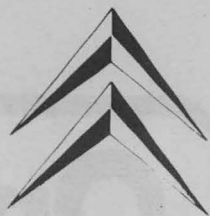


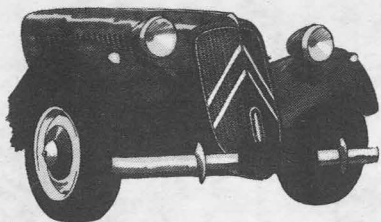
21. årgang nr. 127
maj 1983.



ATTRACTION



15 cv. TRACTION AVANT



1

TRACTION *SPECIAL*

La Traction

Traction Avant er den franske betegnelse for forhjulstræk -et begreb som siden 1934 har været så godt som ensbetydende med begrebet CITROËN.

Citroën Berline modellen nåede at blive produceret i over 700.000 eksemplarer inden den i 1957, godt 23 år senere, blev taget af programmet. På dette tidspunkt var den allerede en legende, men teknisk set stadig langt foran de fleste konkurrenter.

Franskmændene gav den kælenavnet La Traction.



Les Traction Avant
CITROËN

Traction Avant i Danmark 1983

På sin tid var tractionerne med til at dominere billedet på de danske gader og veje. Først i begyndelsen af tredserne kom der for alvor gang i skrotningen af bilerne. Mange biler som var produceret før krigen havde ellers overlevet indtil da.

Årsagen er nok den at man nu havde nået en sådan grad af velstand at man kunne udskifte sin Citroën til en ny og mere "moderne" vogn. Selv om tractionen stadig på de fleste områder var teknisk up to date, kan det jo ikke nægtes at mange af dens detaljer var håbløst forældet.

Det er svært at sige hvor mange vi idag har i landet - et meget løseligt skud: 150-200 stk i vidt forskellig stand.



Interessen for at køre traction vil ifølge sagens (bilens) natur aldrig dø ud. I de fleste lande i Europa findes der allerede store og velorganiserede traction-klubber, som holder liv i bilerne - blandt andet ved en omfattende produktion af reservedele. Eksempelvis kan jeg nævne den svenske klub, som startede i 1966, og tæller over 400 medlemmer - heraf ca. 35 danske.

Her i landet vokser antallet af entusiaster nu tilsyneladende hurtigt. Der er for det første den generation som er vokset op med bilerne og dermed født ind i interessen. Nu - en menneskealder efter produktionens ophør - ser det ud til at der er opstået hvad man kunne kalde den "anden generation" af interesserede som samler de sidste glemte vrage op til restaurering og samtidig puster ny inspiration til "førstegenerationen". Der arbejdes med gamle Citroën'er som aldrig før i dette land.

Denne herlige udvikling har naturligvis stærkt øget behovet for kontakt mellem de interesserede - ikke mindst fordi så mange vogne netop nu er ved at blive restaurerede.



Vi er derfor nogle, som nu prøver at ta' initiativ til at starte en dansk traction-klub. De første skridt er allerede taget, i det dette nummer af attraction ikke blot er udsendt til Citroënisterne men også til alle de formodede kommende medlemmer af en dansk traction-klub vi har kunnet finde frem til.

Vi er meget glade for den hånds-rækning vi har fået fra Citroënisternes side med at få plads i attraction og håber på et positivt feed-back så vi kan gøre "Traction - Spécial" til et fast indslag i dette blad.

Vi glæder os til et godt samarbejde fremover!



Træf i Hadsten

I august 1982 var vi nogle stykker som arrangerede det første danske træf for tractioner siden 1973.

Vi lejede Hadsten højskole i en week-end og det lykkedes os at få næsten 50 vogne samlet. Foruden de danske kom en del fra Sverige og Holland.

Det var ikke alle vore aktiviteter som forløb som vi havde regnet - men selvom der var et par smuttere, var det et meget hyggeligt møde og som sådan en succes.

Planlægningen af et nyt møde er allerede i fuld gang. Det bliver samme sted, datoerne er 19-20-21 august '83.

JMN



Et udsnit af bilerne ved bilmuseet i Gjern.



En smuk stribe af den seks-cylindrede B15six.

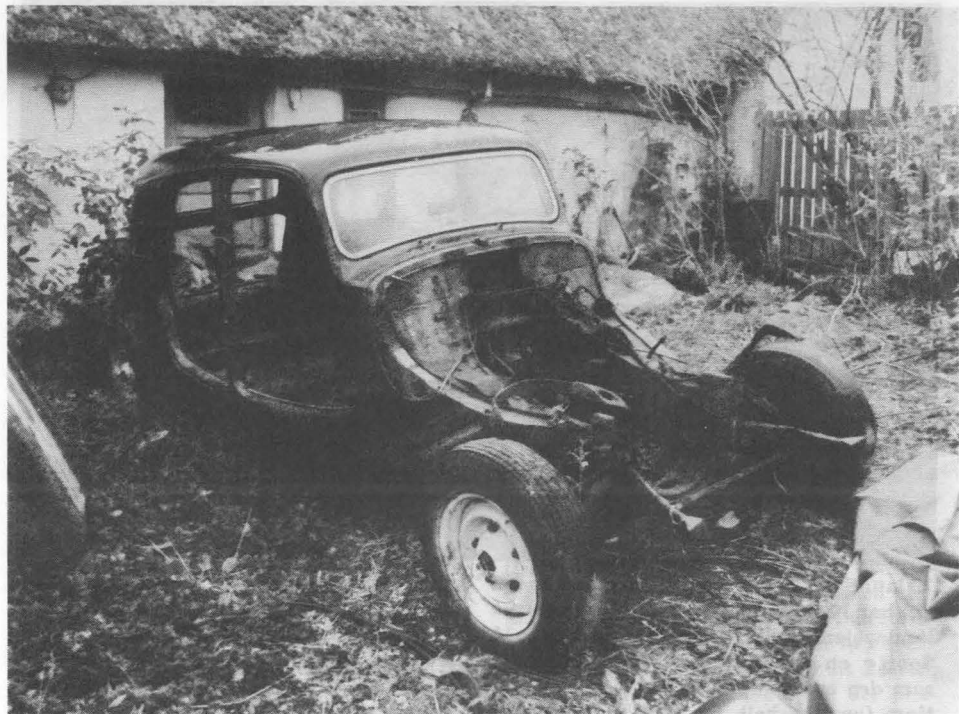
Vil du vide mere...

-eller har du et spørgsmål/kommentar, en idé eller andet vedrørende "Traction Avant Danmark", er du meget velkommen til at ringe til én af os. Her følger navne og tlf-numre:

Hroar Toppenberg: 08-186882, Jørgen Kjær: 06-988121,

Peter Juel Jeppesen: 02-954291, Jens Møller Nicolaisen: 01-698740.

TRACTION AVANT DANMARK



11 Familiale

Familialen er en variant af Normale-modellen, med akselafstanden forøget fra 3,09 m. til 3,27 m. Dette gør den til den mest rummelige af tractionerne med hele 2,30 m. fra instrumentbrættet til bagsædets ryg.

Den leveredes i flere forskellige versioner med klapsæder - som 6, 7, 8 og 9-personers på forskellige tidspunkter. Teknisk var den stort set identisk med Normalen, men et par forskelle (udover længden) kan lige nævnes: Udvekslingen i gearkassen (kron- og spidshjul) var forøget, da totalvægten var knap 250 kg. større. Ligeledes forøgedes udvekslingen i styretøjet og den havde kraftigere dimensionerede dæk og bagbremses.

Familialen produceredes i to serier - fra 1935-39 og fra 1953-57, hvor det jo var slut med La Traction. Den sidste vogn som forlod samlebåndet var en Familiale.

Idag er der vel kun 5-6 stykker tilbage i Danmark. Den her viste vogn tilhører Stig Larsen i Esrum. Den er fra 1954 og har kørt som Taxa i København. Den er desværre i en noget trist forfatning med rust, men den er iøvrigt komplet - selv mellemruden er der.

Stig har endnu ikke afgjort om han vil lave den eller sælge den, men både vogn og dele har nu fået plads i en god lade - så den i hvert fald er reddet fra den totale undergang.

Skulle du være interesseret i at høre nærmere om bilen, kan du ringe til Stig på tlf. 02-248507 og høre nærmere.

JMN

Vi prøvekører

CITROËN *11 Sport*

Blandt de vogne, som SMJ efterhånden har haft lejlighed til at prøvekøre på landevejen, indtager denne Citroën »11 Sport« en absolut særstilling, for så vidt som den er en udpræget førkrigskonstruktion (nemlig helt fra 1934), der stadig produceres i praktisk talt den samme skikkelse som dengang, den første gang blev præsenteret for den undrende verdens øjne. Den vogn, vi havde lejlighed til at underkaste en undersøgelse, er naturligvis produceret i 1950, men det bemærkelsesværdige er, at den i de fleste henseender hævder sig endog særdeles smukt blandt de vogne, der først er konstrueret efter krigen, og at den i kraft af sine mange originale konstruktionsdetaller stadig repræsenterer en teknisk standard, der efter 16 års forløb kan tjene som forbillede for de fleste rationelt og videnskabeligt arbejdende automobilfabriker.

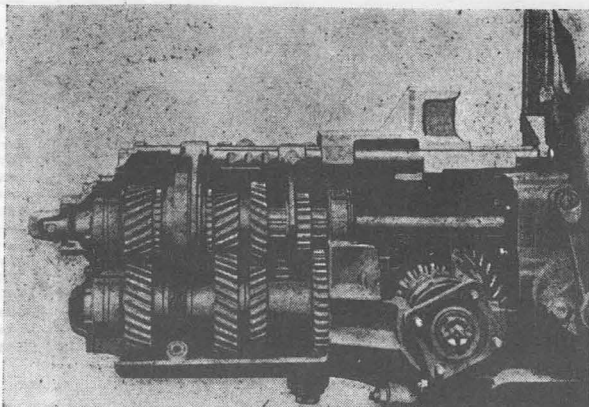
Hvis man i få ord skulle karakterisere denne »11 Sport«, måtte resultatet vel nærmest blive, at det er et udpræget nyttekøretøj, ved hvis udformning der er lagt den aller største vægt på kørselskomfort og køreegenskaber. En lang akselafstand, en fremragende, hydraulisk dæmpet torsionsaffjedring for og bag (som andre bilfabriker først i de seneste år lidt tøvende er begyndt at kopiere) og en rigeligt dimensioneret, forholdsvis langsomt gående motor, der kun udsættes for lave

mekaniske og termiske belastninger, tegner tilsammen billedet af et køretøj, som svarer til, hvad man i 1950 vil kalde god, moderne konstruktionspraksis. På denne baggrund vil man kunne forstå, hvilken forudseenhed og dristighed fabriken må have været i besiddelse af, da den i 1934 — formentlig under en overvældende økonomisk risiko — tog den logiske konsekvens af automobilteknikens nyeste forskningsresultater og begyndte at fremstille et køretøj, ved hvis udformning der alene var taget rent tekniske hensyn. Værdien af en sådan fremgangsmåde synes at være indlysende for alle med undtagelse af størstedelen af verdens automobilfabriker.

Citroën var en af de første masseproducerede personvogne, som var udstyret med forhjulstræk, og den anvendte udformning af trækket til forhjulene har — efter at man i årenes løb yderligere har raffineret systemets enkeltheder — nu nået en sådan grad af fuldkommenhed, at man hermed kan betragte forhjulstrækkets fundamentale problemer — der i begyndelsen kunne give anledning til visse vanskeligheder — for fuldstændig løst.

Vi skal ikke ved denne anledning påny komme ind på diskussionen om forhjuls-kontra baghjulstræk — emnet har tidligere været berørt i forbindelse med spørgsmålet om automobilernes stabilitet overhovedet, og det må være tilstrække-

Snit igennem differentialboks og gearkasse i Citroën »11 Sport«. Fra koblingshuset til højre passerer den drivende aksel over og til venstre for kronhjulet fremefter til gearkassens øverste aksel. Gennem 1., 2. og 3. gears skråtskårne tandhjul føres trækket videre til gearkassens nederste aksel og gennem denne på ny bogud til spidshjulet. Forrest ses den jirkantede slange, på hvilken den venstre kardanaksel's inderste kryds skal monteres. Kraften fra motor til differentiale føres altså ved denne konstruktion altid gennem en tandhjulsforbindelse, hvilket er forklaringen på tandhjulenes usædvanlig kraftige konstruktion.



ligt endnu en gang at minde om, at den forhjulstrukne vogn naturligvis ved hurtig kørsel i sving har en større sikkerhedsmargin (vel at mærke, hvis hjulene trækker), inden skridning af vognen på tværs af vejen sætter ind; på den anden side er der mange købere — ikke mindst blandt dem, der ynder en sportspræget køreteknik — som foretrækker baghjulstrækket, fordi det — når vogne viser tendens til udskridning — byder dem ikke mindre end to muligheder for atter at rette vognen op (nemlig enten ved at slippe gasen eller ved at give ekstra gas). Det afgørende er, at den enkelte kører indretter sin køreteknik efter den benyttede form for kraftoverførslen mellem hjulene og vejbanen og ved en forsigtig »prøven sig frem« under forskellige driftsforhold finder frem til de grænseværdier for hastig-

hed og kurveradius, der kan befares med fuld sikkerhed.

Citroën »11 Sport« udmærker sig også ved sit udstyr og passagerummets indretning som et robust og gennemført praktisk nyttekøretøj — der er ingen overflødige dikkedarer, men på den anden side mangler man heller ingen af de indretninger, som er nødvendige for den fører, der kan lide at køre og behandle sit køretøj 100 pct. korrekt. Kørestillingen, der præges af det lodrette forbrædt og den højtliggende hængsling for pedalarmene, kan virke lidt usædvanlig for den kører, der er godt kendt med andre, moderne personvognskonstruktioner, men man vænner sig hurtigt til at sidde med fødderne på det vandrette gulv, og rattets placering er hævet over kritik. Pladsforholdene er udmærkede og tilstrækkelige, selv for tek-

SPECIFIKATIONER

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
 Boring: 78 mm.
 Slaglængde: 100 mm.
 Slagvolumen: 1911 cm.
 Ventilstilling: Topventil.
 Kompressionsforhold: 6,5 : 1.
 Maksimal hestekraft: 56 ved 3800 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
 Gearkasse: 3 frem og 1 bak, synkromesh mellem 2. og 3. gear.
 Gearstangsplacering: Instrumentbord.
 Udvekslinger: 1. gear: 3,81 : 1.
 2. gear: 2,12 : 1.
 3. gear: 1,25 : 1.
 Udveksling i differentiale: 3,44 : 1.
 Hjulstørrelse: 165 × 400.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
 Fabrikat: Citroën.
 Amperetimer: 85.

BREMSER:

Fabrikat: Lockheed.
 System: Hydrauliske.
 Forhjulsophængning: Uafhængige, torsionsstænger.
 Baghjulsophængning: Uafhængige, torsionsstænger.

CHASSIS:

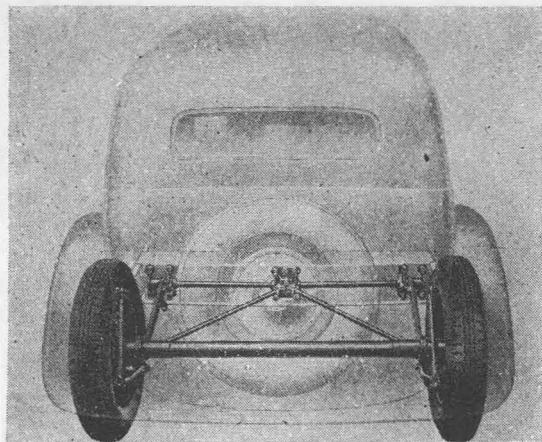
Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: Berlina.
 Personantal: 4/5.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2910 mm.
 Sporvidde: For 1374 mm.
 Bag 1354 mm.
 Total længde: 4450 mm.
 Total bredde: 1670 mm.
 Total højde: 1520 mm.
 Egenvægt: 1035 kg.
 Benzin: 45 l.
 Olie: 4/4,5 l.
 Vand: 7,5 l.

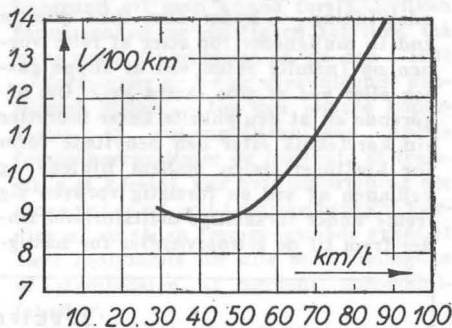


Et billede, der viser baghjulsophængningen i den afprøvede Citroën „11 Sport“. De to baghjul er monteret på en stiv, gennemgående røraksel, som ved hjælp af to fremadgående, vridningslapper radiusarme er hængslet til det selv bærende stålkarosseri — disse arme har hver for sig fat i en af de to tværliggende torsionsstænger, der er anbragt umiddelbart under bagsædets bageste kant. Tværkræfterne mellem aksel og karosseri optages af de viste, diagonalt anbragte trækstænger, der i deres yderste ender er hængslet til akslen, medens de på midten løber sammen og har fat i det samme beslag, som danner forankring for den faste ende af torsionsstængerne. De hydrauliske støddæmpere er fastboltet under akslen (og hører altså derved med til den uafjædrede vægt), og de er ved lodrette stænger hængslet til karosseriets skærmparti.

nisk afdelings overdimensionerede medarbejdere, og skulle der være enkelte, som ønsker mere albuenum, kan de jo foretrække den noget større model »Berline 11«, som i sine mekaniske egenskaber er identisk med den afprøvede vogn. Med hensyn til placeringen af instrumenter og kontrolorganer har fabriken i årenes løb eksperimenteret sig lidt frem, og vi ser ingen anledning til at ændre yderligere på de nu opnåede resultater. Et vel anbragt og godt belyst instrumentbrædt umiddelbart foran føreren (med et ur, der går rigtigt), kombineret lysafbryder og hornkontakt under rattet og choker, startkontakt og retningsviserafbryder umiddelbart til højre for gearstangen, der rager ud af en slidse i instrumentbrættet, giver tilsammen mulighed for bekvem og præcis kontrol med alle vognens funktioner. Ved det eksemplar, som SMJ havde lejlighed til at afprøve, havde man monteret et plasticrullegardin foran køleren og et kølevandstermometer på instrumentbrættet — disse elementer, der ikke hører med til vognens standardudstyr, viste sig under vore ture i slutningen af november særdeles nyttige, og det var især forbløffende så hurtigt, man efter en kold start kunne få kølevandstemperaturen op på de normale 80° C. blot ved to eller tre gange under kørslen at stille på gardinet.

Betragter man de hosstående kurver over henholdsvis accelerationsevne og benzinförbrug, vil man se, at den nye »11 Sport« (hvis kompressionsforhold nu er hævet til 6,5 imod før 6,2) hører til de to eller tre hurtigst accelererende vogne i

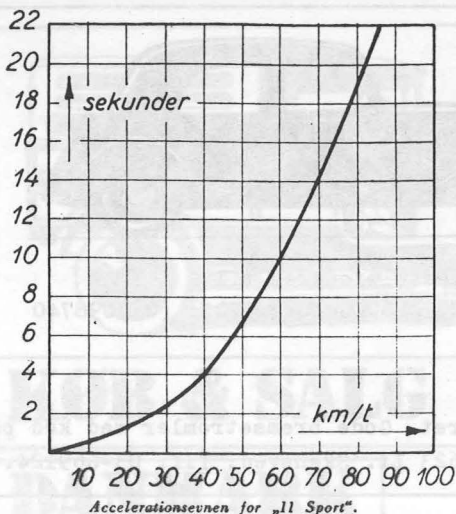
den serie, vi hidtil har haft anledning til at stifte bekendtskab med — på den anden side er kurven for brændselsforbruget i liter pr. 100 km ved forskellige hastigheder præget dels af det relativt store slagvolumen i sammenligning med vognens vægt og dels af en relativt stor luftmodstandskoefficient (til trods for den



Citroën 11 Sport's benzinförbrug er anskueliggjort i ovenstående kurve.

glat gennemgående bund i det selv bærende karosseri). Ved nogle rent orienterende udløbsforsøg, der gennemførtes i forbindelse med de øvrige prøver, fandt vi frem til værdien 0,42 for luftmodstandskoefficienten — til sammenligning tjener, at de bedste strømlinevogne, som fremstilles i serieproduktion i dag, er karakteriseret ved værdierne 0,36 og 0,34.

Til slut et par ord om bremserne (som vi normalt ikke ofrer megen omtale, fordi de ved relativt nye vogne altid er i orden). På dette punkt har Citroën fabriken fulgt det samme princip som ved udform-



ningen af vognens øvrige elementer, nemlig, at selv ved fuld anvendelse af maskineriet må der kun opstå lave termiske og mekaniske påvirkninger. Bremsearealet er meget stort, når man drager sammenligning med andre, moderne personvogne af tilsvarende vægt, og det var os faktisk umuligt — selv ved gentagne opbremsninger fra høj hastighed — at fremkalde den ringeste grad af »fading« i bremsevirkningen, samtidig med at pedalkraften var let og ensartet under alle forhold.

En detalje, som fortjener den største anerkendelse, og som samtidig repræsenterer en nyhed efter den hidtil fulgte Citroën praksis, er et tændingsindstillingshåndtag på instrumentbrættet, ved hjælp af hvilket man under kørslen kan regulere tændingstidspunktet eller rettere hele tændingsindstillingens niveau. Når man ønsker at opnå den bedst mulige udnyttelse af den kostbare benzin, er det nødvendigt, at føreren har en mulighed for at finindstille tændingen efter såvel motorens øjeblikkelige temperaturlstand som oktantallet for den benzinsort, der benyttes. Fordelen ved den nævnte indretning kommer bl. a. klart til udtryk umiddelbart efter en kold start, da fuld anvendelse af chokeren er nødvendig — samtidig kan man imidlertid — så længe motoren er kold — stille ind på meget høj tænding og derved delvis kompensere for det meget høje benzinförbrug, der normalt er en følge af den kraftige chokning.

Citroën fabriken meddeler, at man i

øjeblikket har lager til øjeblikkelig levering i begge de to »11« modeller, og det fremhæves, at vognene leveres med kort varsel i enhver farve efter kundens ønske, idet køretøjerne kommer hjem fra Frankrig i grundet tilstand og derefter lakeres og færdiggøres på fabriken her.

Ovenstående prøvekørsel har vi fundet i Skandinavisk Motor Journal, december 1950.

Godt stof til bladet er endnu en mangelvare. Skulle du ligge inde med lignende interessante artikler eller andre ting, som du mener kan være interessant for andre at se, vil vi være meget taknemmelige hvis vi kan låne det til affotografering.

JMN

Fotos

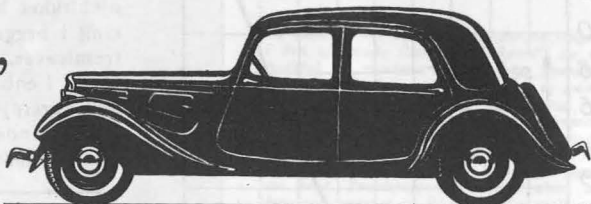
Gamle billeder af tractioner, fra den tid de var almindelige søges til låns til affotografering, med henblik på at opbygge et billedarkiv. Det er jo snart sidste udkald hvis ikke det hele skal gå tabt. Kig lige i foreldres og bedsteforeldres fotoalbums — spørg naboerne og hjælp med at bevare historisk materiale.

Værktøj

To komplette sæt specialværktøj søges til værktøjsudlåning i vor kommende klubs regi — henholdsvis øst og vest for Storebælt. Enten til købs eller også bare kontakt med nogle som er villige til at udlåne deres eget værktøj. Måske findes der noget på et gammelt Citroën-værksted?



Køb & salg, bytte, kontakt-



TRACTION-ANNONCER - sendes eller indtelefoneres til
Jens Møller Nicolaisen, Bækkebo 10, 2860 Søborg. Tlf: (01)698740

Købes til 11 Sport '48:

Gearkasse i god stand - gerne renoveret. Gode bremsetromler med kød på.
Ulrik Hildebrandt, Yderholmvej 63, 4623 Li. Skensved. Tlf. 03-669124.

Købes: Fortøj til 11 Normale 1956.

Michael Hansen, Sdr. Byvej 14, Jersey, 2680 Solrød Str. 03-669791.

Købes til 11AL 1934: Komplet motor og gearkasse, eventuelt dele til do.
samt venstre forskærm m. gitter til horn.

Sælges: 2 sæt motorhjælme til førkrigs-Sport m. klapper. Reservehjulskåbe til Traction før 1952. Gerne byttehandel.

Kontakt søges med andre ejere af 1934-modeller.

Jørgen Kjær, Solkjærvej 19, Tinning, 8382 Hinnerup. Tlf. 06-988121.

Sælges/byttes: Jeg har næsten alle dele fra en Sport'46, vognen har kun kørt ca. 85.000 km. ialt, så der er mange gode sliddele. Der er også karrosseridele samt dele af selve karrosseriet.

Jeg er mest interesseret i at bytte delene med lignende fra efter 1952, men ring og hør hvis der er noget du mangler.

Kim Clasen, Lykkesborg Allé 8, 2860 Søborg. Tlf. 01-670578/arb.691502.

Sælges: til Citroën B11

Venstre bagskærm fra før 1938 (den smalle type), sandblæst og med pladearbejdet udført. 1 sæt malede forlygter - uden buler - komplette med paraboler og glas. 1 kølerhjælm med ribber til Normale.

Købes: kølerhjælm med klapper til førkrigs-Normale. Evt. bytte.

Peter Juel Jeppesen, Hestetangsvej 14, 3520 Farum. Tlf. 02-954291.

Købes til 11 Sport 1951:

Komplet sæt gulvtæpper i god stand. Forkofanger, buet, i kraftig kvalitet. Skal være pæn i forkromningen. Jeg har iøvrigt mange dele at bytte med!

Jens Møller Nicolaisen, Bækkebo 10, 2860 Søborg. Tlf. 01-698740.