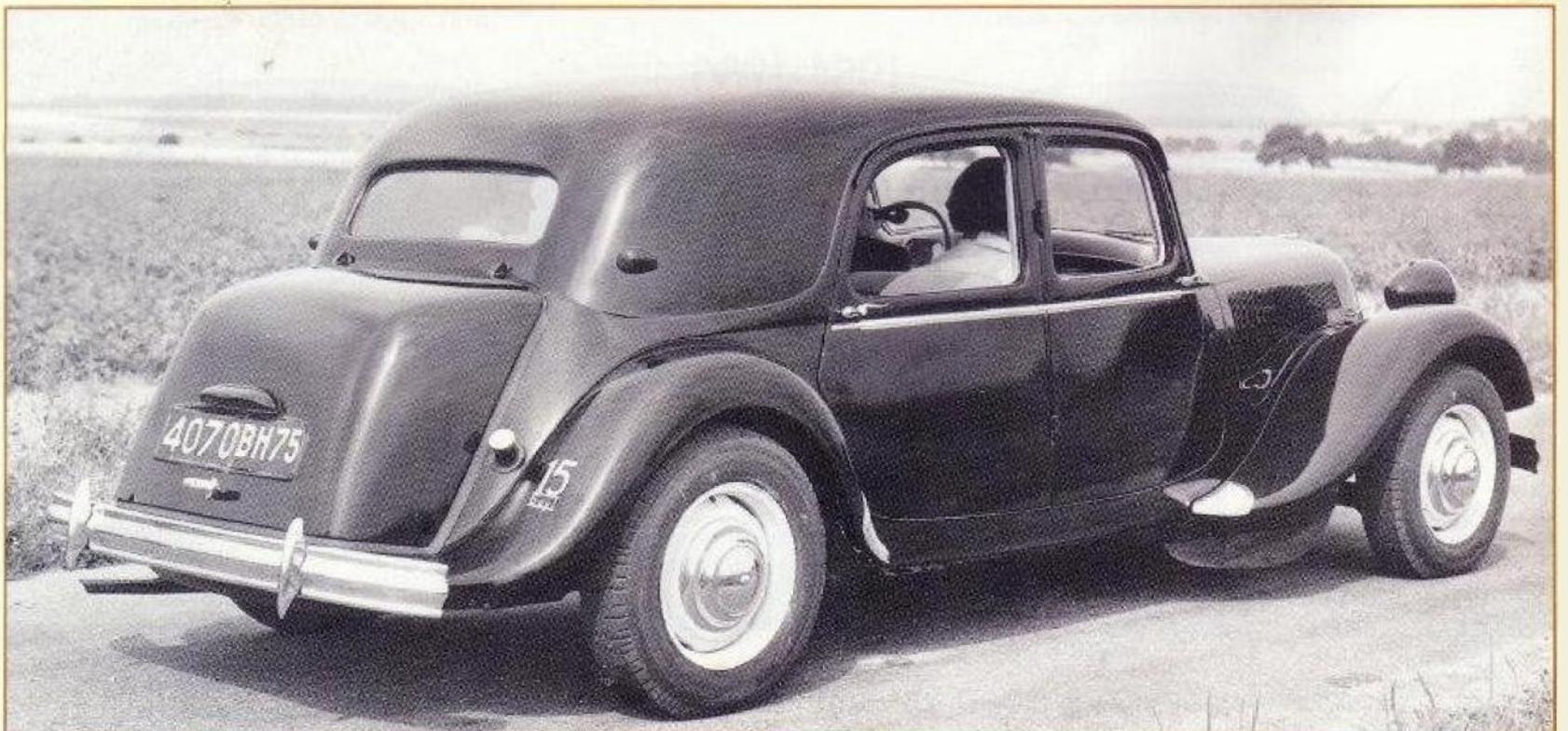
precedente. A partir de mai 1952, des cbnotants apparakr sent sur les wiles avant et sur les panneoix de custode. an6ment.. les feux de position dis-paraissmt des riles el view

En juin.Les balms d'essuie-glace passent en bas du pare-brise et, en juillet, les James BM sont pourvues de quatWientes.. Darts l'habitade des 15 de juillet 1952, un enicadrement de tOle wise %lent habiller les Ores des portieres et le pare-brise airs' que cadran de bard: simultanernent la planche de bard es.polue et deviant egalenient grime mais le volant reste noir. De notreell garnitures en velours grin cl.Nr rendent la 15 plus accueirente rmais rien ne change. quart au dick des couleurs de carrie; comma auparavant, les clients francais n'ont toujours drat qu'a uric caisse noire ac.'ec roues peintes en ivoire.

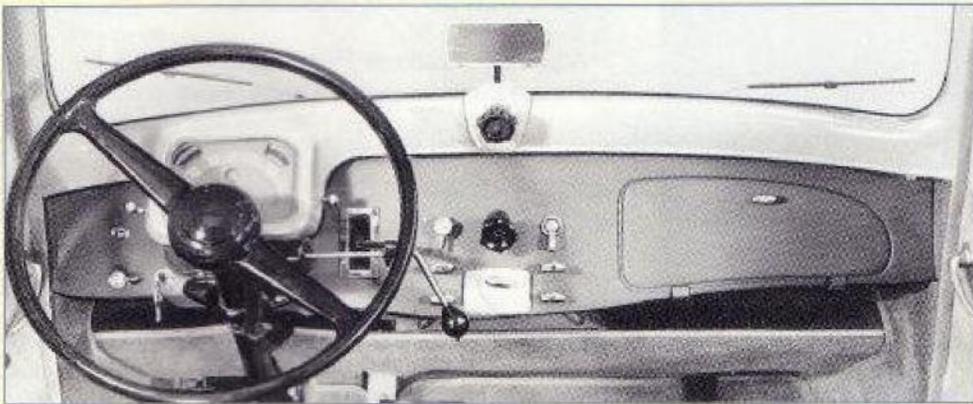
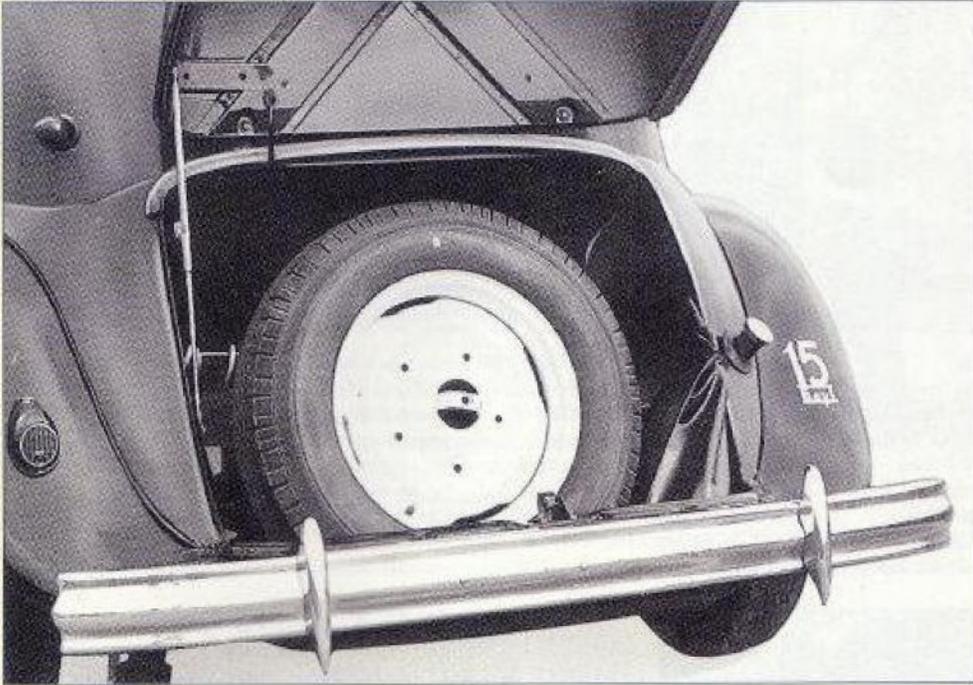
Ces modifications successiLres sur les medeles 1952 ancincient les nouvelles 15-Six avec malle qui apparaitront peu de temps avant le salon sultan'.

MODELES 1953

Grace a leur coifre agrandi qui abrite desormais la roue de secours, les 15 disposent d'un volume moins mesure pour Les bagages mail, sur ce point. elles restent tout de mere largement distacees par des concurrentes plus racentes. Dans l'ensemble. les Citroen carmen-cent A accuser leur age et leurs rivales deviennent de plus en pills darigerieuses. La production des berlins 15-Six D retombe d'ailleurs cette armee a 2 199 exemplaire,s, apres avoir amorce sa chute des rannée precedente avec 8 376 unites fabriquies entre le 1¹² janvier et le 31 decembre 1952-



Cf-cles.sotts er ck-ontre.
Detail de la mane adoptee sur toute les fraction Avant Citroen depuis la fin de fete 1952.
 nouvelle disposition au9rmiate un peu k volume r&sen..e. **aux** baitages,
 inais ce dernier clempfure encore faible par rapport a caul des ritale4 plus
 modernes auxquelles la 15 se heurte sur le nnarchi: franca's.



Ci-contre.

Depuis l'etri. 1952, la planche de bord de 15-Six adopte une nouvelle presentation. Unifirmiement noire jusque-là, cette planche devient desormais grise **et elle comporte** un babillage superieur d'un gtis plus clair qui encadre le cadran du -tableau de bord et entoure le pare-brise; cet encadrement de thle englobe le commands d'ouverture du pare-Wise et k sock du re troviseur. Un cendrier gris Blair appara au centre, juste au-clessous de is nouvelle commando a main de l'essuie-glace.

a-dessou;;

volant a deux branches reste noir stir les 1.5 de l'annee-rnodete 1953; it deviendra gliS en 1955.



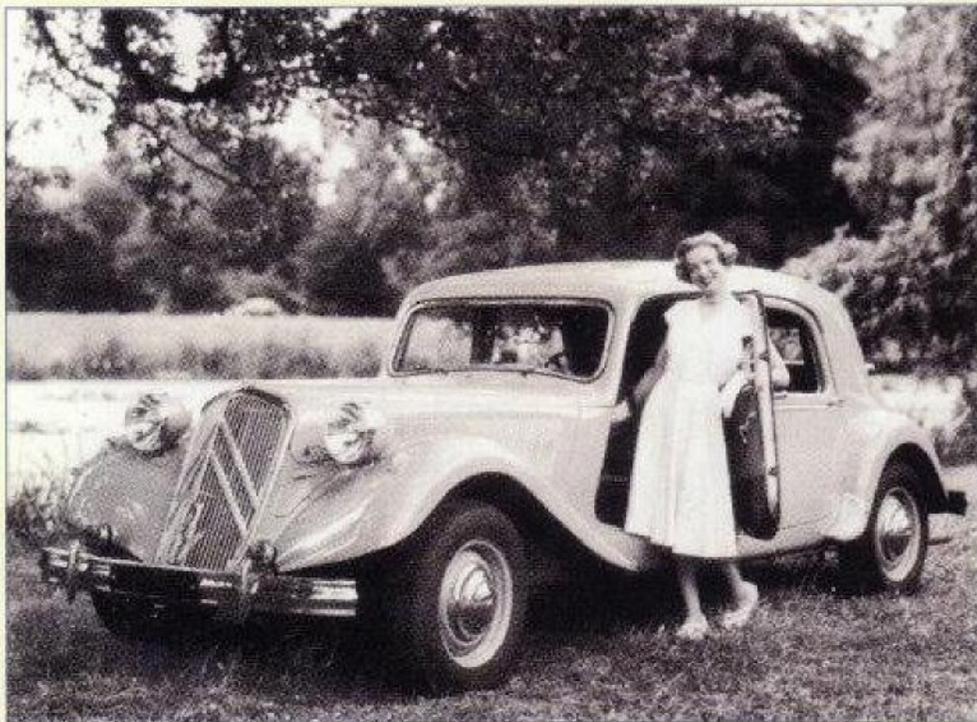
Ci-desms. Les sieges Pullman et l'habitacle de In 1S-Six D 1953, 0-e.orure. Detail de in confortable banquette arriere des 15-Six D 1953, complitee par des accoudoirs central et latratxx,

1953 CITROEN COMMENCE A S'INTERESSER AUX EXPLOITS SPORTS DE LA 15-SV



Les Citroën 15-SV commencent à s'intéresser aux exploits sportifs de la 15-SV. Cette excellente voiture d'utilisation courante, mais ses aptitudes routières ne tardent pas à intéresser les spécialistes. Trop occupés par le redressement financier de Citroën, Michelin n'a pas eu le loisir — ni au début le désir — d'exploiter de sport depuis les années trente. La Tractinn Avant bénéficie de qualités constantes appréciées du public, et est très suffisante. L'usine de Javel n'avait ni temps, ni argent à perdre dans l'organisation d'un service compétitif à Lion. Les premiers succès

spores furent donc le fait d'initiatives privées et il faut attendre 1953 pour que la firme mette l'accent directement sur l'élaboration d'une de ses voitures sérieuses. C'est la 15-Six, 3^e au classement général et 1^{re} française du rallye de Monte-Carlo, pilotée par Charniasson et Marion. A gauche, nous voyons cette voiture négocier un virage dans la dernière étape du rallye; droite, la première 15-Six à l'arrivée au classement général. L'esprit compétition vient de maître chez Citroën.



dans... 13.1.1954, la 15-Six de teintes à sa clientèle française. La production de la 15-Six 13 laminae reverend à partir de l'automne 1953

MODÈLES DU SALON DE 1953

REPRISE DE LA 15 FAMILIALE ET ABANDON DU NOIR OBLIGATOIRE

À partir du Salon de Paris d'octobre 1953, 105 clients français de Citroën peuvent enfin choisir une teinte différente du noir. Le nuancier n'est pas resté en l'état.

— gai mais irrésistible tout (le critère un progrès) c'est si Tombrouses années sans aucune fantaisie, 011e le noir qui subsiste au catalogue, deux nouvelles couleurs sort proposées sur les 15 du Salon 1953: un Neuf RAF et un gris perle. Six mois plus tard, deux autres teintes deviendront disponibles: bleu nuit et Os bruyère.

La reprise des familiales 11 et 15 constitue l'autre nouveauté de Citroën pour l'automne 1954. Les vastes dimensions intérieures de ces modèles (2,30 mètres entre la planche de bord et le dossier arrière) permettent d'aménager trois sièges entre les sièges avant et la banquette arrière. Les familiales six places 1954 reprennent tous les équipements existants et inexistants à l'exception du volant qui conserve trois branches.

Malgré l'apport de la familiale, la production des six cylindres s'enroule encore en 1954: 846 berline 15-Six D et 5e série à 447 familiales (dont 18.9 sorties au cours du dernier trimestre 1953).

