

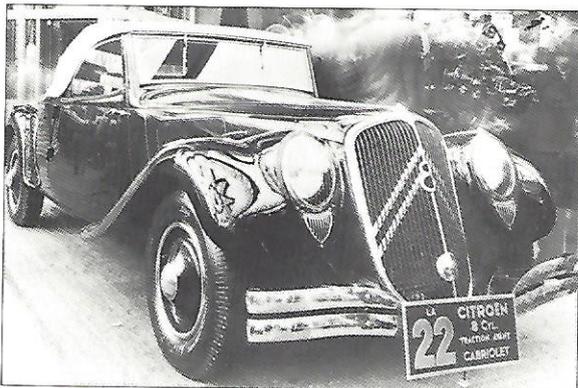
RELATIONS PUBLIQUES CITROËN

Au salon de 1934, était exposé sur le stand Citroën le prototype d'une traction avant de sport, de couleur rouge, qui portait l'inscription : «La 22 – Citroën 8 cylindres traction avant Cabriolet»

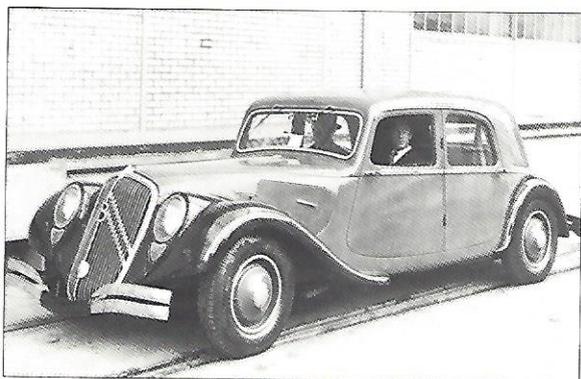
Cette huit cylindres en V, à roues avant motrices, annoncée comme la voiture de série la plus sûre et la plus rapide du monde, devait rester à l'état de prototype.

D'un alésage de 78 mm et d'une course de 100 mm (identiques au moteur de la 11 CV), le moteur 8 cylindres en V de la 22 avait une cylindrée de 3822 cm³. Sa puissance réelle était annoncée pour 100 ch et sa vitesse de pointe pour 140 km/h.

Les carrosseries prévues pour la 22 étaient celles de la 11, c'est à dire : berline, familiale, cabriolet, faux-cabriolet, coupé de ville et coupé long.



Elles se distinguaient de la quatre cylindres par une finition intérieure plus soignée et surtout par une présentation extérieure différente : capot plus long, avec un seul volet de chaque côté, pare-chocs doubles, baguette le long des portes, au-dessus de la moulure de ceinture, phares encastrés dont le carénage englobait les avertisseurs, monogramme 8 sur la calandre.



Le Salon terminé, la 22 disparut dans l'oubli, laissant peu de traces de sa courte apparition. Mais au moment où des constructeurs tels que Ford (moteur 8 cylindres en V) et Renault (moteur 6 cylindres en ligne) connaissaient en France un certain succès, Citroën ressentait le besoin, pour sa clientèle, d'un modèle plus puissant que la 11.

Dans le courant de 1938, le choix se porta sur un moteur 6 cylindres en ligne d'un peu moins de 3 litres et la 15 fut lancée discrètement.

Sur une coque de 11, modifiée seulement dans sa partie avant, était monté un moteur 6 cylindres en ligne d'alésage 78mm et de course 100 mm, d'une cylindrée de 2867 cm³, et d'une puissance réelle de 75 ch DIN à 3800 tr/mn et d'un couple de 19,5 m.kg à 1500 tr/mn, alimenté par un carburateur double corps.

Avec une vitesse de pointe de 135 km/h et capable de tenir une moyenne de 100 km/h grâce à son exceptionnelle tenue de route, la 15 connut, dès sa présentation, un accueil favorable qui la fit dès lors considérer comme la reine de la route.

EVOLUTION TECHNIQUE DE LA CITROËN 15-6 CYLINDRES

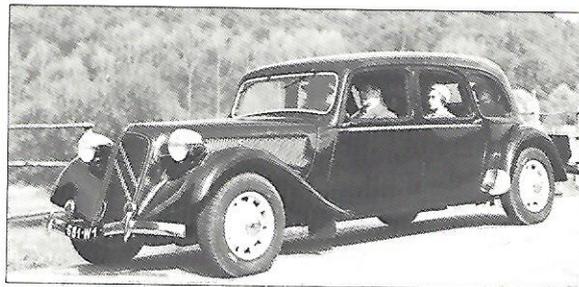
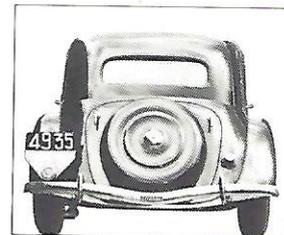
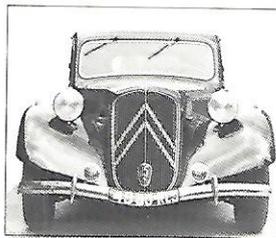
(année automobile : du 1er septembre au 31 juillet)

Les Citroën 15 Six sont divisées en 3 types :

- la 15 Six G : sens de rotation du moteur à gauche (1938 à 1947)
- la 15 Six D : sens de rotation du moteur à droite (1947 à 1956)
- la 15 Six H : c'est une 15 six D, avec une suspension arrière hydropneumatique (1954-1956).

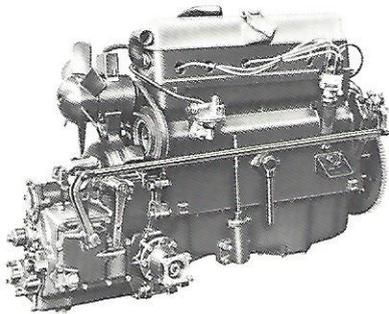
MODELES 1939

- Juin 1938 : 15 Six G (moteur tournant à gauche)



Moteur

Nombre de cylindres : 6 en ligne
Puissance fiscale : 16 CV
Alésage : 78 mm - Course : 100 mm
Cylindrée : 2867 cm³
Rapport volumétrique : 6,3/1
Puissance maximum DIN : 75 ch à 3800 tr/mn
Couple maximum DIN : 19,5 m.kg à 1500 tr/mn



Bloc moteur en fonte avec chemises en fonte, humides et amovibles.

Vilebrequin tournant dans 4 paliers, avec «damper», piston en alliage léger, culasse en fonte.

Soupapes en tête commandées par poussoir, tiges et culbuteurs.

Arbre à cames placé dans le bloc-cylindres, entraîné par chaîne à double rouleau.

Graissage sous pression par pompe à engrenages.

Ensemble moteur-boîte de vitesses suspendu en 3 points, sur blocs caoutchouc.

Transmission

Roues avant motrices
Embrayage bidisque à sec
Commande par câble.

● Boîte de vitesses

Boîte de vitesses à trois rapports avant dont deux synchronisés (2^e et 3^e), plus marche arrière, disposée longitudinalement en avant du moteur.

La boîte de vitesses comprend 3 arbres disposés dans un même plan. Graissage par barbotage et circulation d'huile avec pompe à palettes, entraînée par l'arbre du pignon d'attaque.

	Rapports de B.V.	Vitesse à 1000 tr/mn en km/h
1 ^{ère}	3,42	9,3
2 ^{ème}	1,45	22,0
3 ^{ème}	1	32,0
M. AR	4,10	7,8

Couple conique : 8/31

● Transmissions

Joints de cardan doubles côté roue, simples côté boîte de vitesses, avec manchon coulissant et amortisseur de liaison (bibax).

Suspension

Avant : bras de suspension supérieur et inférieur triangulés. Barres de torsion longitudinales commandées par les bras inférieurs.

Arrière : essieu arrière rigide à jambes oscillantes longitudinales et barres de torsion transversales.

Amortisseurs hydrauliques télescopiques «Spicer» à simple effet, à l'avant et à l'arrière.

Roues et pneumatiques

Roues en tôle, à rayons plats, appelées roues «Pilote».

Pneumatiques «Pilote» : 185 x 400

Pressions de gonflage : AV : 1,4 bar - AR : 1,6 bar

Freinage

Freins à commande hydraulique sur les 4 roues. Frein à main agissant sur les roues arrières.

Direction

A crémaillère, volant à 3 branches.

Diamètre de braquage entre murs : 13,8 mètres.

Equipement électrique

Batterie 6 V, 90 Ah, dynamo avec régulateur de tension, phares aérodynamiques chromés avec verres bombés, une seule lanterne arrière avec Stop côté gauche.

Avertisseurs avec grilles chromées fixées au-dessus du pare-chocs avant, feux de position sur les ailes avant, flèches de direction dans le montant central de caisse, essuie-glace électrique, deux baladeuses sous le capot.

Carrosserie

4 modèles :

- berline 5 places 4 portes
- familiale 6 places 8 places avec 2 strapontins
- familiale 6 places 9 places avec 3 strapontins
- cabriolet 3 places 2 portes et Spider garni, non catalogué en raison de la faible production.

Dimensions

	Berline	Familiale
Longueur hors tout	4,76 m	4,96 m
Largeur hors tout	1,79 m	1,79 m
Hauteur à vide	1,56 m	1,56 m
Empattement	3,087 m	3,272 m
Voies avant et arrière	1,487 m	1,487 m

La berline et la familiale sont tout acier, monocoque, pavillon tôle, absence de marchepieds, ailes sans bavolets, capot avec fentes latérales d'aération et charnière centrale dissimulée, calandre peinte avec chevrons intégrés, volet d'auvent, coffre à bagages avec porte arrière s'ouvrant de l'extérieur et supportant la roue de secours, plaque de police en tôle fixée sur l'aile arrière gauche, pare-chocs incurvés pourvus de deux butoirs, sabots d'ailes, inscription 15-6 Cylindres sur l'aile arrière droite.

Poids

En ordre de marche : 1.380 kg, soit AV : 800,
AR : 580.

Poids total en charge : 1.800 kg

Capacités

Réservoir d'essence : 70 litres

Huile moteur : 7 litres

Huile boîte de vitesses-pont : 3 litres

Eau de refroidissement moteur : 12 litres

Huile système de freinage : 1 litre.

Performances - Consommations

0-100 km/h : 22''3

Vitesse maximum : 135 km/h

Consommation moyenne : 14 à 16 litres aux
100 km/h

Arrêt de la fabrication de 1940 à 1945.

MODELES 1946 : 15 Six G



Uniquement berline 4 portes 5/6 places.

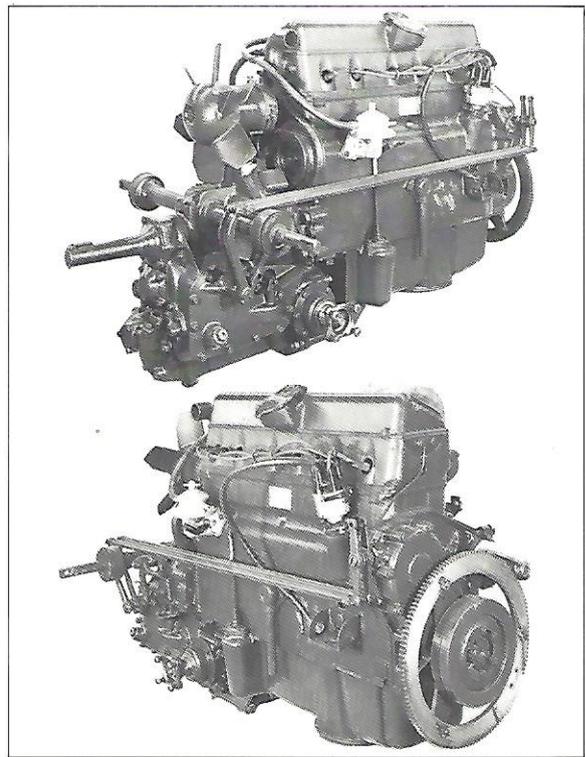
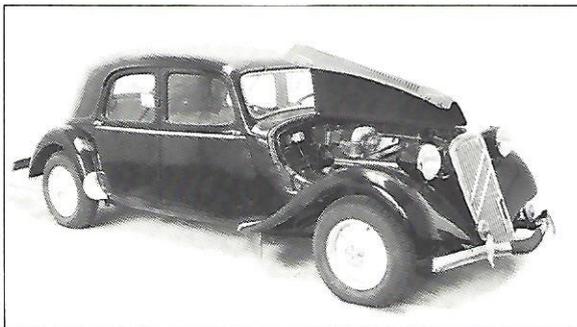
- Roues BM peintes en ivoire à voile plein, avec petits enjoliveurs comme ceux de la «11»
- Sièges «Pullmann»
- Présentation du tableau de bord plus luxueuse : 2 baguettes chromées verticales, boutons de commande ovales et nickelés.

MODELES 1947 : modèle identique.

Arrêt de la fabrication de la 15 Six G en septembre.

MODELES 1948

- Septembre 1947 : 15 Six D (moteur tournant à droite)



Rapport volumétrique : 6,2/1

Nouvelle culasse, nouveau carburateur.

Ordre d'allumage : 1, 4, 2, 6, 3, 5.

Modification de la calandre : chromage à chevrons extérieurs (ouverture trou de manivelle oblongue arrondie).

Projecteurs peints en noir (carcasse seulement).

Boîte de vitesses entièrement nouvelle à deux arbres superposés, nouveau rapport de 2ème, manivelle sur arbre primaire (plus haut).

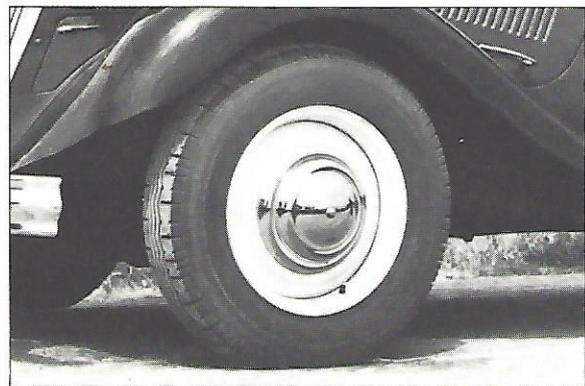
Différentiel à 2 satellites au lieu de 4.

	Rapports de B.V.	Vitesse à 1000 tr/mn en Km/h
1ère	3,42	9,3
2ème	1,56	20,5
3ème	1	32,0
M.A.R.	4,10	7,8

Couple conique : 8/31

- Avril 1948

Roues «BM» avec gros enjoliveurs chromés. Flèches de changement de direction de 150 mm au lieu de 140 mm.



MODELES 1949 : 15 Six D

- Juillet 1949
Rapport volumétrique : 6,5/1
Tableau de bord lumineux à fond clair.

MODELES 1950 : 15 Six D

- Décembre 1949
Suppression des barres supérieures chromées des sièges avant.
- Juin 1950
Embrayage monodisque renforcé.
Volets de ventilation sur joues d'ailes.
Pare-chocs à lame nervurée, droite et large.



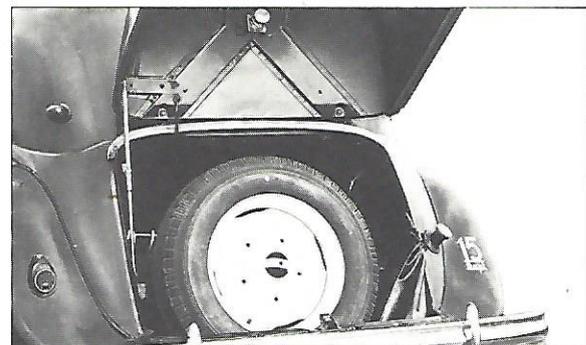
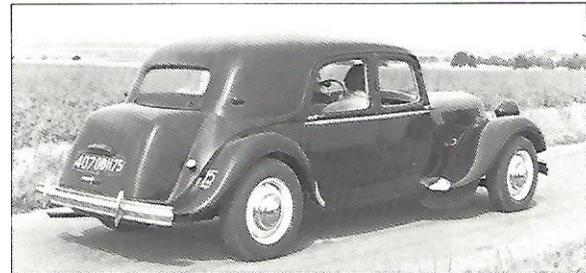
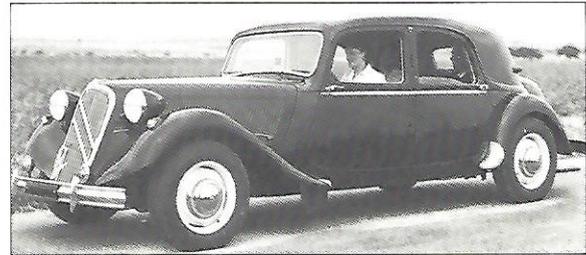
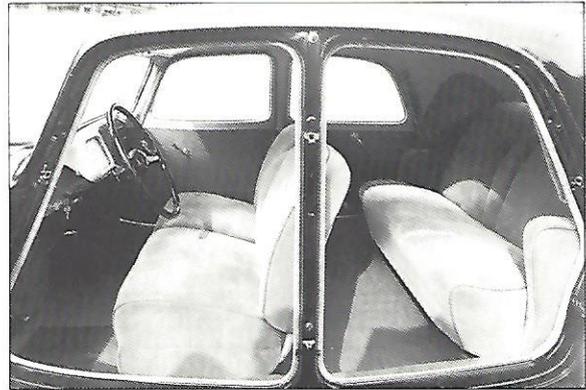
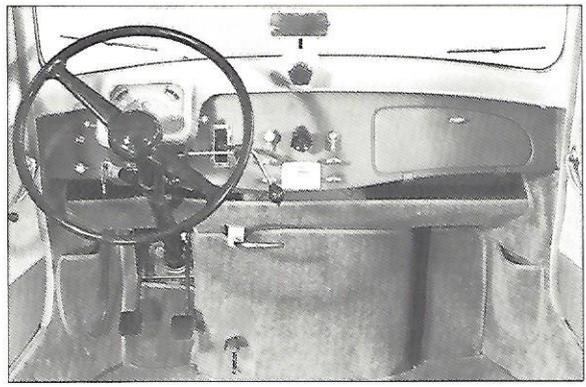
- Juillet 1950
Système de réglage des sièges modifié, assise plus basse.

MODELES 1951 : 15 Six D

- Juin 1951
Tissu en velours gris clair.

MODELES 1952 : 15 Six D

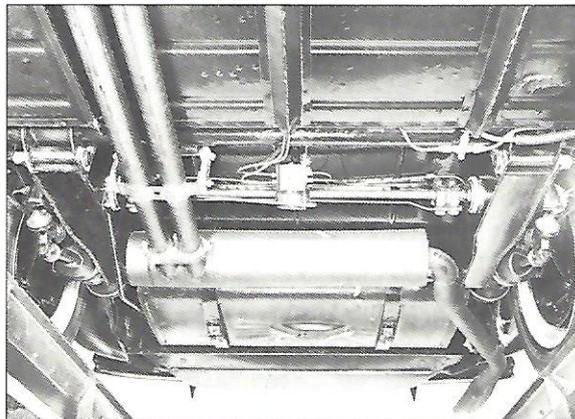
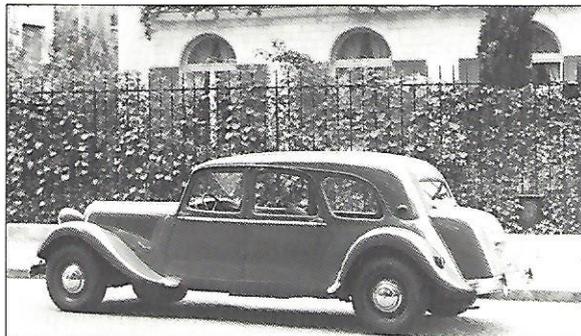
- Mars 1952
Réduction de l'ouverture du pare-brise
- Avril 1952
Surélévation du pédalier.
- Juin-Juillet 1952
Essuie-glace sur l'auvent.
Nouvelle planche de bord gris foncé avec cendrier et encadrement gris du pare-brise.
Nouveau bloc de compteur (aiguille orange).
Roues à voile plein comportant 4 fentes.
Volant noir à deux branches.
Indicateur de direction lumineux sur ailes avant et côtés arrière du pavillon.



- Couvercle de coffre en relief basculant vers le haut et formant malle extérieure avec roue de secours intérieure.
- Plaque de police sur couvercle de malle.
- Pare-soleil allongés.

MODELES 1953 : 15 Six D

- Septembre 1953
Réapparition de la Familiale 8/9 places.



MODELES 1954 : 15 Six D

Modèle identique

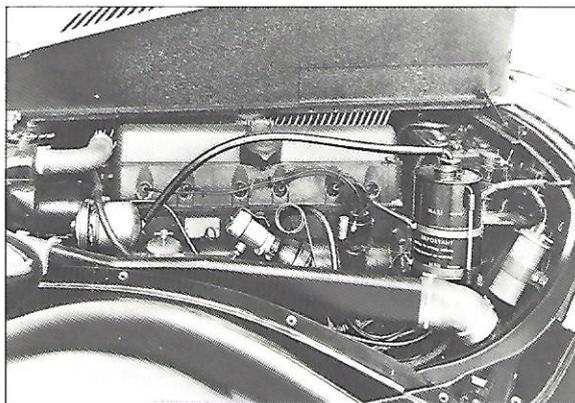
- Avril 1954 : 15 Six H

En 1954 la 15 fut la première voiture à être équipée de la révolutionnaire suspension Hydro-pneumatique (à l'arrière) qui devait ensuite constituer l'un des principaux attraits de la DS puis de la GS et de la CX.

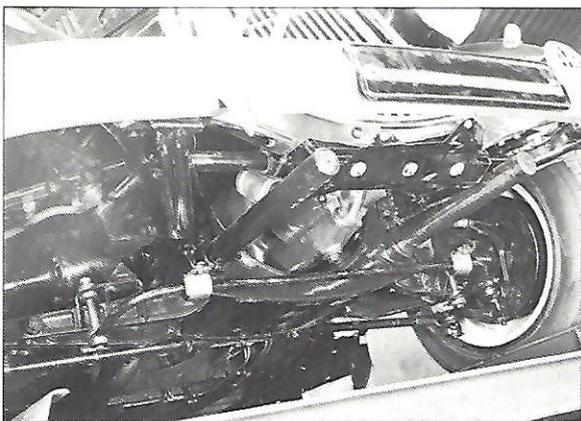
Suspension arrière hydropneumatique à hauteur constante, alimentée par une source haute pression comprenant une pompe, un conjoncteur-disjoncteur et un accumulateur de pression.

Barres de torsion avant allongées visibles de chaque côté de la calandre.

Roues chaussées de pneumatiques «Pilote» 165 x 400.



- Septembre 1954
Mise en place d'un deuxième feu arrière sur l'aile droite et monogramme 15-6 cylindres implanté sur porte de malle arrière.



MODELES 1955-1956

15 Six D et 15 Six H
Identiques aux modèles précédents.

Fin de fabrication juillet 1956.

Présentation de la DS 19 au Salon de Paris 1955. C'est une traction avant, moteur 4 cylindres de 70 ch DIN, vitesse 140 km/h, suspension hydro-pneumatique sur les quatre roues. Tous les mécanismes importants sont assistés : changement de vitesses, direction, freinage.

PRODUCTION CITROEN 15 SIX CYLINDRES

France

Années de production	Type	Carrosserie	Chiffres de production
Juin 1938 à Déc 1938	15 Six G	Berline	90
1939	15 Six G	Cabriolet	1
		Berline	1.818
		Familiale	277
		Conduite limousine	213
1940	15 Six G	Berline	21
		Familiale	4
1946	15 Six G	Berline	202
		Cabriolet	1
1947	15 Six G	Berline	44
	15 Six D	Berline	64
1948	15 Six D	Berline	2.730
1949	15 Six D	Berline	6.047
1950	15 Six D	Berline	9.400
1951	15 Six D	Berline	11.752
1952	15 Six D	Berline	8.376
1953	15 Six D	Berline	2.199
		Familiale	189
1954	15 Six D	Berline	846
		Familiale	258
	15 Six H	Berline	1.679
1955	15 Six D	Berline	10
		Familiale	48
	15 Six H	Berline	1.349
1956	15 Six D	Berline	1
	15 Six H		49
Total			47.668

Nota : les différences constatées avec le tableau d'identification des chassis proviennent des voitures fabriquées hors de France.

Hors de France

1948	D.D.	102
	D.G.	120
1949	D.D.	225
	D.G.	300
1950	D.D.	400
	D.G.	520
1951	D.D.	275
	D.G.	360
1952	D.D.	75
	D.G.	200
1953	D.D.	75
	D.G.	140
1954	D.D.	25
	D.G.	20
1954 15 F	D.G.	20
1954 15/6 H	D.D.	27
1955 15/6 H	D.D.	50

Total :

Direction à gauche (D.G.) 1.680 (Bruxelles)

Direction à droite (D.D.) 1.254 (Slough)

Tableau d'identification des chassis de la 15 - Six

(par année calendrier, 1er jan. au 31 déc.).

Années de production	Type	N° Chassis
1938		
1939	15 Six G	680.000 à 682.000
1946	15 Six G	682.479 à 682.690
1947	15 Six G	682.690 à 682.729
	15 Six D	682.730 à 682.800
1948	15 Six D	682.800 à 685.500
1949	15 Six D	685.500 à 691.600
1950	15 Six D	691.600 à 701.600
1951	15 Six D	701.600 à 713.100
1952	15 Six D	713.100 à 721.650
1953	15 Six D	721.650 à 723.710
1954	15 Six D	723.710 à 724.950
	15 Six H	726.001 à 727.680
1955	15 Six D	724.950 à 725.390
1956	15 Six H	727.680 à 729.062

CONSEILS TECHNIQUES PRATIQUES

MOTEUR

● Réglage de la distribution

	degrés	mm
Avance ouverture admission	3°	0,1
Retard fermeture admission	45°	88,7
Avance ouverture échappement	45°	88,7
Retard fermeture échappement	11°	1,2

Avec jeu théorique aux soupapes d'admission de 0,34 mm

Avec jeu théorique aux soupapes d'échappement de 0,41 mm

● Caractéristiques des soupapes

	Admission	Echappement
Angle total	120°	120°
Diamètre de la tête	37 mm	33,8 mm
Diamètre de la queue	8,95 mm	8,95 mm
Longueur totale	112,75 mm	112,75 mm

● Réglage des culbuteurs

A chaud après 15 minutes de marche au ralenti

Soupapes admission : 0,15 mm

Soupapes échappement : 0,20 mm

● Réglage de l'allumage

Point d'allumage : 8° avant PMH (volant moteur)
0,61 mm (piston)

Ecartement des grains de contact : 0,4 mm

Ecartement des électrodes des bougies : 0,4 à 0,5 mm

Ordre d'allumage : 1, 5, 3, 6, 2, 4 pour Six G
1, 4, 2, 6, 3, 5 pour 15 Six D

Types de bougies (culot court) :

- AC 43 F
- Bosch W 175 T1
- Champion L 88
- Eyquem 700
- Marchal 35-36

● Carburateur

Carburateur marque Solex

Type	30 FFIAP (15G)	PAAI (15 Six D et H)
Montage	21	21
Buse	23	24
Gicleur principal	115	120
Automaticité	280	280
Gicleur ralenti	45	45
Ralenti air	120	100
Starter air	5,5	5,5
Essence	140	140
Flotteur	21,5 g	21,2
Pointeau	2,5	2
Jet de pompe	45	50
Ralenti (± 50 tr/mn)	600 tr/mn	

SUSPENSION

● Essieu avant

Carrossage : $1^\circ \pm 30'$

Chasse : $0^\circ \pm 15'$

Parallélisme, ouverture à l'avant : 0 à 2 mm.

● Essieu arrière

Carrossage : $1^\circ \pm 30'$

Parallélisme, pincement à l'avant : 0 à 1 mm.

● Hauteur sous coque

Avant (modèle 5/6 places, 7 et 9 places)

$275 \begin{matrix} + \\ - \end{matrix} \begin{matrix} 5 \\ 0 \end{matrix}$ de l'axe des silentblocs avant des barres de torsion au sol.

Arrière (modèles 5/6 places) $295 \begin{matrix} + \\ - \end{matrix} \begin{matrix} 11,5 \\ 0 \end{matrix}$

Arrière (modèle 7 et 9 places) $313 \begin{matrix} + \\ - \end{matrix} \begin{matrix} 11,5 \\ 5 \end{matrix}$

du dessous de plancher au sol, entre traverse tubulaire et essieu cruciforme.

PNEUMATIQUES

	Pilote 185-400	Pilote 165-400
Pression de gonflage		
avant	1,4 bar	1,6 bar
arrière	1,6 bar	1,7 bar

ENTRETIEN

Huile moteur : TOTAL 20 W 40

Huile boîte de vitesses : EP 90

Liquide de frein : Lockheed 55 ou TOTAL 70 R 3

Huile système hydraulique : TOTAL LHS 2 (pour 15 Six H).

Vidange moteur tous les 5.000 km (remise à niveau tous les 1.000 km).

Vidange boîte de vitesses tous les 20.000 km (remise à niveau tous les 5.000 km).

Graissage : tous les 1.500 km, rotules de pivots de fusée et de direction.

COULEURS DE SERIE

1938 Carrosserie : noire

1939

1940 Roues : ivoire

1946 Carrosserie : gris métallisé AC 109
à noir

1952 Roues : ivoire

1952 Carrosserie : gris perle AC 126

à gris bleu AC 122

1956 gris fumé AC 124

bleu nuit AC 601

noir

Roues : ivoire, avec caisse noire

gris perle, avec caisse gris

fumé ou bleu nuit

gris perle ou gris bleu, avec

caisse gris bleu

ADRESSES UTILES

Pour obtenir tous renseignements complémentaires pour l'entretien, la réparation ou la restauration d'une 15 six, il est possible d'acquérir la brochure consacrée aux tractions avant 7, 11 et 15, dans la collection «Les Archives du Collectionneur» éditée par la Revue Technique Automobile et disponible auprès de :

● **E.P.A. Librairie de l'Automobile**

83, rue de Rennes

75006 PARIS

Tél. : 548.15.14 ou 609.00.05

La société ci-après est souvent en mesure de procurer des pièces de rechange nécessaire à la réparation ou à la restauration :

● **Société Dépanoto**

1, rue Giroust

28400 NOGENT LE ROTROU

Tél. : (37) 52.03.25

Adresse de quelques clubs Citroën en France :

● **Amateurs de Citroën anciennes**

41, rue Marcel-Sembat

59184 SAINGHIN EN WEPPE

● **Cercle Citroën**

9, rue de la Grandière

37000 TOURS

● **Club Citroën**

47, rue de Fourqueux

78100 SAINT GERMAIN EN LAYE

● **La traction Universelle**

12, rue de Chartres

91400 ORSAY

Le département des Relations Publiques Citroën est à votre disposition pour tous renseignements : Citroën - Relations Publiques Service Relations Techniques.

133, quai André-Citroën, 75747 Paris Cedex 15, tel.: 578.61.61 poste 36.76.