

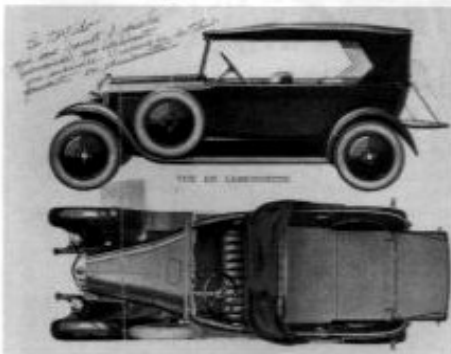


# TRACTION AVANT „11“ COMMERCIALE

Von Beginn an baute Citroën zwei parallele Produktlinien: Personenwagen und Nutzfahrzeuge – die Utilitaires. Gemeinsame Basis waren ab 1919/20 die Fahrgestelle der Personenwagen. Bis in die 1930er Jahre erweiterte Citroën die Modellpalette der Aufbauten seiner Fahrzeuge für gewerbliche Zwecke immer mehr, so daß die Utilitaires mit Ausnahme des Schwerlastverkehrs alle Bereiche und Bedürfnisse des öffentlichen und privaten Transports abdeckten. So fand sich, angefangen bei Ambulanzen, über offene oder gedeckte Liefer- und Lastwagen, Busse, Feuerwehren, Kranwagen, geländegängige Halbkettenfahrzeuge wie Artillerieschlepper oder Selbstfahrlafetten bis hin zu Leichenwagen einfach alles, auch sogenannte Commerciales ...

Im Jahr 1925/26 begann der 10 HP Typ B 12 vom Band zu laufen. Auf dem Sektor der Utilitaires waren mit einigen Änderungen und Verbesserungen die bereits aus den früheren Typenreihen bekannten Aufbauten vorgesehen [siehe Veteran 4.2000]. Eine Neuerung war die „Torpedo Camionette“. Unter diesem Namen führte Citroën die später als „Commerciale“ bezeichnete Karosseriemischform zwischen einem reinem Personenwagen und einem Nutzfahrzeug ein.

werktags für Beruf und Gewerbe, sonn- und feiertags für Freizeit und Sport, in den Modellpaletten der drei führenden französischen Automobilhersteller, Citroën, Renault und Peugeot. So brachte Renault 1926 ein „Torpedo Commercial“ in der 10 CV Baureihe KZ. Und Peugeot präsentierte im gleichen Jahr ein solches Fahrzeug in der Typenreihe 177 BL. In den darauffolgenden Jahren brachten die großen Drei nicht nur Torpedos, sondern auch ihre jeweils aktuellen geschlossenen Modelle in der Variante „Commerciale“ auf den Markt.



Urtyp der Citroën „Commerciales“

Typ B 14 „Torpedo Camionette“ 1926

Damit stand das Werk am Quai de Javel nicht allein. Ohne daß man sagen könnte, wer den Anfang gemacht hat, findet sich jedenfalls ab 1926 dieses Zwittermodell,

Renault  
Prospekt 1938  
Celtaquatre  
„Berline commerciale“



Peugeot  
Prospekt 1938  
Typ 402  
„Commerciale“  
500 kg





Anzeige in „L'Illustration“ 1930



Plakat C 4-Utilitaires



Prospekt „Rosalie“-Commerciales

Citroën machte für seine Commerciales - auf Deutsch sinngemäß: Kombinationskraftwagen - mit dem Slogan „Zwei Wagen in einem“ durch vielfältige Anzeigen, Plakate und Prospekte Werbung.

Im Oktober 1934 stand der Pariser Autosalon ganz im Zeichen der Zukunft im Automobilbau. Die hieß: Traction Avant „7“ und „11“ [siehe Veteran 1.2004 und 3.2004]. Daß die Baureihe „8“ - „10“ - „15“ mit Heckantrieb [siehe Veteran 2.2001] der weitaus fortschrittlicheren Frontantriebs-Baureihe alsbald weichen mußten, war klar. Nur kam eine komplette Aufgabe der „Rosalie“-Modelle jedenfalls so lange nicht in Frage, so lange sich die Traction Avant am Markt nicht vollends etabliert hatten. Die „Rosalies“ blieben daher zunächst auf der Modellpalette. Als Folge der Neuentwicklung der Traction Avant fiel für die „Rosalies“ auch eine Reihe technischer Verbesserungen ab, die ihren Fortbestand, besonders auf dem Sektor der Nutzfahrzeuge [siehe Veteran 4.2000] geraume Zeit sicherstellte. Ganz in diesem Sinne stellte Citroën beim Salon 1934 zwar Modellversionen der Traction Avant auf langem Radstand vor - Conduite Intérieure [Limousine], Familiale sowie Coupé de Ville -, behielt aber die klassischen Commerciales aus den Baureihen der „Rosalies“ weiter im Angebot. So fanden sich in den Preislisten eine 10 CV Berline Commerciale mit kurzem Chassis für 21.000 Francs und ein 11 CV Conduite Intérieure Commerciale auf langem Chassis für 25.000 Francs. Die Typenbezeichnung verrät, daß für das lange Modell der neue 11er Motor vorgesehen war. Ob und wieviel „Rosalie“-Commerciales unter der zur Ver-

wechslung mit dem Traction Avant Typ 11 Anlaß gebenden Typenbezeichnung „11 CV“ in den Verkauf gelangten, läßt sich den Werkstabellen nicht entnehmen.

Nach dem Salon 1934 gab es die herkömmlichen „Rosalie“-Commerciales allerdings unter weniger verwirrenden Modellbezeichnungen. Das waren einerseits der Typ 7 UA - M.I., andererseits der Typ 11 UA - M.I., jeweils mit einem umgedreht eingebauten Motor [M.I. = Moteur Inversé] der 7er oder 11er Traction Avant-Baureihe. Die „Rosalie“-Commerciales mit Heckantrieb blieben bis Anfang 1938 im Angebot. Ein entsprechendes Modell in der Baureihe der Traction Avant gab es bis dahin nicht.



„Rosalie“-Commerciale

Im Januar 1937 verwandelte sich bei den Traction Avant die Typenbezeichnungen. Aus „11“ und „11 L[égère]“ wurde „11 B“ sowie „11 BL[égère]“. Nennenswerte Modifikationen waren damit jedoch nicht verbunden. Es scheint so, als hätte Citroën zu diesem Zeitpunkt vorgehabt, unter den neuen Typenbezeichnungen

einen in seiner Leistung verbesserten 11er-Motor einzuführen, aber angesichts der leidvollen Erfahrungen verfrühter Vermarktung unausgereifter Technik davon Abstand genommen. Diese Annahme ist schon deshalb nicht fernliegend, weil im Lauf des Jahres 1937 rund 300 ausgewählte (Test-) Kunden besondere 11er erhielten. Die „11 AM“ hatten neu konzipierte, leistungsstärkere Motoren. Die modifizierten Vierzylinder waren, wie es heißt, anstelle der bis dahin gebräuchlichen Ausrüstung mit Fallstromvergäsern bestückt. Auch seien die Motoren dieser Vorserie weitaus rassistiger und schneller gewesen als die der „Série Performance“ ab 1939. Wie dem auch sei. 1937 waren die Traction Avant technisch ausgereift.

Das Ende der Konkurrenz im eigenen Haus zeichnete sich ab. Die Aufgabe der „Rosalie“-Baureihen war nah. Aber: In der Modellpalette der Tractions gab es (noch) keinen Commercial. Angesichts der bevorstehenden Straffung der Produktlinien zeigte Citroën anlässlich des Pariser Autosalons im Oktober 1937 ein vom 11 Familiale abgeleitetes Modell Commercial. Das universell verwendbare Fahrzeug mit zwei Klappen im Heck erhielt am 27. April 1938 vom Service des Mines die allgemeine Zulassung zum Verkehr und kam im Verlauf des Jahres 1938 in den Handel. Zur gleichen Zeit verschwanden die „Rosalie“-Commercials sang- und klanglos aus den Preislisten. Das Ende der Traction Arrières war gekommen. Das Erscheinen des Traction Avant Typs 11 Commercial markiert bei Citroën das historische Ereignis - die endgültige Aufgabe des Althergebrachten zu Gunsten des Fortschritts im Automobilbau.

Im März 1939 kam es zu weitreichenden Verbesserungen. In der Typenreihe der 11er hielt die Série Performance Einzug. Der in einer Vorserie seit 1937 erprobte neue Perfo-Motor war hinsichtlich der Beschleunigung spritziger und ermöglichte gesteigerte Endgeschwindigkeiten - beim 11 BL gut 120 km/h, ohne daß diese Leistungssteigerung mit höheren Verbrauchswerten erkauft worden wäre.

Die Räder - Felgen und Reifen - der Traction Avant hatten in den Jahren zwischen 1934 und 1937 mehrfach technischen und gestalterischen Modifikationen unterlegen. Die Vorserienmodelle der 11 Commerciales hatten 1937 die zu diesem Zeitpunkt aktuellen „STOP“-Räder der 3. Version mit der Reifengröße 160 x 40. Im Januar 1938 erfolgte die augenfälligste Veränderung. Es war die Einführung der „PILOTE“-Räder. Diese Umstellung bildete einen der ersten Schritte zum Niederquerschnittsreifen heutiger Prägung. Die zu ihrer Zeit richtungweisenden „Pilote“-Reifen versprachen tatsächlich wesentliche Verbesserungen des Fahrkomforts.



11 Commercial auf Foto und Prospekt 1937 noch mit „Stop“-Rädern



11 Commercial 1938 an gleicher Stelle mit „Pilote“-Rädern

**“Traction Avant”**  
**COMMERCIALE “11”**

LES MARCHANDISES  
ELLES AUSSI VOYAGENT EN  
*Traction Avant*  
GRACE A LA NOUVELLE  
**COMMERCIALE “11”**  
**CITROËN**

*Zeitgenössische Werbung für den „11“ Commercial*

Nicht allein Citroën, auch Peugeot stattete seine Typen 202 und 402 mit „Pilote“-Rädern aus. Bei den Traction Avant zog die neue Ausrüstung gewisse Änderungen der Fahrwerksgeometrie nach sich: Der Radstand blieb bei allen Traction Avant gleich. Die Spurweite der Vorderachse der 11er - normale sowie lange Ausführungen - erhöhte sich von 1,460 m auf 1,494 m, die Spurweite der



Fotos der Citroën-Werbung 1937 mit „Stop“-Rädern

Hinterachse der 11er - normale sowie lange Ausführungen - von 1,450 m auf 1,470 m. Die insgesamt breitere „Pilote“-Bereifung brachte einen höheren Raumbedarf in den Radhäusern mit sich, insbesondere beim Lenkeinschlag. Dementsprechend mußten in der Serie die vorderen und hinteren Kotflügel ausladender gefertigt werden. Das machte die Fahrzeuge generell um rund drei Zentimeter breiter. Diese Modifikation verlieh den Traction Avant aus damaliger Sicht ein durchaus sportliches Erscheinungsbild, nicht zuletzt auch den Familiales und Commerciales mit „Pilote“-Rädern der Reifengröße 185 x 400.



Citroën-Prospekt 1939



Fotos der Citroën-Werbung 1938/39 mit „Pilote“-Rädern

Im Sog der Weltwirtschaftskrise ging es mit dem Unternehmen La Licorne rapide bergab. Für eigenständige Entwicklungen fehlten ab den 1930er Jahren die notwendigen Mittel. La Licorne war in der Folge gezwungen, sich auf Kooperation mit Peugeot und später Citroën einzulassen. 1936 brachte Licorne den selbsttragenden Aufbau [Monocoque] des Citroën 11 Légère als „Rivoli“ 8/10 CV heraus. Davon gab es unterschiedliche Modellvarianten, teils mit eigenen Antriebsaggregaten, teils mit umgedreht eingebauten Citroën-Motoren [M.I. = Moteur Inversée]. 1937 folgte auf der Basis des Citroën 11 Normale die Licorne-Baureihe „Normandie“ 10/14 CV, innerhalb derer ein Commerciale à la Citroën vorgesehen war, aber vermutlich nie gebaut wurde [siehe Veteran 3.2004].

La Licorne 1937/38



Prospekt für Commerciale à la Citroën

Grande Conduite intérieure COMMERCIALE FAMILIALE sur 11 et 14 cv  
 Description: Conduite intérieure Commerciale "Rivoli" sur chassis léger, Volume Total 4 et 2 m<sup>3</sup> 700, moteur 8 cylindres de 1000 cm<sup>3</sup>, Charge utile 500 kg. Deux portes à l'arrière, un coffre séparé et deux portières d'avant et un bagage intérieur qui peut être fixé au toit. Intérieur en caoutchouc antidérapant. Deux gros pneus Citroën sont montés à l'avant.  
 In der abgebildeten Ausführung: Commerciale 8 CV

Zwischen 1937 und 1941 sind vom Citroën Typ 11 Commerciale insgesamt 3.561 Exemplare gebaut worden. Davon entfielen nach den Feststellungen René Bellus 558 Fahrzeuge auf den Zeitraum zwischen Juli 1940 und Oktober 1941 als das Werk unter deutscher Besatzung für die Wehrmacht zu produzieren hatte [siehe Veteran 3.2004].

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs (1939-45) begann in Frankreich das lang ersehnte „normale“ Leben. In der Aufbauphase der Wirtschaft wurde kaum etwas mehr gebraucht als Transportmittel. Bevor Citroën seine Produktion wieder aufnehmen konnte, waren allerdings die von den Alliierten bei ihren Luftangriffen vom 3. und 15. September 1943 sowie vom 7. August 1944 angerichteten Bombenschäden der Werksanlagen zu beseitigen. Angesichts der herrschenden Mangellage, besonders bei Treibstoffen, war die volle Konzentration der Kräfte auf das Notwendigste die Maxime des Handelns. Anhand der Werkstabellen läßt sich ablesen, welche Schwerpunkte das Unternehmen setzte: Das war zunächst die Produktlinie der Personenkraftwagen. Deren Herstellung setzte schon Ende 1944 wieder ein, zunächst beschränkt auf den Traction Avant 11 Légère. Gut ein Jahr nach Kriegsende begann die Produktion einer erweiterten Typen- und Modellpalette, zu der im Baujahr 1946 insgesamt 191 Exemplare des neu entwickelten 15 six G zählten. An Lastkraftwagen baute Citroën bis 1947/48 nur den Zweitonner Typ 23 sowie den Viertonner Typ 45 [siehe Veteran 2.2005]. Die Herstellung von Commerciales, die prinzipiell zu den Nutzfahrzeugen zählten, wurde nach Kriegsende nicht sogleich aufgenommen, obwohl auf dem Salon 1946 auch die Traction Avant Modellversion auf langem Radstand gezeigt worden war. Die Zeit für diese Art Zwitterfahrzeug für Menschen, die mit ihrem Budget zu rechnen hatten und sich nicht zwei Wagen leisten konnten, sondern „zwei in einem“ brauchten, diese Zeit sollte so schnell auch nicht wiederkommen.



Pariser Autosalon 1946

Andere Produktsegmente hatten bei Citroën Vorrang. So entwickelte das Werk 1945 auf der Basis des konstruktiven Konzepts des TUB einen universell verwend-

baren 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 Nutzlast. 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.

Pariser Autosalon 1950:  
2 CV  
Camionette



Spätestens seit dem Beginn der 1950er Jahre wartete die Öffentlichkeit gespannt darauf, durch welche Art Fahrzeug Citroën die in die Jahre gekommenen Traction Avant ablösen würde. Zwischen Februar 1950 und September 1951 hatte das Magazin „Auto Journal“ eine ganze Reihe von Informationen über einen neuen Prototyp veröffentlicht. Im Verlauf des Jahres 1952 kulminierten die Ereignisse. Am 20. März 1952 hatte die Redaktion des „Auto Journal“ einen geheimnisvollen Anruf erhalten. Ingenieur André Lefébvre wäre mit dem neuen Modell unterwegs nach Toulon, um auf den abgelegenen Straßen des Departements Var Versuchsfahrten durchzuführen. Mehrere Redakteure des „Auto Journal“ begaben sich an Ort und Stelle, um den Wagen zu photographieren. Dabei kam es zu einer regelrechten Straßenschlacht zwischen Reportern und Ingenieuren [siehe Veteran 3.2005].

Aber: Von Jahr zu Jahr keine sensationellen Neuerungen auf dem Hause Citroën. Stattdessen beherrschte die Konkurrenz die Szene. So hatten Renault und Peugeot in ihren Baureihen die bei Citroën schmerzlich vermissten Commerciales in diversen Variationen auf den Modellpaletten.



*Peugeot  
1947/48*

*202 Break  
commercial*



*Peugeot 1950*

*203 Limousine  
commerciale*



*Peugeot  
Salon 1956*

*403 Limousine  
commerciale*



*Renault 1950*

*Colorale  
Prairie*



*Renault 1951*

*Juvaquatre  
Break 300 kg*



*Renault  
1956*

*Break Domaine*



*Renault  
1958*

*Break  
Dauphinoise*

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 gebaute 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. Stattdessen präsentierte Citroën vermeintliche „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.



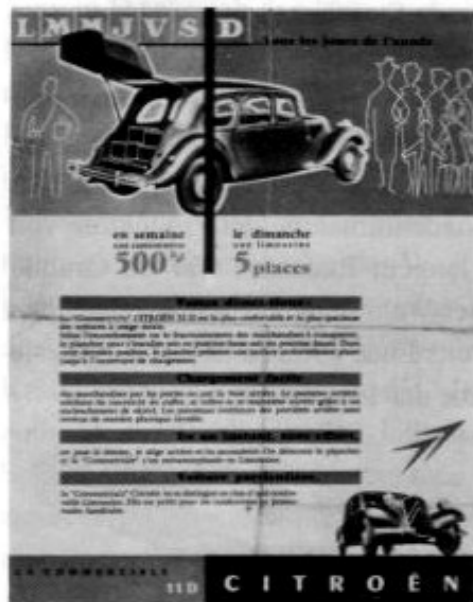
*11 Commerciale 1954 - Citroën Foto für die Presse*

Commerciales kamen erst im Verlauf des Jahres 1954 auf den Markt und waren nur als Typ 11 zu haben [siehe Veteran 2.2005]. 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 Veteran 1.2002].

*Fotovorlage  
für Citroën-  
Prospekt  
1954*



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.



„Wochentags ein Kleinlaster mit 500 kg, sonntags eine Limousine mit 5 Sitzen“

Prospekt 1956 für den *Commerciale 11 D*

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 Autosalon im Oktober 1955 endlich aus der Taufe gehobene DS 19 seine Karriere starten konnte. Die Bauart des D-Motors läßt den Schluß zu, daß es sich bei dieser Neuerung um nichts anderes als einen willkommenen Nebeneffekt aus den Entwicklungen und Erprobungen für die Baureihe der D-Modelle handelte. Ohne Zweifel verlieh der mit beträchtlichem Werbeaufwand auch für die Commerciales 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 längst aus der Mode gekommen waren. Hinsichtlich der 11 Commerciales hat René Bellu 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. Ungeachtet dieses Nachteils fanden 9.295 11 Commerciales

zwischen 1954 und 1957 ihre Abnehmer. Erst 1959 gab es dafür wieder einen vergleichbaren Ersatz durch das Modell ID 19 Commerciale.

## 11 COMMERCIALE - PRODUKTIONSZAHLEN

BAUJAHR	FG-NUMMERN	RÄDER
1937	Prototypen	STOP 160 x 40
1938	290.000 - 291.200	PILOTE 185 x 400
1939	291.200 - 292.000	dito
1940/44	292.001 - 293.500	dito
1954	293.563 - 295.000	dito
	300.001 - 301.000	dito
1955	301.001 - 304.940	dito
1956	304.941 - 307.180	dito
1957	307.181 - 307.861	dito

Tilman Huber

Quellen- und Literaturhinweise im Internet unter [http://hometown.aol.de/TMirabeau/TA\\_hm/TA\\_Bib.htm](http://hometown.aol.de/TMirabeau/TA_hm/TA_Bib.htm)



Citroën-Prospekt, der beim Pariser Autosalon 1955 zur Verteilung kam



1959 Einführung des Citroën ID 19 Commerciale - S