



ATTRACTION 224

36. årgang · juli 1999



TRACTION SPECIAL

Traction Avant Danmark



Bestyrelsen:

Formand:

Torsten Laursen Vig

Randersgade 57, 3.th.,
2100 København Ø. Tlf: 35 38 17 49.

Kasserer (indmeldelse):

Jørgen Krogh

Øvej 18, Sverdrup,
6100 Haderslev. Tlf: 74 58 48 00.

Sekretær:

Jens Møller Nicolaisen

Ravnsborggade 5A, 4.th.,
2200 København N. Tlf: 35 39 53 20.

Aktiviteter - øst:

Eugenio Lai

Baldersgade 16, 2.tv.,
2200 København N. Tlf: 35 81 68 70.

Aktiviteter - vest:

Finn Lyster

Smedebakken 26,
8653 Them. Tlf: 86 84 72 49.

Andre klubaktiviteter:

Klubbibliotek, arkiv og butik:

Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle.
Tlf: 75 83 00 49.

Værktøjsudlån - øst:

John Reece

Nakskovvej 102,
2500 Valby. Tlf: 36 30 74 02

Værktøjsudlån - vest:

Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle.
Tlf: 75 83 00 49.

Vognregister:

Torsten Laursen Vig

Randersgade 57, 3.th.,
2100 København Ø. Tlf: 35 38 17 49.

Hjemmeside:

www.traction.dk

Klubbens gironummer: 828-0584

Redaktion:

Jens Møller Nicolaisen

Ravnsborggade 5A, 4.th.,
2200 København N. Tlf: 35 39 53 20.
e-mail: jmn@traction.dk

Peter Juel Jeppesen

Strandgade 10B, 3.,
1401 København K. Tlf: 32 54 14 27.
e-mail: arkpeter@post4.tele.dk

- *Vi træffes også om dagen på:*

Tlf: 33 93 42 90 · fax: 33 32 35 88

Bladet udkommer 6 gange årligt; næste nummer omkring 1. september. Deadline til dette nummer: 1. august med morgenposten.

Vi er glade for at få tekst på diskette eller pr. e-mail!

Artikler i bladet er ikke nødvendigvis udtryk for klubbens eller redaktionens synspunkter.

Fra formanden...

Sæsonen er nu godt i gang, og de første arrangementer er allerede overstået.

Vi var igen en stor gruppe danskere (21 stk.), der deltog i det svenske sommertræf på Öland i pinsen. Desværre kom jeg ikke af sted i Sporten, da den lette banken, jeg troede var et spørgsmål om at stille ventiler, viste sig at være mindst et defekt plejstangsløje – surt. Det er specielt ærgerligt, da jeg havde planlagt at bruge den kommende vinter til at renovere motor.

Sommertræffet i år 2000 er allerede planlagt og Hans-Henrik Sørensen fra vores meget aktive gruppe i Nordjylland, har bedt mig oplyse at det finder sted ved Tranum Strand i Jammerbugten.

Stedet hvor vi skal bo ligger helt ud til Vesterhavet, og der skulle være plads til mindst 150 mennesker.

Når jeg nu er inde på det med sommertræf, vil jeg gerne komme med en opfordring til jer som skal deltage i Karrebæksminde. Tag nu en masse stumper med, så vi kan få et rigtig spændende stumpemarked. Der har desværre gennem de sidste par år været en tendens til at stumpemarkedet er gledet lidt i baggrunden i forhold til de andre aktiviteter på sommertræffet. Det er synd, da man jo ikke kan tænke sig en bedre lejlighed, til at få afsat de ting man ikke selv kan bruge.

Bladet skal også lige have et par ord med på vejen. Jeg synes selv at det er blevet utrolig flot, og Jens har lovet mig, at når han får finpudset det sammen med trykkeriet, bliver det endnu flottere.

Vi vil meget gerne have en reaktion fra jer, kære medlemmer, hvad synes I om det nye blad?

Skriv, ring eller e-mail til os med jeres mening. Torsten Vig

Redaktionelt

Ja, Torsten har jo allerede skrevet lidt om bladet - redaktionen takker naturligvis pænt for roserne.

Til gengæld kan vi så rose Torsten for noget af dét, han går og foretager sig! Antallet af registrerede biler i det historiske register nærmer sig nu 600 - altså langt flere end der eksisterer. Man ved jo aldrig helt hvad der kommer ud af at samle oplysninger sammen, men der har vist sig mange sjove ting! F.eks. er det nu sikkert, at bilerne er kommet hertil i serier med fortløbende stelnumre. Dermed kan vi f.eks. udpege Sporter med en sandsynlig fortid som varebiler. Andre oplysninger kan dokumentere eller sandsynliggøre en bils ejerhistorie. Vi kan fastslå om en motor har siddet i en Sport eller Normale - og flere biler har "fundet" deres originale motor!

Torstens indsats er enorm - og harmonerer flot med ét klubbens formål: at samle og bevare al den viden vi kan skaffe os om TA-historien i Danmark! Redaktionen opfordrer derfor alle til at bidrage med oplysninger! Alt har interesse!

-jmn.

Sommertræffet 20-22 august

Tilmeldingsfristen til selve træffet er for længst overskredet, men alle er naturligvis velkomne til at komme og deltage i

GENERALFORSAMLINGEN

- der finder sted søndag den 22. august kl. 9.30.

Træffet afholdes i Karrebæksminde ved Næstved. Nærmere oplysninger (f.eks. kørevejledning) kan fås hos Johnny Hansen, tlf: 56 82 09 19.

Lokalmøde i Bogense

Der afholdes lokalmøde hos Henrik Rasmussen på Bladstrupvej 8 i Bogense, **lørdag den 11. september**, fra klokken 14.00. Henrik har udover 11'eren ca. 20 veterantraktorer, som han vil vise frem denne dag. Der vil også blive tid til en køretur i det meget naturkønne område.

Tilmelding til Henrik på telefon 64 86 18 01 senest 1. september.

Gearkasse-værkstedsmøde

Der afholdes værstedsmøde hos Christian Friis i Bredebro i weekenden d. 2. og 3. oktober. Et "praktisk" arrangement, hvor der bliver mulighed for selv at skrue - under kyndig vejledning. Program følger i næste blad.

Tilmelding i god tid til Christian på tlf. 74 71 01 56 eller til Finn Lyster, tlf: 86 84 72 49.

Klubmøderne i Roskilde holder sommerpause...



Skogsvrak...

Henrik Lundberg har sendt os disse billeder af en 11 Normale fra 1950. Vognen står ca. 30 km nord for Helsingborg, ved et hus der er til salg. Køber man huset følger vognen med helt gratis! Men ville det ikke være synd at flytte den?



Billederne er jo et fint bidrag til vores Citroën-fortids-foto-konkurrence - ingen tvivl om, at det netop er fortiden (og ikke fremtiden), der præger køretøjet!!!

Bengt Bengtsson ser efter om nøglerne mon skulle side i. Historien melder ikke om det er tilfældet, men at reservehjulet mangler er vist tydeligt nok.

Traction Avant

Fælge & dæk

Tekst: Jens Møller Nicolaisen. Fotos: JMN, PJJ, Torsten Vig og Eugenio Lai.

De fleste af os kender fornemmelsen af at være højt hævet over det jordiske - fornemmelsen af at svæve i en himmelsk rus - når vi kører i vores traction på en sommerdag, på vej til gode oplevelser. Sådan en dag, hvor alting bare fungerer; motoren går som en mis og alle bilens komponenter spiller sammen i en ophøjet symfoni, sidevinduet rullet halvt ned, rapsmarker der dufter etc., etc. Kort sagt: Den ultimative køreoplevelse!

Denne artikel handler om de 4 runde genstande, der sidder nederst på bilen og som i den slags øjeblikke er vores absolut eneste jordforbindelse.

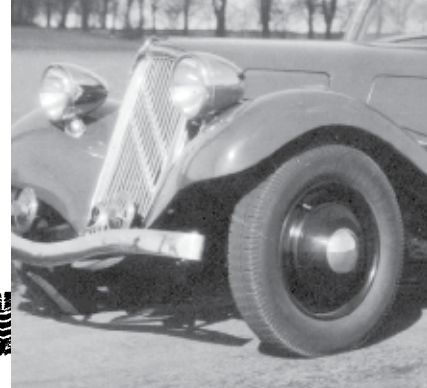


Med artiklen, der af pladsmæssige årsager er delt op i to, vil jeg forsøge at gennemgå udviklingen af fælge og dæk, der har siddet på tractionerne. Målet er at give en idé om hvad der er originalt til en given bil - samt hjælpe til identifikation af de mange forskellige fælge og tilbehør, man kan støde på.

Der findes mange forskellige typer hjul til tractionen. Det kan være svært at finde rundt i, ikke mindst fordi samtlige fabriksmonterede fælge (med et par undtagelser) blev leveret til Citroën af Michelin, og derfor ikke findes i reservedelskatalogerne. Af samme grund må indholdet i det følgende også tages med et gran salt her og der; der er altid undtagelser - og fejtagelser...

3 generationer

På tractionen har der igennem tiderne været 3 "generationer" af fælge. Den første er Michelin "Stop", ofte benævnt vulstfælgene, der sad på bilerne fra starten i 1934 og frem til pilotehjulenes fremkomst i begyndelsen af 1938. Dækkene til de første fælge hed Michelin Superconfort og Superconfort Stop. Anden generation er pilotehjulene og dækkene af samme navn. I 1946 afløstes pilotefælgene af Michelin "BM"; pilotedækkene



fortsatte op til midt i halvtredserne, hvor de blev afløst af de moderne Michelin "X" radialdæk.

I dette nummer af bladet beskrives de to første, Stop og Pilote. BM hjulene og X-dækkene vender vi tilbage til i næste nummer, som også vil handle om alternative fælge; diverse tilbehørshjul og de belgiske hjul.

Historien handler, som det også fremgår af ovenstående, næsten lige så meget om Michelin som om Citroën. Her er ikke sagt et ord om økonomisk afhængighed. Lige som Citroën har Michelin tradition for teknisk at høre til den absolutte avantgarde, med adskillige nyskabelser, der senere (men ofte meget senere) blev til normer og standarder.



1. Michelin Stop/Superconfort

Som bekendt blev tractionen skabt efter en meget kort udviklingsperiode; omkring 1 1/2 år. Konceptet i bilen var helt nyt, genialt og et enormt tigerspring i bilens udviklingshistorie - og har naturligvis krævet udvikling og konstruktion af en stor mængde komponenter.

Med med til sandheden hører også, at bilen på grund af Citroëns finansielle situation, kom for tidligt på markedet - med mange børnesygdomme og svage punkter. Næsten alle bilens enkeltdele blev modificeret og mange vigtige konstruktioner ændret frem til 1938.

'Stop'-fælgene

Den første type fælg, Michelin Stop, blev ikke udviklet til tractionen. Den blev arvet fra de baghjulstrukne "Rosalie"-modeller (8, 10 og 15). Selv de sidste modeller af C4 og C6 fra slutningen af tyverne kørte med Stop-fælgene, som sikkert har været gode nok til disse biler. Men kravene til hjulenes kvalitet var langt større på den ny Traction Avant. Stop-fælgene kunne dårligt leve op til bilen; dels var de meget smalle, temmelig tunge, ofte skæve og i ubalance etc.

Beskrivelse

Stop-fælgene blev monteret på tractionerne fra starten i 1934 og frem til Pilotehjulene kom i 1938. Man kan hurtigt kende dem på at hjulkapslerne er uden monteringsbolten i centrum; hjulkapslerne er fastgjort ved hjælp af en fjedrende ring af plade skjult indvendigt i kapslen, der presses fast over en stålring på fælgen.



Stop-fælgene kendes nemt på den kraftige vulstkant, samt på at hjulkapslerne er monteret uden center-skrue. På billedet ses de i den mindste størrelse, dækkene til denne hedder 140x40.

Selve fælgen er traditionelt konstrueret, med en centerdel i kraftig, presset plade og en fælgring med en ret kraftig ombukket vulstkant. De to dele er samlet med nitter.

For at kunne montere dækket, har fælgringen en fordybning i midten, som vi kender det fra alle andre fælg - men med en noget kuriøs udformning, idet

fordybningen kun forløber halvejen af fælgen rundt, dybest ved ventilhullet.

Afmontering af dæk skal altså ske ved at trykke dækket ned ved ventilen - og så dækjernet ind lige overfor! Fælgen er altså ekscentrisk - hvilket må formodes at gøre 100% afbalancering til en umulig opgave.



På fotografiet ses tydeligt Stop-fælgenes excentriske udformning - skal dækket af, må man presse det ned i fordybningen foroven! Man kan også se det udefra - se tegningen nederst på siden.

Fælgen til venstre er forresten sjælden. Den er til de store størrelser dæk, men med 5 huller. Hjulkaplsens monteringsring er udenfor hjulboltens radius, altså den store (tidlige) udførelse - beregnet til model 7S.

fælge. Men lige et par generelle ord mere...

Dimensioner

Lad os først slå fast, at de forskellige traction-modeller kører med forskellige dækstørrelser = forskellige fælgbredder.

Dækdimensionerne er som følger:

- Model 7A, 7B, 7C: **140x40**.
- Model 7S, 11AL, 11AM, 11BL (altså alle 11 Sport) samt 11A og 11B (Normale): **150x40**.
- Model 11 Sedan/Limousine/Familiale (altså med lang akselafstand): **160x40**. (Skulle nogen have brug for at vide det, er denne forresten også korrekt dækstørrelse til en 22CV).

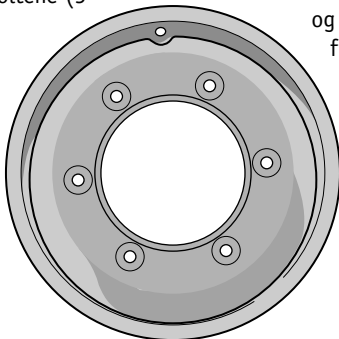
Dette er de af Citroën specificerede dækdimensioner. Det første tal er udtryk for dækkets tværmål (dvs. både bredde og højde), f.eks. 150 mm målt indvendigt fra dækkets midterlinie til kanten. De 40 er dækkets diameter, målt ved kanten.

Senere blev dette mål opgivet i millimeter (400), idag bruger man tommer.

Typer

Stop-fælgene blev lavet i flere forskellige varianter og dimensioner til tractionerne, afhængig af årgang og model. Da fælgene som nævnt ikke findes i Citroëns reservedelskataloger, kan det være svært at få overblik over de forskellige, men i hvert fald findes der mindst 7 forskellige typer, med forskellig bredde (ialt 3 bredder) og forskellig udførelse af monteringen til hjulkaplsens samt med forskelligt antal huller til hjulboltene (5 eller 6).

Skemaet på næste side håber jeg kan hjælpe til at holde styr på de forskellige



Hjulkaplseringen

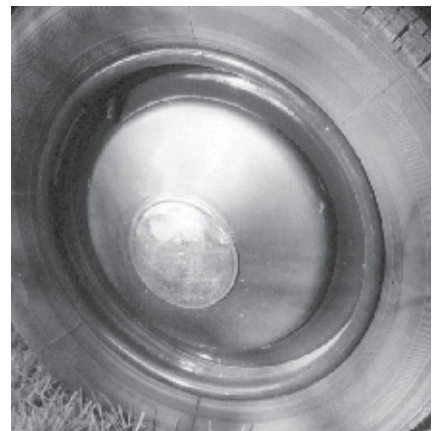
På de tidlige modeller er ringen til fastgørelse af hjulkaplsens stor - og sidder udenfor hullerne til hjulboltene. Senere modeller har en mindre ring, fastgjort på små stag af profileret blikplade langs fælgens midterhul og indenfor hjulboltens radius. Fælgene er ivoigt ens i de to udførelser, og man kan godt "ombygge" en fælg med en anden størrelse ring.

Hjulkaplslerne

Hjulkaplslerne til stop-fælgene findes i to størrelser, hhv. 274 mm Ø og 310 mm Ø. Hver størrelse findes så igen i to typer, nemlig med stor eller lille hjulkaplsring. Ialt altså 4 forskellige kapsler.

De store hjulkaplsler er kun til 6-huls fælgene og kan foruden størrelsen kendes på at yderkanten buer indad mod fælgen/bilen.

De små hjulkaplsler ligner meget dem vi kender fra de almindelige efterkrigshjul (BM-hjulene), men er som tidligere nævnt uden boltene i midten af kalotten.



MICHELIN STOP - fælge og hjulkapsler:

	Periode	TA model	Dækdimension) ¹	Bredde) ²	Bolte	Kapselring Ø) ³	Hjulkapsel Ø/res.nr.
A	indtil 06.35	7A, 7B, 7C	130/140 x 40	110 mm	5	230 mm (stor)	274 mm/ 390.166) ⁶
B	06.35 - 01.38	7C	130/140 x 40	110 mm	5	154 mm (lille)	274 mm/ 390.233
C	indtil 09.34	7S (11A, 11AL)) ⁴	150 x 40	115 mm	5	230 mm (stor)	274 mm/ 390.233
D	indtil 06.35	11A, 11AL, 22CV	150/160 x 40	120 mm	6	276 mm (stor)	310 mm/ 390.193
E	06.35 - 02.37	11A, 11AL	150/160 x 40	120 mm	6	200 mm (lille)	310 mm/ 390.210
F	02.37 - 01.38	11AM) ⁵ , 11B, 11BL	150 x 40	115 mm	5	154 mm (lille)	274 mm/ 390.233
G	02.37 - 01.38	11 lang akselafst.	150/160 x 40	120 mm	5	154 mm (lille)	274 mm/ 390.233

Noter til skemaet:

- De af Michelin anbefalede dækstørrelser til den pågældende fælg er indhugget i fælgens midterdel. Hedder fælgen f.eks. 150/160 x 40 kan anvendes både str. 150 x 40 og 160 x 40. Dette skal ikke forveksles med de af Citroën foreskrevne dækstørrelser til de forskellige modeller.
- Fælgens bredde, målt udvendigt.
- Diameter iflg. reservedelskatalogerne. "Stor" eller "lille" angiver om kapselringen er place-
- ret udenfor eller indenfor hjulboltens radius.
- Antallet af 11AL og 11A produceret før september 1934 er forsvindende lille - højst et par hundrede vogne.
- 11AM er en sjælden overgangsmode mellem 11AL og 11BL, med 10" bremsetromler. 315 vogne fra februar 1937.
- I hvert fald de helt tidlige af disse hjulkapsler er lavet af messing; både yderring og kalot.



Dunlop

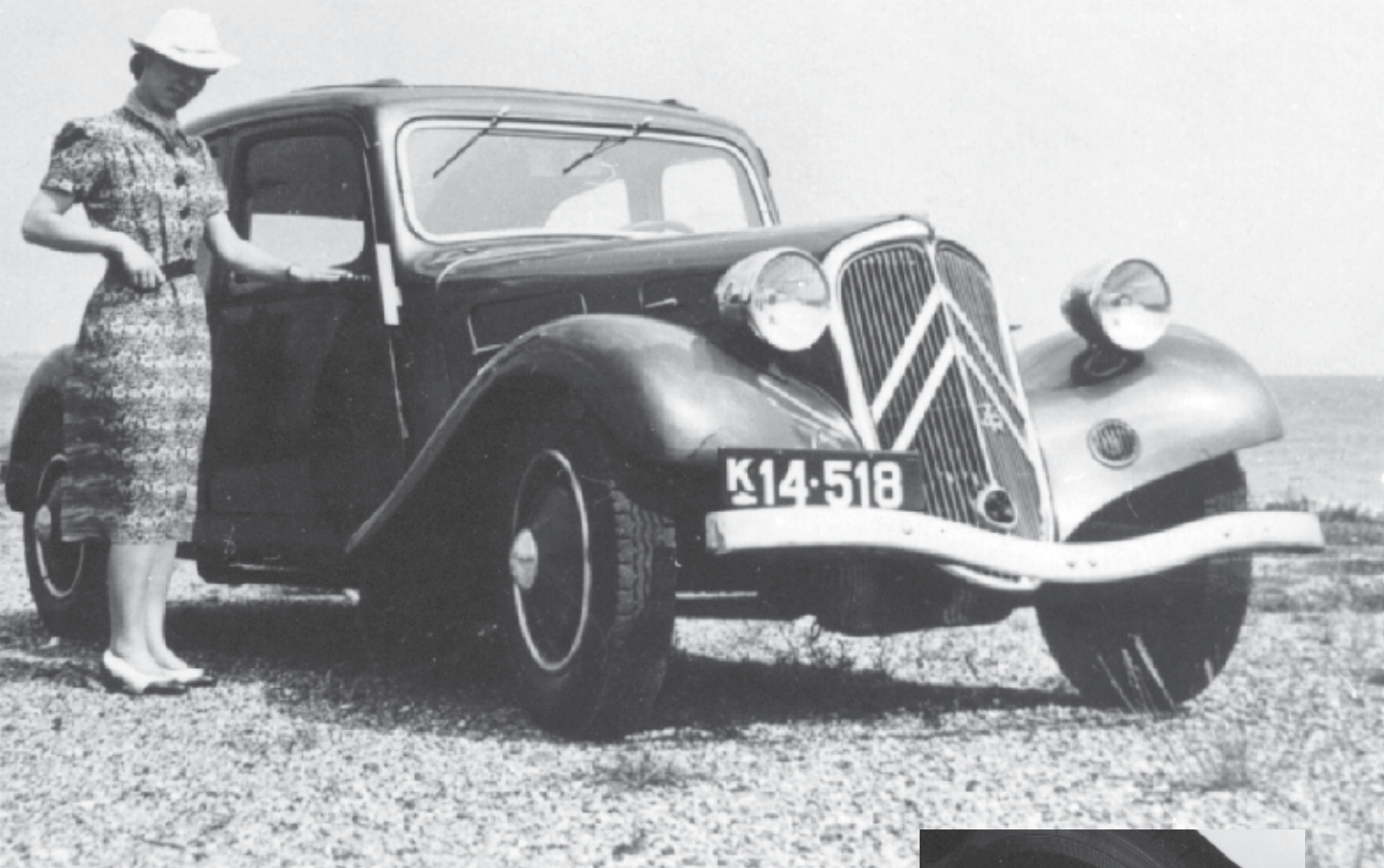
Det var ikke alle fælge, der i perioden 1934-37 blev leveret af Michelin. Flere kilder nævner, at også Dunlop har leveret fælge, hvilket bekræftes af at visse tidlige reservedelskataloger (1949, 1950) indeholder en særlig hjulkapsel til Dunlop-hjul (med reservedelsnummer 392.503). Den er med den lille diameter (274 mm), og må derfor udelukkende være beregnet til 5-huls-fælge. Den findes ikke i reservedelskatalogtet fra 1936.

Hvilke biler har kørt på Dunlop-fælge? Måske er det kun 7'erne. Gælder det også 11'erne, må det enten dreje sig om nogle få biler fra 1934 (usandsynligt) eller biler fra 1937. Oplysninger om dette, der videregives til redaktionen, vil øjeblikkelig medføre et tillæg til denne artikel i førstkomende nummer af bladet!



< Her ses et hjul m. 6 bolte og den påsvejsede ring til montering af hjulkapslen. Ringen er den lille type, der sidder indenfor hjulboltens radius. Dækket er et nyfremstillet Michelin Superconfort.

<< De store hjulkapsler til Stop-fælgene er som det fremgår af skemaet kun anvendt til biler med 6 hjulbolte. Bortset fra størrelsen, kendes de let ved at yderkanten krummer indad mod fælgen. Ser man en Sport med disse hulkapsler, kan man konkludere, at det er en 11'er og ikke en 7'er.



Denne flotte 11 Sport tilhørte i sin tid fotograf G.O. Larsen, far til klubmedlem Bøje Larsen. Hvis ikke vi lige vidste det i forvejen, ville hjulkapslerne afsløre, at det er en 11'er og ikke en 7'er. Bilen er af årgang 1934 - fotoet fra 1936.

Læg også mærke til dækkene - det er Michelin Superconfort, med det karakteristiske mønster, som vi genfinder på senere dæktyper: Pilote-dæk og X-dæk.

De blanke kanter på fælgene var almindelige på de første vogne, især luksusversioner som Cabriolet og Limousine ("11 Sedan"). Det gav et eksklusivt præg - ikke mindst fordi fælgene ofte var malet sorte på bilerne.

Vulstkanterne er som oprindeligt også blanke på Fritz Trøst Hansens 1934-Cabriolet. Han fik simpelthen fælgene forkromede. Spørgsmålet er, om ikke det i sin tid var en løs ring, der blev klemt på. En gammel salgsannonce jeg har, kunne tyde på det.



Dæk: Michelin Stop Superconfort

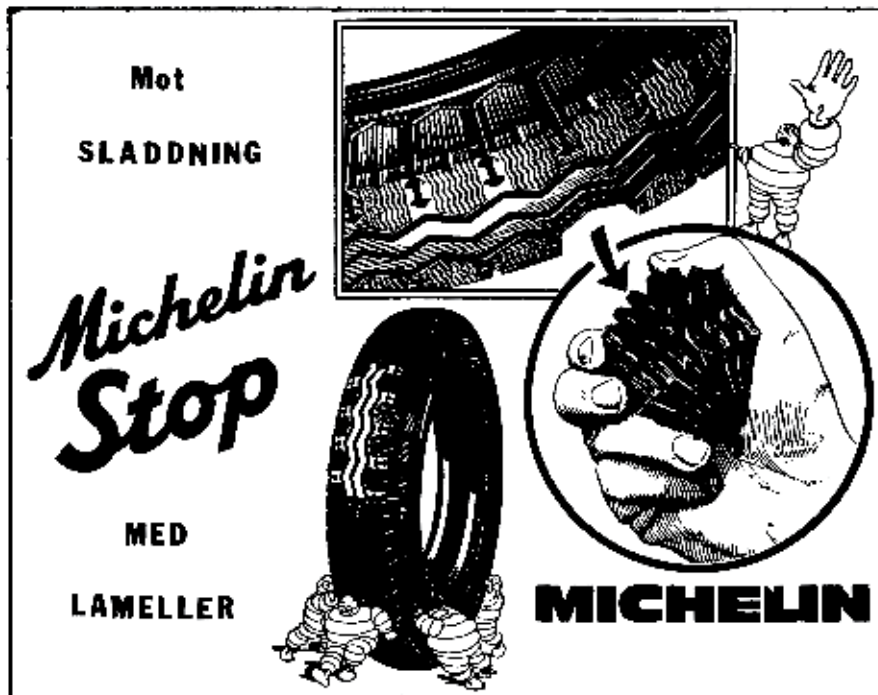
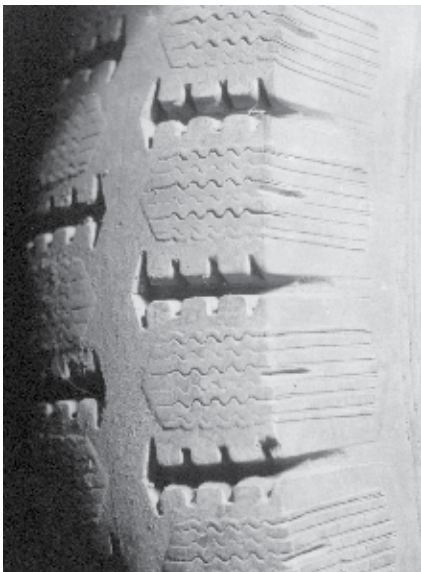
i 1923 udviklede Michelin de første såkaldte lavtryksdæk; "ballonringene", der afløste tidligere tiders meget hårdtpumpede, smalle dæk, der mest lignede cykeldæk. De første lavtryksdæk hed "Confort" og blev standardmonteret på Citroëns biler.

Med "Superconfort", der kom på Rosalie-modellerne i 1932, blev trykket sat yderligere ned, takket være forstærkede sider i karkassen. I 1934 kom så "Superconfort Stop" (eller "Superconfort S"), med lameller, der gav et bedre vejgreb, især på våde og glatte veje.

Disse dæk fandtes med i hvert fald to forskellige slidbanemønstre til tractionen.

Det ene er det karakteristiske hugorme-mønster, som vi også kender fra senere Michelin-dæk. (Se den gamle annonce).

Den anden type har kun de brede tværliggende riller/lameller - og ses herunder. Det er denne variant Michelin fremstiller idag.



Svensk annonce for Stop/Superconfort-dækket, fra 1936. Dæk med dette mønster bliver desværre ikke genfremstillet.

Efter gamle fotos at dømme, har det været det originale, fabriksmonterede dæk til Traction Avant.

Til venstre: Et originalt, gammelt "Superconfort S" i str. 160x40. S'et skulle indikere, at det er en særlig forstærket dækside.

(Desværre er dækket mørkt - der er ellers stadig godt med bane! Faktisk er mønsteret så dybt, at man kan blive svimmel af at kigge ned i det...)

Nyfremstillede Superconfort

De oprindelige dæk til tractionen fandtes som nævnt i de tre størrelser 140x40, 150x40 og 160x40. På de nyfremstillede Superconfort har Michelin sat nogle lidt besynderlige betegnelser på de to størrelser der laves, nemlig 130/140x40 og 150/160x40. Ét og samme dæk kan vel kun have én dimension! Grunden er at dækkene har fået navn - ikke efter deres faktiske størrelse, men efter de følge de passer til.

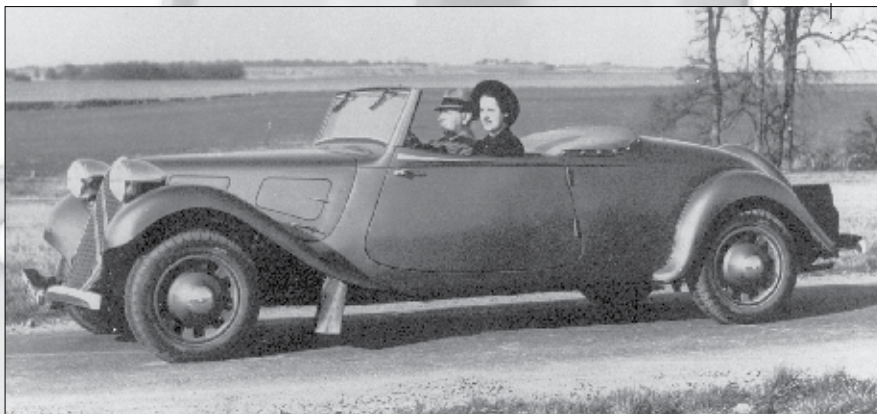
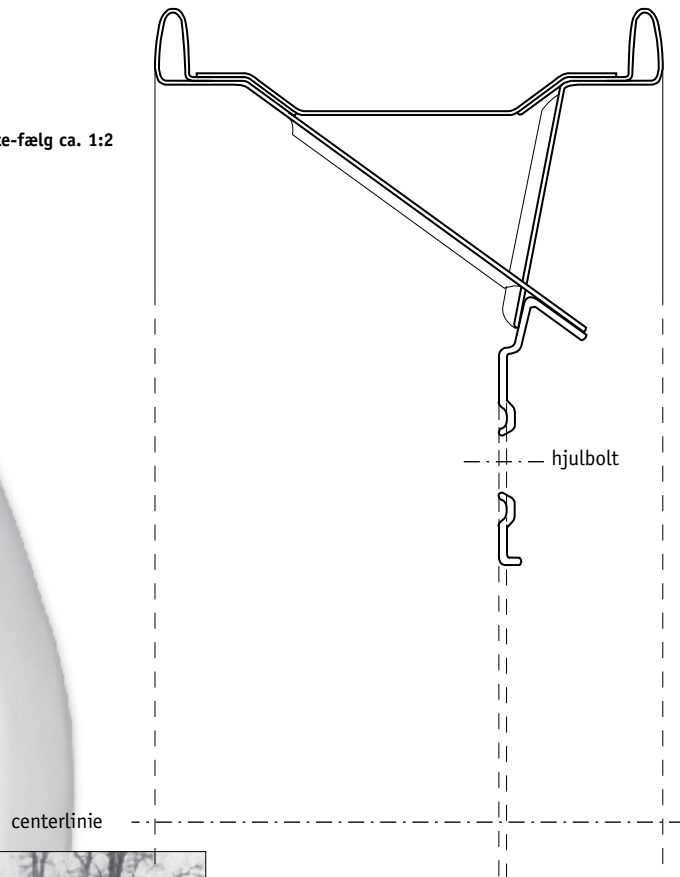
Superconfort er meget smalle og høje, sammenlignet med senere dæk. Omkredsen på et dæk i str. 150x40 er ca. 2,1 m; et Michelin X-dæk lige under 2 m.

2. Michelin PILOTE

Som nævnt i begyndelsen, var de gamle Stop/Superconfort-hjul et levn fra de gamle baghjulstrukne Citroën'er. Der er ingen tvivl om, at den nye forhjulstrukne Citroën har stillet helt anderledes høje krav til fodtøjet - dette gælder både dæk og fælg! Omvendt har traction'erne sikkert været et nyttigt "værktøj" i det udviklingsarbejde, der påbegyndtes hos Michelin allerede i slutningen af 1934 - og som i 1937 resulterede i lanceringen af "pilote"-hjulene. Dæk og fælg blev udviklet i tæt sammenhæng, og var ved lanceringen på Parisersalonen i 1937 mindst lige så banebrydende teknisk nytænkning, som tractionen selv havde været det tre år tidligere!

Med Pilotehjulene havde tractionen endelig fået sine egne hjul - på højde med resten af vognen!

Tværsnit i Pilote-fælg ca. 1:2



Fabriksfoto af en 11 Normale Cabriolet fra 1938. Som en konsekvens af de nye, brede Pilotehjul, kom også den endelige udgave af bilens skærme - bredere end de foregående.

Pilotefølge

Pilotefælgene findes i to størrelser. Den første, 165x400, var fabriksmonteret på Citroën 7C, 11B og 11BL fra 10. januar 1938*. (Dækmonteringen på 7C var 155x400). I april samme år indførte man den bredere 185x400, som blev standardmonteret på 11'erne med den lange akselafstand; Familiale, Limousine og den nye model 11C Commerciale. Også 15six kom med denne størrelse hjul.

Koncept

I forhold til alle andre, var Pilotehjulene betydeligt bredere og dækkene lavere; det er ikke for meget at tale om et helt nyt koncept.

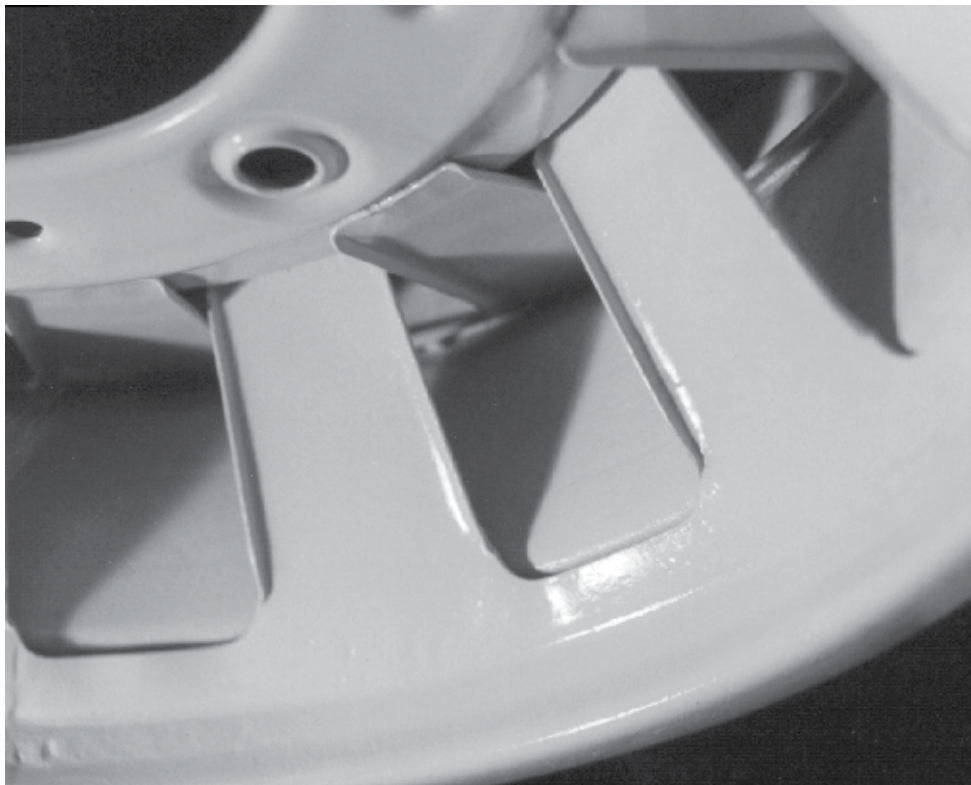
Selve fælgenes udformning er et mesterværk - en meget elegant designmæssig og teknisk løsning. Det umiddelbare udseende behøver nok ikke nogen nærmere præsentation. Men ser man på tværsnittet får man et indtryk af den avancerede konstruktion. Det meste af fælgen er udført i tynd plade, kun centerdelen er lidt kraftigere i godset.

Fælgene er lettere end trådhjul, men med stor styrke. Det påstås nogle steder, at Pilotefælgene er de letteste stålfælg, der til dato er fremstillet. Om dette er sandt skal her være usagt, men vigtigheden af at have lette hjul er jo velkendt. Lav

Fælgbredder:

Pilote	165X400	135 mm
Pilote	185x400	155 mm
Stop	150x40	120 mm

Da målene er taget som ydermål, og vulstkanten på Pilotefælgene smallere end på Stop, er forskellen på dækkets bredde endnu større!



Dette foto af bagsiden af en Pilotefælg viser sammen med tværsnittet den geniale konstruktion. Det lille ombuk af pladen i egerne giver hele styrken til optagelse af den sideværts belastning i sving!

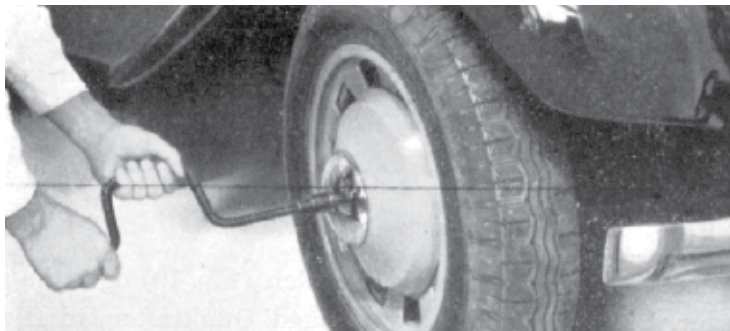
(uaffjedret) vægt mindsker hjulets energi, så de hurtigere kan følge underlagets ujævnheder - hvilket gør det lettere for os at bevare førortalte jordforbindelse!

Op til 1938 havde Citroën eksperimenteret en del med bilens bremses og forskellige bremsetromler. Et af problemerne har sikkert været fading, dvs. aftagende bremseeffekt ved langvarige opbremsninger på grund af opvarmningen. Der er ingen tvivl om, at Pilotefælgene med

deres åbne konstruktion har været et særdeles bevidst bidrag til løsningen af dette problem.

Pilotefælgene blev altså ikke bare lavet for at se smarte ud - de er resultatet af et seriøst arbejde på at angribe de køretøjsdynamiske problemer!

*) Fodnote: Enkelte 7C (med smalle skærme) skal være solgt med Pilotehjul i slutningen af 1937.

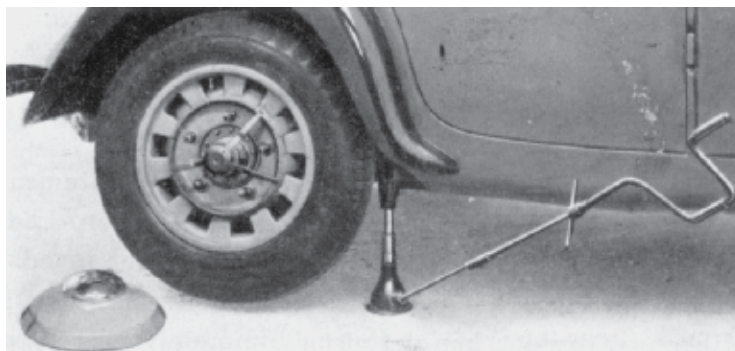


Rust

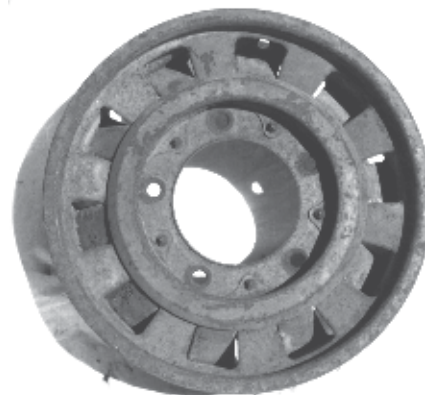
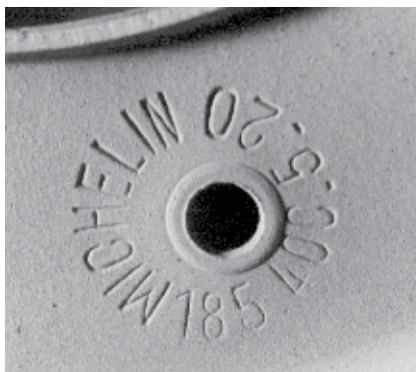
Det er måske lige på sin plads at indskyde et par alvorsord om rust; et problem man nutildags nemt render ind i, når man har med Pilotefælgene at gøre. Da fælgene på nær centerdelen er lavet i tynd plade, der ovenikøbet er sammensvejst i flere lag, er det klart at de er følsomme overfor rust! Rustne Pilotefælg er farlige, og det kan være svært at se rustangrebene omfang, hvis man ikke sandblæser fælgene. Køb aldrig Pilotehjul med dæk på! Selv små rusthuller vil være ensbetydende med at en fælg er svækket i styrke. Det er meget svært at svejse fælgene - og resultatet kommer aldrig på højde med en sund fælg! Det bedste er at købe dem i et stort land nede sydpå, hvor klimaet er noget bedre end i Danmark.

I både Stop- og Pilotefælg er dimensionerne ind-hugget - her er det en Pilotefælg i str. 185x400.

Stop-fælgene sidder denne afmærkning på indersiden af centerdelen, på Pilotefælgene på ydersiden.



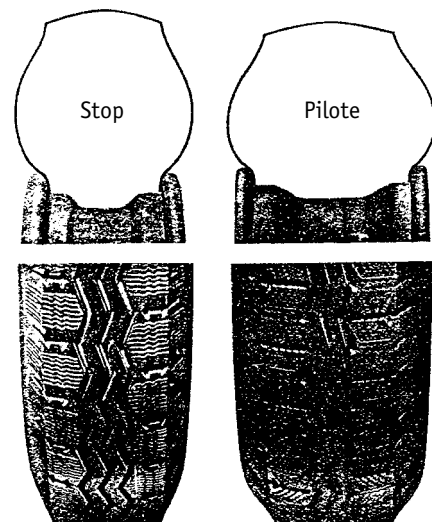
Illustrationer fra 1939-instruktionsbogen, der viser hvordan Pilote-hjulcapsen er monteret ved hjælp af en 3-armet bøjle. De originale hjulnøgler er leveret af Michelin.



Pilotefælgene blev også brugt på Peugeot 202 og 402. Finder du en fælg med en påskruet mellemring som denne, er den til Peugeot. Mellemringen er monteret i de små huller mellem hjulboltene.

Pilote-dæk

Pilotefælgene er imponerende, men de tilhørende dæk har med garanti været et endnu større tilskud til bilens køreegenskaber. Som tidligere nævnt er Pilotedækkene betydeligt lavere og bredere end Superconfort, som det fremgår af illustrationen. Faktisk skulle Pilotedækkene være de første dæk, hvor højden er mindre end bredden!



Dæktrykket kunne sættes yderligere ned, samtidig med at dækket var stivere og deformedes mindre, især ved sidepåvirkninger i sving. Karkassens lærredsopbygning var efter helt nye principper og med flere lag end før.

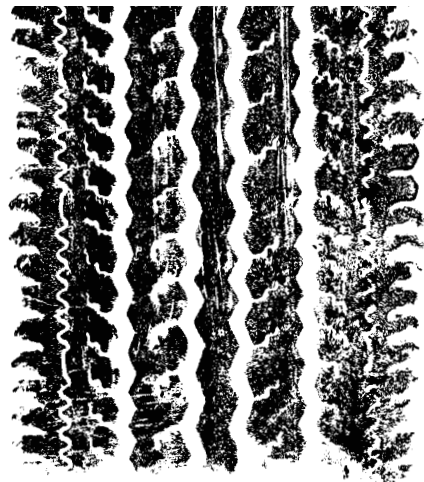
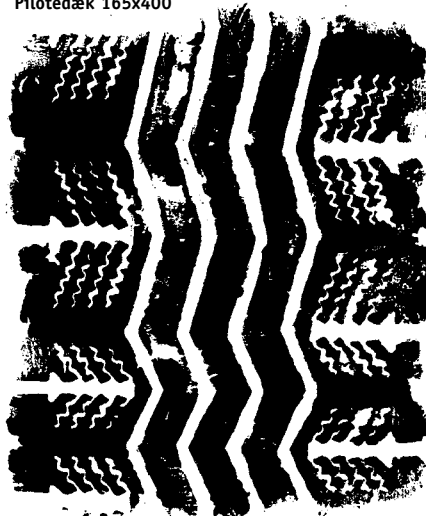
Ifølge en gammel artikel om Pilotehjul (som vi senere vil bringe her i bladet), er Pilotedækket ca. 2 kilo lettere end et Superconfort-dæk i tilsvarende dimension! Selve slidbanemønsteret var som før med hugormeriller og tværgående lamel-

ler, dog med en ændret vinkel på lamellerne. Mønsteret skulle angiveligt medvirke til et stærkt forbedret vejgreb, denne forbedring skulle især vise sig ved sammenligning med slidte dæk. Dækkenes levetid var også forbedret og blev angivet til ca. 30.000 km - sikkert meget, dengang!

Uanset hvad, så er det klart at Pilotedækkene gav bilen langt bedre køreegenskaber. Sving kunne gennemkøres med langt større hastigheder end tidligere (- hvilket også fremgår af en begejstret testkørers bemærkninger i artiklen fra 1938...).

Desværre er Pilotedæk ikke i produktion hos Michelin, så vi må undvære "det originale" gummi frem til X-dækkene, der først blev almindelige på tractionerne i anden halvdel af 50'erne.

Pilotedæk 165x400



En variant

Så godt som alle de Pilotedæk man ser på gamle Citroën fabriksfotos samt i brochurer og instruktionsbøger, er med det nævnte slidbanemønster, altså med hugormerillerne i midten. Men ofte finder man på gamle fælge - i hvert fald her til lands - en anden variant af Pilotedækket. Som det ses på aftrykket er der kun få lameller og almindelige zig-zag riller i hele dækket bredde. Tilsyneladende er disse dæk lidt nyere end de andre, hvis man skal dømme efter typografien på dæksidernes påskrifter. Mønsteret minder om mere konventionelle dæktyper. Kan nogen fortælle mere om disse dæk? Hvorfor er de lavet?



Artiklen fortsættes i næste blad...



Tours de Lyster - ...encore une fois!

Denne gang til et lille stumpemarked i Douai, ca 20 km fra Lille.

Der var ikke tilstrækkelig tilslutning til en bus, og desuden var den temmelig dyr, så 3 biler, heriblandt Hans-Henriks VW transporter til stumperne - og 8 personer (Finn, Benny, Helge, Hans Henrik, Henrik (Fyn), Orla, Troels og undertegnede) startede fredag aften den 7. maj fra Them. Foran os lå ca 1100 km på diverse motorveje, så Irma's ostebord og "farvel" kaffe var en god ballast at starte på.

Turen nedover gik fuldstændig planmæssigt, med meget lidt trafik og fornuftigt kørevejr. Det er i grunden utroligt så godt man kan sove på bagsædet af en Xantia. Dermed en reklameide til Citroen Danmark.

Finn havde lavet et fremragende kort over turen, men da han var den eneste, der ikke brugte det, kørte han en passende omvej i Frankrig og ankom derfor lidt

senere til hotellet end de to andre biler, der med Hans-Henrik som kyndig fortrap kørte direkte til hotellet med ankomst kl ca 9 lørdag morgen - ca 11 timer efter starten i Them.

Med sædvanlig omhyggelighed havde Finn bestilt morgenmad til os alle på hotellet, og efter indkvartering kunne vi gå de knap 500 m over til stumpemarkedet. Det værelse Benny og jeg fik, havde en mærkelig lugt. Selv Benny, der er vant til lidt af hvert fra sit arbejde, rynkede på næsen. Men efter at have omplaceret et mystisk Wunderbaum til tøjskabet, blev odeur'en en hel del bedre.

Stumpemarkedet var som de fleste. Mange gode stande med både nye og brugte dele. Priserne synes rimelige, men udvalget specielt til Traction måske lidt be-grænset. Et godt vejr med ca 20 grader og let blæst var naturligvis medvir-

kende til en god stemning.

Hans Henrik havde placeret varevognen strategisk ved indgangen, men Finn synes alligevel, at der var langt at gå, så han købte en gammel Velo Solex (med rundt forstel og rund forlygte samt gul pære) til transporten. Et virkeligt godt eksemplar af racen. Helge erklærede straks, at sådan en måtte han også have med hjem til Yrsa. Kan I forestille jer Yrsa iført fuld-facé hjelm drønende på Velo ned til indkøbscentret i Hanstholm en søndag morgen efter rundstykker? Det gad jeg nok overvære.

Sidst på eftermiddagen gik jeg ned i centrum af Douai for at finde et passende sted til indtagelse af middagsmaden. På mine efterhånden meget trætte fødder fandt jeg flere muligheder. Forsamlingen erklærede dog, at det skulle være et sted med dug på bordet. Et sådant fandtes



Fotos: Helge Gedeberg



også. Det vil sige, at da vi var så mange, var der kun plads i "ikke ryger" afdelingen, og der var kun dækkeservietter!

Enten er vort franske stadig ikke helt perfekt, eller også havde vi glemmt, at de franske portioner er noget små. Desuden var vinen tynd, men der må alligevel have været noget alkohol i den, for stemningen var god og hjertelig, da vi gik hjem til hotellet igen.

Det knep dog med at blive mætte, så indtil flere slog et slag ind om en grill-bar og fik sig lidt pommes-frites.

På hotellet lavede Finn kaffe på parkeringspladsen over gasblus, mens vi prøvede den nyindkøbte Velo. Den kørte fremragende.

Finn påstod, at han også havde bestilt en bilfuld damer til os. Og ganske rigtigt, ved 22-tiden ankom en hel bus med

damer. Igen må vi sande, at hans franske lader noget tilbage at ønske. Det viste sig at være en samling engelske gammeljomfruer. Den yngste var guiden, og hun havde garanteret fejret 65 års fødselsdag lige efter Koreakrigen.

Så der var faktisk ikke andet at gøre, end at lade hvilen falde over os i "konvolut-sengene", men vi var vist også trætte og tjenlige til lidt søvn.

Med vanlig fransk organisationstalent, havde hotellet glemt at tage højde for et større antal overnattende gæster, så det var noget sparsomt med morgenmad næste morgen. Alt slap op efterhånden, både juice, brød og kaffe. Helge spurgte efter noget mere ost, og så blev hele osten med en kniv smækket på bordet, så kunne han selv klare resten (kværulant). Men til gengæld var der så ingen rester for personalet at tage ud.

Inden afgang søndag slog vi lige et smut over til stumpemarkedet igen, man det blev ikke til de helt store indkøb. Og dog, da vi havde fået pakket VW'en, var den fyldt med skærme, Veloer, grills, plasticposer med småting mm.

Ved et-tiden gik det igen nordpå (altså først øst-over) og med beskeden trafik, kun ubetydeligt stau og kun en fejlkøring (denne gang Hans-Henrik, der næsten overså Elb-tunnelen) tog vi afsked med hinanden omkring Kolding, hvor jeg fortsatte med Henrik til Fredericia, hvor hans bil var parkeret, mens de øvrige fortsatte til Them.

Alle nåede velbeholdne hjem efter ca 2200 km kørsel, og en del gode oplevelser rigere.

Syv personer takker Finn for en veltillægt tur.

Jens Sanning

KØB & SALG



Gratis annoncer! Kontakt din redaktion!

Sælges:

Grundet manglende evne til at træde på en koblingspedal ønskes følgende solgt:

15 six 1953, med plader, mangler lidt samlearbejde, ellers god og nymalet.

2 cv 1958, fransk import klar til syn, god stand.

Ami 6 1964, fransk import synet med plader, god stand.

Diverse dele, f.eks 15 six motor og gearkasse også dele til GS og BX

Henvendelse:

Steen Hubert Jensen, tlf: 48 28 67 66

e-mail: Steenhubert@post.tele.dk

Sælges:

Thoroughbred & Classic Cars, årgang 1987-95 sælges. Pris 240,- kr. pr. årgang (12 numre). Kun hele årgange sælges.

Peter de la Cour, tlf 86 25 38 28.

Sælges:

Ca 30 originale cirkulærer fra 1935-38 fra Automobiles Citroën til d'Herr Forhandlere & Autoriserede Værksteder! Omhandler mest om styretøj og motorproblemer. Pris 200,- eller bytte.

Mange nye og brugte dele til 11'en.

Henv. Finn Lyster, tlf 86 84 72 49

Sælges:

Reparationshåndbøger:

Anvisninger for service og reparation af den 4-cyl. Forhjulsdrevne Citroën, (jan 1940), original samt genoptryk. T 45 To bind 1950. Original.

Reservedelskataloger:

Karosserireservedelskatalog 7, 11, 15-SIX, T23, T32, T45 genoptryk.

Modeles 1934, 1935, 1936. no. 360 2^e

edition. To bind. jan 1936. Original.

15-SIX no. 431 - juni 1954. Original.

Traction Avant 1936 - 1950 (Dansk) genoptryk.

Instruktionsbøger:

7 - AC 4133 8-1934 62 sider - Fransk.

7 og 11 1934/35 20 sider - Dansk - Rød

forside.

Den forhjulsdrevne Citroën 1937 - 26 sider + forhandlerliste - Dansk.

Den forhjulsdrevne Citroën 1938 - 25 sider + forhandlerliste - Dansk.

Den forhjulsdrevne Citroën 5-1939 - 32 sider - Dansk.

Den forhjulsdrevne Citroën 11 sport og 11 - 11-1950 - Dansk .

Den forhjulsdrevne Citroën 11 sport 11 samt 450 kg varevogn 6-1952 - Dansk.

11CV Notice D'entretien 1953- Fransk.

Den forhjulsdrevne Citroën 11 sport og 11 - 9-1953 - Dansk.

Diverse:

Diverse Catalogue og Tarifs des Réparations 7 & 11 1934 - 1937.

Det Gule krydstogt og På larvefødder gennem afrika - Flere forskellige udgaver (1936/37).

La Croisière noire (1927).

Fabien Sabatès: Almanach du Citroëniste 1983, 1984, 1985 og 1986

Brochurer:

På stort set alle Citroën modeller 1918 - 1999.

Alt ovennævnte sælges eller byttes mod materiale om 15 SIX, Gamle PH lamper/løsdele eller Kay Bojesen Trælegetøj.

Købes:

Pilote fælge 185 x 400 i god stand.

Søges:

Oplysninger om 15 SIX i Danmark (gerne historier om / billeder af K 23.375, K 119.490, KD 25.165, AD 25.530 som alle har tilhørt min bil).

Preben Buchhave 40706244 / 86437553

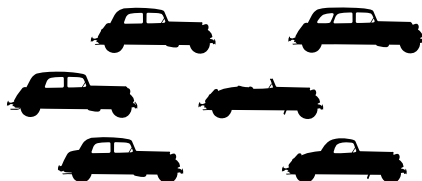
Sælges:

Citroën 11 Sport 1952, m. reservehjulsbagklap. Restaureringsprojekt: Vognen er sandblæst og lakeret (hvid). Står adskilt, men er formentlig komplet.

Desuden sælges en Citroën ID19 årgang 1970 og en HY, forlænget/forhøjet, årgang 1971. Begge biler i god stand.

Sælges på grund af dødsfald.

Henv.: Vibeke Hellingsøe, tlf: 62 62 12 22 -evt. Dan Johanson, tlf: 64 74 10 70.



Les Traction Avant
CITROËN