



A T T R A C T I O N 2 7 2

45. årgang · juli 2007





TRACTION SPECIAL

Traction Avant Danmark

Bestyrelsen:

Formand - indmeldelse:

Torsten Laursen Vig

Bakkedraget 75,
4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.

e-mail: tl@traction.dk

Kasserer:

Carsten Thylgård

Niels Steensensvej 7, 2.tv.,
5200 Odense NV.

Tlf: 66 19 47 87 (eft. 19.30).

Mobil: 30 54 64 77.

e-mail: carstenthylgaard@hotmail.com

Sekretær:

Jens Møller Nicolaisen

Mars Allé 6,
2860 Søborg.

Tlf: 39 69 11 40.

Aktiviteter - øst:

Eugenio Lai

Baldersgade 16, 2.tv.,
2200 København N.

Tlf: 35 81 68 70.

e-mail: eugenio@frydenberg.dk

Aktiviteter - vest:

Knud O. Pedersen

Slåenvej 1, Taulov,
7000 Fredericia.

Tlf: 75 56 29 66.

e-mail: overgaard@nrdc.dk

Aktiviteter:

Klubbibliotek, arkiv og butik:

Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle.

Tlf: 75 83 00 49.

Værktøjsudlån- øst:

John Reelev

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

Bakkedraget 75,

4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.



www.traction.dk

Redaktion:

Jens Møller Nicolaisen

Mars Allé 6,

2860 Søborg. Tlf: 39 69 11 40.

e-mail: jmn@traction.dk

Peter Juel Jeppesen

Halvtolv 23 st. th.,

1436 København K. Tlf: 32 54 14 27.

e-mail: peter@byplantegnstuen.dk

Bladet udkommer 6 gange årligt; næste nummer omkring 1. juli. Deadline til dette nummer: 1. juni - med morgenposten!

Vi er meget glade for at få tekst i digital form.

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

Klubbens bankoplysninger:

BG Bank - Serviceafdelingen

Nørre Voldgade 68,

DK-1358 København K

Indenlandske bankoverførsler:

Reg. nr. 1551, konto nr.: 8280584

Udenlandske bankoverførsler:

IBAN nummer: DK81 3000 0008 2805 84

SWIFT - BIC : DABADKXX

Girokonto: 828 0584

Husk at angive navn på afsender/indbetaler.

Fra formanden

Som de fleste nok ved har klubben i år 25 års jubilæum og som afgående formand er det dejligt at kunne konstatere, at klubben er vokset støt og roligt gennem alle årene, så vi nu er over 200 medlemmer. Vi kan også konstatere, at selv om vi har været igennem et par kriser med bladet, er vores økonomi god og solid, også uden at bladet har tabt i kvalitet.

Antallet af biler er også steget i takt med at vi har fået flere medlemmer. Det er originale danske biler som er dukket frem, både kendte som er kommet ind i klubben, såvel som ukendte der er dukket op, men der er også importeret flere biler, både fra Frankrig, Holland og Sverige. Vores aktivitetsniveau er rimeligt højt selv om vi har et par sorte pletter på landkortet, men det skal nok komme.

Alt dette er på ingen måde noget jeg vil tage æren for. Vores succes som klub skyldes først og fremmest de aktive medlemmer der har stået for arrangementer, lavet blad, hjemmeside og skaffet nye medlemmer ved hele tiden at lave PR for klubben.

Jeg synes at vi kan være stolt over vores klub ved dette runde jubilæum.

Vi ses derude!

Torsten Laursen Vig



Redaktionelt

Sæsonen er i fuld gang - og i dette blad kan du derfor læse om nogle vellykkede arrangementer, der allerede har været afholdt. Vi glæder os nu til sommertræffet - og måske kan vi, hvis vi er hurtige, for en gangs skyld få et meget dugfrisk reportage fra dette, allerede i næste nummer. Det skyldes at træffet bliver afholdt lidt tidligere end det plejer. Til gengæld har undertegnede redaktør nu skudt en hvid pind efter at møde op i Cabriolet, men hvis jeg skal være ærlig, så er det nok helt og alene min egen skyld, idet jeg er kommet til at give en smule efter for krybebåndsfieberen.

Det er så også grunden til at bladet denne gang handler meget om Kégresse-Citroënerne. De har som bekendt ikke ret meget forhjulstræk, men jeg håber at både medlemmerne af TAD og de øvrige klubber vil synes det er sjovt at læse om dem, som den meget vigtige brik i Citroëns historie, som de er.

Jeg vil være meget glad, hvis der kommer reaktioner på artiklen, især afsnittet om de danske Citroën-Kégresser. Enhver oplysning om disse biler vil være svært velkommen!!!

Torsten har sammensat en lille artikel om instruktionsbøger til TA. Også her vil vi være meget glade for tilbagemeldinger, som kan supplere de oplysninger vi har.

Redaktionen ønsker alle en fortsat god sommer!

-jmn.



Stemmingsbilleder fra stumemarkedet hos Benny Sørensen i april. Fotos: jmn.



Klubmøder i Roskilde:

Vi starter igen til efteråret.

Det første møde bliver fredag den 14. september. Her er mødet flyttet til Tikøb, hvor vi besøger Stig Larsen, N.W. Larsensvej 6. Stig viser stumper og dele til det store projekt: hans 11BL Cabriolet.

Sommertræf 2007

Hotel Christiansminde i Svendborg, weekenden 10-12. august.

Sommertræf i Norge

Vi har modtaget invitation til det norske sommertræf, der bliver afholdt i Sandefjord, den 24.-26. august.

Tilmeldingsplanket vil blive lagt ud på vor klubs hjemmeside.



Skovtur på Sjælland maj 2007



Træffets to arrangører var Stig Larsen og Christian Pejstrup. Sidstnævnte har i vinter erhvervet en B 11 Normale 54 på Bornholm. Herefter to fine normaler - A 1045, Flemming Jensen Køge og A 8241, Henrik Brogren, Hellerup. Til venstre Thomas Borregaard og Søren Lang i samtale over Thomas' B 15 Six, som må være den bil i klubben med samme ejer gennem flest år - næste 40 år..



Morgenkomplet og snak i Stigs garage

Søndag den 13. maj var der skovtur på Sjælland med udgangspunkt fra Stig Larsen i Tikøb. Som sædvanlig var der stor interesse for det første kørearrangement i sæsonen og ikke mindre end 25 biler og ca. 50 mennesker havde på forhånd tilmeldt sig hos Stig og Christel.

Vejret så ikke alt for lovende ud denne morgen, men ved morgenmaden var der alligevel mødt godt 20 biler og mere 40 personer til morgenmad i en af Stigs mange garager. Senere klarede det op og blev rigtig flot skovtursvej.

Efter morgenmad gik turen mod Hornbæk ad en særlig rute i Klosterris Hegn, som vi i dagens anledning måtte bruge. Det var en smuk tur i den nyudsprungne bøgeskov. Men allerede her gik der imidlertid "kage i kortegen", idet flere deltagere, til trods for en tydelig kortbeskrivelse, kørte forkert. Nå - straks efter blev vi samlet ved Strandvejen i Hornbæk og i rask trav gik det så til Hellebæk og Hammermølle



Skov, hvor frokosten blev indtaget i det grønne.

Turen fortsatte senere over Nygård og Gurre til Helsingør, hvor vi skulle besøge lagerhallerne ved Danmarks Tekniske Museum. Dette besøg var meget interessant - især for de teknisk interesserede - idet der var lejlighed til at se og røre lidt ved en række sjældne objekter (incl. et par biler) som ikke normalt er tilgængelige for offentligheden. Det handler om ting og sager vedr. elektricitet, radioteknik, cykel- og motorcykelteknik, trafik- og vejteknik, biler, fly, gammelt håndværk og meget andet og om at se i hvilken retning alle disse ting har ført vores samfund frem til idag.

Snart var kaffetørsten dog over folket, så vi forlod hallerne og kørte den korte strækning til selve det Tekniske Museum på Fabrikvej 25, som også er en del af Danmarks Flymuseum. Her stod Café Ellehammer klar med kaffe og kage og så var der besøg i de 8.000 m² store haller, som rummer en stor permanent udstilling med mange fly og en hel del biler, lastbiler og busser.

Der var også lejlighed til at se museets



Man kan diskutere om vi var på afveje eller ej. Vi havde ihvertfald specielt tilladelse til at indtage frokosten i Hammermølle skov.

Herunder dampbil af mærket Conrad med Per Nielsen ved pinden. Formandens drenge opførte sig eksemplarisk under kørsel på det varme sæde over kedlen..



magasin med biler som foruden en række »almindelige« biler, som Ford V8 og Morris 1000, desuden tæller en meget fin original Citroën B 11 fra 53. Denne grå bil blev fligtigt studeret - især af Henrik Jacobsen, hvis normale er »søsterbil« til den grå. I det arbejdende værksted på museet foregik denne dag test af en Conrad dampbil fra 1904, som flere af deltagerne fik prøvetur i.

Sidst på eftermiddagen var det tid at vende hjemad efter en sjov og udbytterig skovtur. Tak til Stig og Christel for en dejlig morgenkomplet og til vort nye medlem Christian Pejstrup (med O 858), som stod for ruteplanlægningen. /pjj





Under denne overskrift var der åbent værksted i Christianias Veteranbil Klub i begyndelsen af juni og der blev dagen igennem arbejdet flittigt med gamle biler og skabt en forholdsvis autentisk stemning med duft af motor-olie og farvet benzin.

Historiens Dag er en søndag med arrangementer for børn og deres voksne over hele landet og temaet var i år "industrihistorien - livet på værkstederne og fabrikkerne".

Det er lokale kræfter – museer, biblioteker, arkiver, foreninger m.fl. – der står for arrangementerne på Historiens Dag. Kulturarvsstyrelsen koordinerer aktiviteterne og støtter arrangørerne med vejledning og markedsføring. Den første Historiens Dag var i 2005, og det ligger foreløbig fast, at det fortsætter til 2008. Hvert år har sit særlige tema, alle med fokus på børn i historien.

Målgruppen for Historiens Dag er børn i alderen 6-12 år og deres voksne - og såvel børn som forældre- og bedsteforældregenerationen mødte talstærkt op.

Her er lidt stemningsfotos fra Christiania Veteranbilklub, Bådmandsstræde 43, Løppebygningen. /pjj

»Historiens dag« - 3. juni



Der blev »meket« fra morgenstunden. Henrik Jacobsen mødte op med Morris 8, som skulle have skiftet motor. Den var køreklar 16 timer efter - efter diverse smådrillerier.

I midten med bagenden til, Flint 1925 og Kegresse og underst skal en del småting rettes, mens Y 323 (Jan Bischoff) venter på sin renoverede motorblok fra Filtenborg i Vejle..





Citroën Kégresse

Af Jens Møller Nicolaisen

Billedet herover er fra 1921. Adolphe Kégresse sidder selv ved rattet i en meget tidlig K1, som muligvis er en prototype.

Det har nok ikke kunnet undgå læsernes opmærksomhed, at vi er nogle, der er begyndt at interessere sig lidt for de berømte Citroën Kégresse-modeller. Men bortset fra bøger og film om Citroëns legendariske ekspeditioner, er der faktisk ikke skrevet så meget om selve bilerne.

At André Citroën, trods sin sans for konkurrence, ikke interesserede sig alverden for bilvæddeløb, er nok almindelig kendt. I stedet gjorde han meget for at vise sine bilers robusthed og pålidelighed. F.eks. ved rekordkørsler som François Lecots 400.000 km på et år, tilbagelagt på almindelige veje - eller de mange rekorder, der blev sat af Rosalie-modellerne. Men André C. var også generelt interesseret i logistik og havde store visioner for bilens fremtid som en del af samfundsudviklingen, hvilket ikke mindst udmøntede sig i ekspeditionerne, eller f.eks. verdens første gennemkørsel af Sahara i bil, der snart efter resulterede i faste bilruter i Sahara - med bælteketøretøjer. På én gang et genialt reklamestunt og et bidrag til civilisationens udvikling, herunder motorisering af de franske kolonier.

De første Kégresse-vogne, med larvefødder i stedet for baghjul, sås allerede i 1920. Navnet havde de efter konstruktøren af systemet, opfundet så tidligt som i 1906 af Adolphe Kégresse. Ham kan vi vende tilbage til en anden gang - men her kan da lige nævnes, at vor danske hær i 20'erne etablerede et samarbejde med Citroën og Kégresse, der resulterede i at et antal danske Triangel-biler blev udrustet med larvefødder, system Kégresse.

Som sagt findes der ikke megen literatur om Citroën-Kégresserne - og som regel er de oplysninger man finder noget fejlagtige. Typisk beskrives bæltekøretøjerne som almindelige biler, der blot har fået larvefødder bagpå, men selvom mange af Kégresse-modellerne er baseret på standardvogne, er de alligevel mere forskellige end som så, og følger faktisk ikke modeludviklingen af de tilsvarende person- og lastbiler.

Generation 1

De første »autochenilles«, som fenomenet hedder på fransk, var naturligt nok baseret på Citroëns standard 10hp-modeller. Den første model, Type K1, var i alt stort en B2 fra 1920, blot med larvefødder og reduktionsgear bagi. De følgende modeller frem til 1927 havde mange komponenter fra de tilsvarende personbiler (B2, B10, B12 og B14).

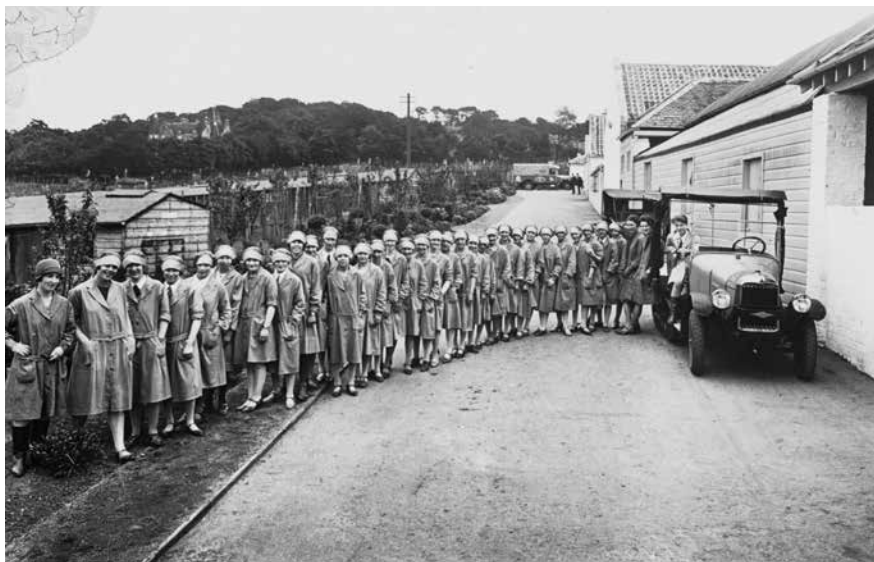
Fælles for de tidlige Kégresser er, at kørebælterne er rent gummi, støbt i ét stykke (og altså uden metallameller). De drivende hjul og differentialer er placeret bagest. Mange af modellerne har også en ekstra køler indskudt bag den eksisterende, med luftgæller i en ekstra sektion mellem kølerkappen og motorhjelmen.

Der er lavet en del forskellige modeller til forskellige formål, ligesom der også er stor variation i karrosserimæssigt.

Fra 1921-27 er fabrikeret lidt over 1.100 biler af denne 1. generation.

Generation 2

Oftest bliver disse biler benævnt C4 og C6 - men det er mildt sagt misvisende,



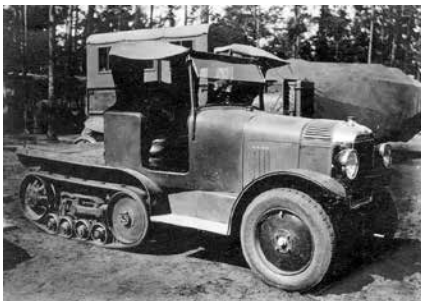
Blandt en del andre fotos fra »Dansk Æggekspert« har Peter Juel Jeppesen fundet dette billede, måske taget under en studitur til et hønseri (?) i England. Bilen er en type P7, baseret på B14. Model P7 markerer overgangen mellem første og anden generation af Kégresser, idet den blev lavet i begge versioner. Her ser det ud til at være den sene udgave fra 1927, med metallameller.

for mange af bilernes komponenter er specielle, afhængig af model. De første er stadig med karrosserielementer fra B14, nogle med chassisramme fra B14 og/eller den lille lastbil med modelbetegnelse B15. Senere følger så C4/C6 samt diverse lastvognsmodeller. Her bruges i et vist omfang ydre karrosseridele og chassisrammer fra de »almindelige« biler, men efterhånden også chassisrammer og mange andre komponenter specielt til formålet - eller rettere formålene, for der er mange typer vogne, beregnet til kørsel under forskellige forhold, f.eks. kørsel i sne.

Fælles for de senere biler er, at kørebælterne består af et gummibånd, med

påboltede metallameller og klodser af fibergummi både udvendigt og indvendigt. De udvendige klodser muliggør kørsel på almindelig vej/hårdt underlag og de indvendige bruges til at trække samt styre gummibåndet på hjulene. I modsætning til de tidlige typer Kégresser, er det det forreste hjul der trækker og differentialer er derfor placeret lige bag forsædet; kardanakslene er meget kort. I navene på de trækkende hjul er indbygget et reduktionsgear i hver side, hvorfor bremserne har udvendige bremsebånd.

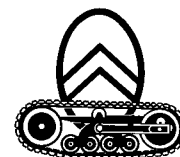
I alt blev fremstillet 5.795 Citroën-Kégresser i perioden 1920-37.



P17 er den Kégresse-model, der er fremstillet i flest eksemplarer. Den findes i flere serier. Motoren er 4 cylindret. Bilen på billedet tilhører Michelin og var udstillet på ICCCR'et i Chevotogne. Det flotte torpédo-karosseri ser ud til at være originalt.



Kégresserne havde sin egen afdeling og blev ikke produceret på Quai de Javel, men på en mindre fabrik i Courbevoie. Billedet er taget omkring 1930. En del komponenter blev også fremstillet på Levallois.



Øverst herover ses en anden P7, men den er tidlig model (1926) - med »baghjulstræk« og krybebånd helt i gummi. Typerne med fladt lad har været brugt af den franske hær.

Under den ses en model P15 N fra 1929 eller 30. N'et står for neige = sne. Larvefødderne er en del bredere og længere end på de øvrige modeller, desuden kan forhjulene forsynes med ski! P15 N og P19 er begge 6-cylindrede modeller med C6-motor.

Til højre endnu en P15 N, næsten tilsvarende, men med et ganske andet karosseri. Denne bil har indtil 1948 været brugt af det østrigske postvæsen til udbringning af post i Alperne. Tilsvarende vogne har været brugt i Schweiz og Norge.



Anvendelser

Der er ingen tvivl om at når André Citroën overhovedet interesserede sig for de bæltedrevne biler, var det både på grund af bilernes potentiale som ekspeditonsvogne og selvfølgelig også anvendelse til militære formål. De fleste biler blev leveret til den franske hær, men bilerne fandt også anvendelse i mange andre sammenhænge, lige fra at køre med post i Alperne til pløjning af marker i Alsace. Ud over Citroëns egne store projekter (ekspeditionerne, som jeg straks skal vende tilbage til), udlånte eller donerede han vogne til mange andre begivenheder. F.eks. »Den Hvide Ekspedition« i Alaska og Richard E. Byrds ekspedition på Antarktis (to kun delvis vellykkede ekspeditioner, som jeg ikke ved ret meget om, men det kan jo komme).

Omkring 1930 kørtes en ekspedition i mindre skala i Finmarken, med dét formål at finde passende linieføring af et kommende vejnet. Fra denne tur, der tog et par uger, findes en fin film, hvor man ser tre Kégresser af type P17 køre rundt i vildniset. Én af de tre er indregistreret på norske nummerplader, men de to andre brillierer med et flot Citroënlogo på siderne - og ingen nummerplader. Så mon ikke de har været udlånt fra Paris. Filmen efterlader i øvrigt absolut ingen tvivl om bilernes utrolige evner i terræn!

Ekspeditionerne

Men kan ikke sige Citroën-Kégresse uden at sige ekspeditioner. Her skal det nu først og fremmest handle om bilerne - jeg håber på vi på et senere tidspunkt kan skrive mere detaljeret om de



Bilerne der deltog i Afrika-eventyrene var alle baseret på B2 (B10 kom jo først i 1925), men var i høj grad specialbygget til formålet, bl.a. med længere chassissrammer. Her er det er gruppe fra Den Sorte Ekspedition, fotograferet i Sahara. Bemærk de enorme kølere på bilerne, der har typebetegnelsen P4T.

ufattelige bedrifter, som især Den Sorte og Den Gule Ekspedition var. Disse til vanvid grænsende begivenheder gav genlyd i hele verden - så helt kommer vi ikke udenom dem her!

Krydningen af Sahara

Det første store projekt er fra 1922. I høj grad stadig i kolonitiden, hvor Frankrig havde brug for infrastruktur i Nordafrika. Især var det vigtigt at få en forsyningslinie til Fransk Vestafrika. Tidligere havde man forsøgt sig med bilkørsel med katastrofale følger - den eneste sikre vej gennem ørkenen foregik med kameler.

Til at lede projektet havde André Citroën udepeget én af sine medarbejdere

gennem adskillige år, Georges-Marie Haardt, der også kom til at lede de senere ekspeditioner. Med 5 små vogne gennemførtes i tidsrummet december 1922 til marts 1923 turen fra Toggurt i Algeriet til Timbuktu og retur, ialt 7.000 strabadserende kilometer! Uden radio, men med al nødvendig udrusning og forsyninger af benzin.

Kamelen var efter årtusinders brug afløst af... Citroën!

Senere, i 1924, oprettedes et transportselskab, »Citracit«, der kørte fast rutefart i Sahara, med helt specielle Kégresse-modeller, Type F og P6, der begge havde en stor 4-cylindret Morsmotor på 2,8 liter.



Den Sorte Ekspedition

Den Sorte Ekspedition gennemførtes fra oktober 1924 til august 1925. 8 vogne startede i det nordlige Algeriet og gennemkørte hele Afrika ad 4 forskellige ruter (incl. Madagascar) for til sidst at samles i Cape Town.

Denne ekspedition havde i høj grad karakter af en opdagelsesrejse. Store dele af Afrika var stadig helt ukendt verden. Men denne gang havde man radio-kontakt og mulighed for forsyningsdepoter og hjælp til organisering udefra.

Den sværeste del af turen gik gennem Belgisk Congo med tæt regnskov. Her udkommanderede man 40.000 indfødte til at hugge sig igennem!

Ekspeditionen bragte megen ny viden til den »civilierede« verden. Et par sjove tal: Der blev optaget over 27.000 meter film og taget over 8.000 fotos. Mere end 300 udstoppede dyr og 800 fugle samt 15.000 insekter kunne sendes hjem til Europa sammen med store mængder etnografika. Blandt ekspedi-

tionens deltagere var en meget dygtig maler, som lavede over 400 malerier og tegninger undervejs.

Ekspeditionen blev en fantastisk succes. Operaen i Paris blev lavet midlertidig om til biograf og alt hvad der var afrikansk blev mode. G-M Haardt blev udnævnt til næstkommanderende i firma Citroën, der fik enestående publicity verden rundt.



Den Gule Ekspedition

Efter sigende var det G-M. Haardt, der fik idéen til den store trans-asiatiske ekspedition. Han ville ud igen, og med André Citroën lige så tændt på dét, var der ingen vej tilbage, uanset omkostningerne i en krisetid. Afrika-succesen skulle overgå.

En naturlig rute mellem Beirut og Beijing var planlagt nord for Himalaya, men i 11. time nedlagde Sovietunionen forbud mod gennemkørsel, hvilket medførte at man måtte lægge ruten

igennem Himalaya-bjergene - verdens højeste bjerge, totalt ufremkommeligt landskab, hvor luften er så tynd at en karburator knapt virker.

Ekspeditionen, der påbegyndtes i marts 1931, var delt i to grupper. Den første gruppe, »Pamir«-gruppen, startede i Beirut og blev anført af G-M. Haardt. Kortegen bestod af 7 relativt lette 4-cylindrede vogne og kørte gennem Irak og Persien videre gennem Afghanistan og over Himalaya. En tur, der har været

Man kunne få den tanke, at denne situation er kontrueret til glæde for fotografen. Det er den ikke! På filmen om Den Gule Ekspedition ser man faktisk stenskredet, som er millimeter fra at sende vognen dybt i afgrunden. Det tog 5 timer alene at få reddet chaufføren ud af bilen, som også blev reddet. Denne var blot én af utallige livsfarlige situationer undervejs.

På billedet til venstre ses G-M. Haardts gruppe, ved ankomsten til Det Indiske Ocean under Den Sorte Ekspedition. Derfra gik turen til Madagaskar.

rædselsfuld, med stenskred, ulykker og strækninger, hvor bilerne måtte skilles ad og bæres for at komme igennem.

Efter krydsningen af verden højeste bjergkæde mødtes man med den anden gruppe.

Den anden gruppe, med 7 tungere Kégresse-vogne, type P21, var startet fra Beijing og havde kæmpet sig en mindst ligeså besværlig vej. Blandt de mange forhindringer undervejs var tilfange-tagelse af en kinesisk krigsherre, der havde bestilt Kégresser hos Citroën og nu så en mulighed for at få dem hurtigt leveret. Først da Citroën havde leveret to vogne, blev ekspeditionen løsladt. Siden krydsedes Gobi-ørkenen under en frygtelig sandstorm og der er knapt nok ende på de kvaler som begge grupper led undervejs.

Da grupperne endelig mødtes øst for Himalaya var det hård kinesisk vinter



6-cylindret Kégresse Type P21 fra Kina-gruppen, udstillet i Paris efter ekspeditionen.

og ekspeditionen, hvis deltagere var to-talt udkørte, blev frarådet at fortsætte. Men Haardt forcerede tilbageturen til Beijing, en tur der var så strabadserende, at nutidens Paris-Dakar-løb må opleves som en stille søndagsudflugt for pensionister. Da bilerne omsider, i marts 1932, nåede Beijing, var deltagerne både trætte, syge og udhungrede og i alt andet end feststemning. For



G-M. Haardts vedkommende var det særlig slemt - han døde kort tid efter ankomsten af en dobbeltsidet lungebetændelse, og kom aldrig hjem til Paris.

Men ligesom Den Sorte, var Den Gule Ekspedition en stor succes, film og bøger og beretninger gik verden rundt. Citroën var på det tidspunkt verdens næststørste bilproducent efter Henry Ford. At omkostningerne bidrog til Citroëns endeligt, er en anden del af sandheden.

-

Det er næsten sjofelt, blot at omtale Citroëns ekspeditoner, så sporadisk, når man tænker på, hvor stor en betydning de har haft - ikke bare for Citroën, men for verden. At læse om dem er utroligt spændende - det kan kun anbefales. Forhåbentlig bliver der en gang lejlighed til at bruge mere spalteplass på dem, her i Attraction...!

På Conservatoire Citroën har man denne rekonstruktion af ekspeditionens leder G-M. Haardts vogn.

De 7 vogne, der startede fra Beiruth, var alle af denne type, som i flæng bliver omtalt som både P17 og P19. Motoren er 4-cylindret som i P17, men chassiset skulle efter sigende være fra den 6-cylindrede P19-model.

Umiddelbart ligner det hele mest P17, men under alle omstændigheder var det ikke standardmodeller, der blev brugt på ekspeditionerne.



Kégresser i Danmark

Jeg har lidt spredte oplysninger om de få Kégresser, der gennem tiden har befundet sig på dansk jord. Men det er noget som vi er flere, der nu arbejder med at få kortlagt, så forhåbentlig kommer der mere viden om dette senere. Her er en foreløbig gennemgang af dét vi ved.

Forsvaret

Bilen med nummer HtK129, som der findes flere billeder af, blev indkøbt af forsvaret i 1923. Den er af type K1, altså en helt tidlig type, med almindeligt torpédo-karrosseri. Ifølge flere kilder skal forsvaret efter vellykkede tests af bilen have indkøbt yderligere to magen

Det fine billede af HtK 129 kommer fra DVK's arkiv. Det blev vist i K.D.A.K.s blad »Auto« i 1923 under overskriften: »H.M. Kongen prøvekører Krybebaandsvognen«. Det er Kong Christian den 10., der her har indtaget bagsædet. Begivenheden fandt sted på Amager Fælled.



Er det mon Htk 129 - eller en anden bil? Også dette foto kommer fra K.D.A.K./DVK.

På et tidspunkt skal vi nok finde flere oplysninger om vognen herunder, som Forsvaret fik senere (se teksten). Bilen ser ud til at være tidlig C4 = på Kégrese-sprog P10 eller P17 serie 1.

De to billeder repræsenterer i øvrigt på fineste vis Kégressernes 1. og 2. generation som er omtalt i begyndelsen af artiklen.





De tre P15 N i Scandiagade omkring 1930. Læg mærke til skiene og de brede larvefodder beregnet til snekørsel. Et helt unikt billede!

til. Denne oplysning kan sikkert bekræftes, når vi på et tidspunkt får kigget i landsarkivet. Historien skulle så videre være den, at de tre K1'er ret hurtigt blev mekanisk nedslidte, hvorefter de hos Citroën i Sydhavnen blev byttet ud med én vogn af nyere type. At forsvaret har haft en senere vogn er bevist, for den har vi endda et privatfoto af. Det kommer fra Preben Buchhave, der igen har det fra en tidligere kornet Kjærskou, ved Forsøgs-Panservogns Kompagniet på Baadsmundsstrædes Kasserne i København. Billedet skal være taget i 1934 og bilen havde anvendelse som »Kommandostations-køretøj«.

Citroën Sydhavnen

Som samlefabrik, med Skandinavien og Baltikum som opland, har der sikkert været flere Kégresse gennem lokaliteterne i Sydhavnen. I hvert fald de tre store 6-cylindrede vogne til snebrug, Type P15 N, der efter sigende gik videre til Norge, hvor de siden gjorde tjeneste som små rutebiler højt i de snedækkede fjelde. Der findes billeder i forskellige bøger, der viser disse biler med små hyggelige buskarrosserier på. Så mon ikke det er de selvsamme eksemplarer som ses på det fantastiske foto fra Scandiagade.

Jeg har også set et billede af en tidlig Kégresse, med en stor cirkusvogn spændt bagefter, fotograferet foran Hovedbanegården i København, hvor den gjorde reklame for diverse arrangement i anledning af tonefilmens premiere i Danmark, i marts 1927. Billedet findes i en fransk bog, men den begivenhed må det være muligt at finde flere fotos af. Bilen har store reklametavler for

Citroën, så mon ikke den er stillet til rådighed af firmaet i Sydhavnen.

Hvert år aflagde Dansk Citroën regnskab til det franske moderfirma, og på lagerlisten findes en uspecificeret Kégresse opført i årene 1938-48. Om det er én af forsvarets aflagte, skal her være åbent - men bilen har sikkert kunnet gøre nytte som rangerlokomotiv i den store hal. Mange leverancer af både biler og reservedele er kommet med tog, og der var lagt spor helt ind i hallen. Så har det jo været praktisk at have et lille bæltedyr til at flytte rundt på godsvognene!

Ålholm

Foruden vort Krybebånds-Societets nyanskaffede P17, findes der en Citroën Kégresse på Ålholm Automobil Museum. Denne bil har oprindelig kørt i Frankrig og er formentlig restaureret engang i 1960'erne, uden den store fornemmelse for originalitet. Men bilen skulle efter sigende kunne køre. Vi håber på et tidspunkt at underkaste den en nærmere inspektion.

Ålholm Automobil Museums Kégresse er en P17 - jeg fotograferede den i 1983. Lad, forrudearrangement og sikkert også dørene er uoriginale, men ellers ser den ganske godt ud. Bagved anes museets Citroën 11B Cabriocoach.





P17 E - 1934

Her i maj fik vi så det eftertragtede legetøj til Danmark. Bilen er en P17 E, ikke som først antaget fra 1932, men nyere - med stor sikkerhed kan den dateres til første halvdel af 1934.

P17 er én af de modeller, der bygger på C4, men der er stor forskel på de tidligere og senere P17, som er lavet i flere serier. Denne bil er faktisk fremstillet to

år efter at C4-modellerne udgik. Motoren er den type som først blev anvendt i C4G og senere i Rosalie-model »10«. Her dog uden »Moteur Flottant«-ophæng, men boltet direkte på rammen. Instrumenteringen er delvis speciel P17, delvis Rosalie. Chassisrammen er ikke fra C4, men speciel til P17, med 5 traverser og uden »svung« til bagtøjet.

Bilen er af militærmodel, men har efter endt værnepligt tjent som kommunal servicevogn i Champigny, en lille by i Bourgogne.

I vort ærværdige Krybebands-Societet har vi allerede haft stor fornøjelse af at køre i bilen til et par arrangementer, heriblandt veterantræffet i Græsted i pinsen og Fars-dags-arrangementet på

Danmarks Tekniske Museum. Forinden var det dog nødvendigt at lave nogle reparationer. Blandt andet var de fleste af de 10mm tykke bolte i det ene bælte bøjet, fordi bilen har kørt med slidte styreklodser. Omkring 50 bolte måtte bores ud. Desuden har vi lavet småjusteringer, ordnet kabler til knapperne på instrumentbrættet samt rensset benzintanken, så den kunne bruges.



Jacobsen trakterer boremaskinen...

Bilen er nu godt kørende, dog kun for en periode. Til efteråret bliver vi nødt til at skille mange ting ad. Blandt andet skal vi have bremses og bremseforstærker renoveret og reduktionsgearet skal også laves, så det fungerer. At få glas i lygter og forruderammen vil nok også pynte svært. Flere ting, bl.a. skærmene skal laves på længere sigt, men ellers er det meningen at vi bevarer bilen patineret som den er. Faktisk er den forbausende original og næsten komplet.

At køre den er en fornøjelse. Hurtigt går det ikke, men bilens manøvrerdygtighed er virkelig overraskende. Den styrer som en helt almindelig bil og er forbausende komfortabel på ujævnt underlag, takket være de lange drivbånd. Og snakker man om dens evner i terræn,

så ser den ud til at kunne give enhver moderne 4-hjulstrækker baghjul... øh.. larvefødder. Bilen er mindre og lettere end man skulle tro og klarer nemt en stejl skrånt uden larm og dramatik.

Det er lidt befriende ikke at kunne forsvare sit engagement i projektet med rationelle grunde. Der er jo ingen! Men man mærker ligegodt historiens vingesus under kørslen! Hvorfor gå, når man kan krybe? Om ikke andet, så i respekt for denne bils rolle i en tid, hvor verden havde vokseværk!

-jmn.

Svært hyggelige garagescener ved Bæltedyrets ankomst, hvor naboerne i øvrigt måbde noget. Især da bilen startede første gang, da den skulle køres ned af traileren!



Den meget specielle køler har 8 separate enheder der kan udskiftes hver for sig.





En Kégresse er en sjælden ting, især hvis den er urestaureret og kørende. Man kan komme i en helt speciel stemning, når man har set film eller læst om ekspeditionerne. 10.592 er meget tæt på at være identisk med bilerne fra Den Gule Ekspedition, og det virker noget uvirkeligt, når man har dét privilegium at køre sådan en bil i sin baghave! Her får den gas - farten ca. 5 km/t.



O.S.-instrumenterne er af Rosalie-type, og så alligevel specielle! Der står P17E øverst på benzinmåleren! Vi håber selvfølgelig på at finde de manglende ure.



Krybebaands-Societetets 5 næstformænd: Per Nielsen, Eugenio Lai, Henrik Jacobsen, Jens Nielsen og Jens Møller Nicolaisen. En ekspedition vil blive planlagt...!



Lidt tekniske data - P17 E, 1934

Motor: 4-cyl, sideventilet, 75x100 - 1767 ccm.

Gearkasse: 3 frem 1 bak, samt reduktionsgear (planetgear) monteret i navene på drivhjulene.

Tophastighed (3. gear uden reduktion): 26,5 km/t.

Højeste hastighed i 1. gear + reduktion, (v. 2500 omdr./min.): 1,7 km/t.

Bremser: Mekaniske, med Westinghouse servoforstærker.

Affjedring: semi-elliptiske bladfedre for og bag.

Chassis: P17, 5 traverser, alt i 3,5mm stål.

Larvefodder med 50 led, tryk pr cm2:

Hårdt underlag: 2 kg.

Blødt underlag: 0,25 - 0,3 kg.

Egenvægt for kørende chassis: 1370 kg.

Anslået egenvægt 10.598: ca. 1600 kg - men den skal vi snart få vejret...

72 1934



LA 7
CITROËN

NOTICE D'ENTRETIEN

La voiture qui a deux années d'avance sur la construction

"Traction Avant"
CITROËN



NOTICE D'ENTRETIEN

12



NOTICE D'ENTRETIEN

"15"
Six cylindres

Traction Avant
CITROËN

LES **11** CV
Traction Avant
CITROËN

Points importants
Garantie
Rodage
Confort
Conduite
Entretien
Graissage

Société Anonyme A. Citroën, 117 à 167, quai de Javel, Paris

LES **11** CV
Traction Avant
CITROËN
TOUS MODÈLES
(MOTEUR 11 D)

NOTICE D'ENTRETIEN

Société Anonyme A. Citroën, 117 à 167, quai de Javel, Paris (XV^e)

Les traction Avant CITROËN

Instruktionsbøger

Automobilia er fællesbetegnelsen for alle de forskellige bilhistoriske papirer og andre samleobjekter, som også er en del af vores hobby. Jeg havde egentlig bestemt mig for ikke at begynde at samle på Citroën-automobilia, da min fornemmelse havde sagt mig, at det både kunne blive meget dyrt og stærkt vanedannende, men man har jo som bekendt en mening til man får en ny, så derfor er det alligevel lykkedes mig at få samlet lidt sammen. Jeg har så prøvet at begrænse mig til bestemte kategorier - instruktionsbøger er én af dem.

Instruktionsbøger til Citroën 7-11-15 er formodentlig udkommet på næsten ligeså mange sprog som lande bilerne er eksporteret til, men min samling indeholder kun eksemplarer på fransk og dansk. Fransk, fordi det er de "originale" instruktionsbøger, og dansk fordi det er en spændende del af Citroëns historie i Danmark.

På baggrund af den samling og andres samlinger har Jens og jeg forsøgt at lave en liste over alle de forskellige franske og danske instruktionsbøger vi kender til.

Franske instruktionsbøger

Hvis man kigger på listen over franske instruktionsbøger, er det meget tydeligt at man meget hurtigere har opdateret instruktionsbøgerne efterhånden, som der er kommet nye tractionmodeller på gaden. Den første kommer i april 1934, da 7A modellen bliver lanceret. Den er dog kun provisorisk, da man åbenbart også er lidt bagefter med "papirarbejdet". Den afløses først i august 1934 af en ny og mere gennemarbejdet udgave. Herefter kommer der en lind strøm indtil krigen, hvor den sidste er fra januar 1941.

En sjov ting ved billederne i bøgerne er at man har genbrugt mange af dem, men hvis der så er sket synlige ændringer, har man bare retoucheret billederne så de passede til virkeligheden. Det har åbenbart været besværligt at tage nye billeder.

Efter krigen fortsætter strømmen af instruktionsbøger og omkring 1952 forsvinder fotografierne og bliver erstattet af tegninger. Den sidste franske instruktionsbog udkommer i 1957.

Instruktionsbøger 7-11 Frankrig

Dato	AC-nr*	Kommentar
05-34	3825	Provisorisk 7A
08-34	4133	7A - 7S
-	-	11
06-35	4450	7A-7B-7C-7S-11AL-11A
09-35	4462	
05-36	4526	Også brugt i DK
12-36	4553	
10-37	4635	4. edition
-	-	5. edition
04-38	4666	6. edition
05-39	4731	11. edition
10-39	4753	12. edition
01-41	4475(?)	13. edition
11-46	4796	15. edition
05-47	4798	15. edition
01-49	4833	16. edition
11-49	4849	
10-50	4870	
10-51	4913	
01-52	4924	
09-52	4947	
05-53	-	
09-53	5059	
09-54	5059	
04-55	5096	
12-55	-	
05-56	5154	
04-57	-	

Instruktionsbøger 15six Frankrig

??-39	-	
02-51	-	

*AC-nummeret er et referencenummer som findes på næsten alt materiale (også f.eks. brochurer), der er trykt på Citroëns eget trykkeri.



Danske instruktionsbøger

I Danmark er det gået mere trægt. Den første kendte instruktionsbog på dansk er fra 1935 og den næste, i 1936, er en fransk, med en dansk oversættelse som et tillæg. I 1937 kommer igen en rent dansk instruktionsbog og denne bog har måske også dækket 1938, da vi ikke er stødt på en speciel udgave fra det år. Den sidste instruktionsbog fra før krigen kommer i maj 1939. Efter krigen kommer der ca. en instruktionsbog om året, og en speciel dansk ting er, at bogen i 1952 også omfatter de danske varevogne. Den sidste danske instruktionsbog jeg kender til, er fra 1955.

Med hensyn til listen modtager vi meget gerne tilføjelser og rettelser både med hensyn til de danske såvel som de franske instruktionsbøger.

På lidt længere sigt har vi en plan om at lægge nogle udvalgte instruktionsbøger ud på vores hjemmeside som scannede pdf-filer.

Instruktionsbøger 7-11 Danmark

Dato	Oplag	Kommentar
1935	-	7B-7C-11 Sport-11
1936	-	Oversættelse af afsn. om smøring t. AC4526
1937	-	A5 lavformat, maskinskrevet
05-39	-	A5 højformat, med tilh. smøreskema
09-46	1000	
09-47	1000	(Stadig Pilote illustr.)
11-50	600	
06-52	600	Incl. 450 kg varevogn
09-53	600	
11-55	300	(11D)

Til Sommertræf i Sverige...

SVENSKA B11-KLUBBEN



I år blev det svenske sommertræf holdt i Gränna ca. 400 kilometer nordpå, ved Huskvarna. Omgivelserne og naturlandskabet er enestående i Sverige!

Også i år var der som der plejer stor deltagelse fra Danmark, 8 biler fra Jylland, og 4 fra Sjælland. En stor tak til arrangørerne.

Eugenio Lai

Fotos: Eirik Holm



KØB & SALG

Ring, skriv eller mail til redaktionen!



Sælges:

Citroen B11 Sport 1954 sælges, bilen er i en meget fin stand, sælges grundet pladsmangel. Prisdé 80.000 kr.

Erik Hansen
Stærevænget 4
4060 Kirke Såby
Tlf.: 46 49 90 57
Mob.: 30 84 43 67

Købes:

1 stk. lytglas og parabol forlygte:
Marchal Equilux TP 478 (Nummeret
står i glasset).

Sælges:

Kuffertbagklap i fin stand.

Henrik Jacobsen, tlf: 39 69 00 40

Købes:

Til 11BL 1954: Bagsæderyg samt
velfungerende rullegardin til køleren.

Kurt Pedersen,
tlf: 46 35 34 22 eller 26 79 88 36.



Sælges:

Citroën 11 Sport 1952 -
restaureringsprojekt. Bilen sælges
grundet realistisk fritid. Bilen står
original. Den har og har altid haft
danske papirer. Fra 52 til 57 har den
kørt for Rigspolitiet.

Sælges for 15.000,- kr. Den kan evt.
indgå i handel med færdigrestaureret
bil.

Henvendelse:

Poul Jacobsen, Maagevej 11, 7000
Fredericia. Tlf: 24 24 11 83.
Mail: pbj@proeng.dk

