

A T T R A C T I O N 2 7 5

46. årgang · januar 2008



TRACTION SPECIAL

Traction Avant Danmark

Bestyrelsen:

Formand - indmeldelse:

Eugenio Lai

Baldersgade 16, 2.tv.,

2200 København N.

Tlf: 35 81 68 70.

e-mail: eugenio@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:

Torsten Laursen Vig

Bakkedraget 75,

4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.

e-mail: tv@traction.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. marts. Deadline til dette nummer: 1. februar - 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 : DABADKKK

Girokonto: 828 0584

Husk at angive navn på afsender/indbetaler.

Fra formanden

Et år med mange spændende aktiviteter, både af social og teknisk karakter, incl. et vellykket sommertræf. Det er kort sagt hvad 2007 har været.

Der ser ud at 2008 vil blive et lige så godt år, takket være alle de medlemmer som står for de forskellige arrangementer. Dem skal vi være meget stolte af!

Jeg takker dem alle uanset hvor stort de har bidraget i 2007, samtidig opfordrer jeg de, som af en eller anden grund er gået i stå med garageprojektet, til at møde op til de meget velbesøgte arrangementer og køreture (man behøver ikke at komme i traction), det er her klubben kan gøre noget for dig!

Sommertræf i 2008 er allerede på plads, men er der nogen som har lyst til at holde sommertræf i 2009?

Til sidst vil jeg ønske alle en rigtig god nytår!

Eugenio Lai

Fra redaktionen

Også fra din ærbødige redaktion skal der lyde et godt nytår. Hvad angår nyt herfra, kan vi fortælle, at vi nu arbejder på muligheden for at udgive bladet kvartalsvis. De andre klubber er positive og vi regner med at indkalde til et fælles møde om sagen først i det nye år. Planen er bl.a. at besparelsen i tryk og porto kan bruges til at gøre bladet endnu bedre, f.eks. med farvetryk. Mere om dét senere.

- red/jmn.

1834 kilometer til ICCCR 2008!

Der er efterhånden mange medlemmer som er interesseret i at vide hvordan man kan komme frem til den 14. ICCCR i Rom.

Stedet

Træffet bliver holdt på Vallengunga motorbanen cirka 50 km nord for Rom. Motorbanen, som er godt over 4 km lang, er udover at være testbane for forskellige F1 teams, kendt for at være en af banerne, hvor Superbike verdensmesterskabet bliver afholdt. Motorcykelrangementer præger også hovedparten af aktiviteter på anlægget.

Der er ikke klarlagt hvor meget af området, der vil blive brugt til ICCCR.



Tilmelding

Som en test har jeg allerede tilmeldt mig til træffet. Det foregår, for de fleste her i landet ved at gå på ICCCR's hjemmeside og printe tilmeldingsblanketten, derefter udfylder man den, går i banken eller på netbank og betaler. (50 euro for bilen m. fører, 5 euro for passagerer). Derefter sendes via post den udfyldte blanket og bankkvittering, husk at der skal være det samme navn på begge!

Nu kan man også betale med PayPal, et sikkert Internet betalingsystem.

Der er en god idé at tage en kopi af alt det materiale man sender, både for at have bevis, og for at kunne huske hvad man har foretaget sig.

Med post kommer så adgangsbilletten, pås godt på den, da du ikke får andet adgangsbævis end den.

Selv om det ser ud at de tager det med ro, er de alligevel i gang dernede i Italien. Jeg skrev til dem forleden, og fik svar dagen efter: hvis det skulle ske at man kommer til at være flere i bilen end dem man har betalt på forhånd, kan man købe de ekstra personsbilletter ved indgangen.

Bil eller tog

Afstanden mellem København og Vallengunga er godt 1800 kilometer.

Selvfølgelig kommer vi til at køre en del selv, men et godt alternativ som er værd at overveje, vil være at tage biltog fra Hamburg, godt 300 km. fra København. Man kan stå af enten på grænsen til Schweiz i Lörrach (Basel), eller i Italien, enten i Livorno eller i Verona. Der er daglig afgang til Lörrach, til Verona eller Livorno er kun en afgang om ugen!

Derefter er afstanden Lörrach-Rom på 950 km, Verona-Rom på 500 km og Livorno-Rom på 300 km.

Hvor meget koster togtransporten?

Priseksempel er fundet på Internet i december. Hvis man er to personer i bilen, koster strækningen Hamburg-Lörrach (16 timer togtur) ca. 3600,- og

Hamborg-Verona (30 timer togtur) ca. 5400,- for en returbillet. Jeg fandt ikke lige prisen til Livorno på det tidspunkt, men går ud fra at den ligger tæt på prisen til Verona.

Dette er den billigste løsning hvor man skal dele kupé med et andet par, men vel ikke noget problem hvis man rejser sammen med andre man kender.

Hvad koster det at køre selv?

1834 km. i alt, over 18 timers effektiv kørsel. Det er hvad der skal til at køre til Rom!

Med et gennemsnit på 6 timer om dagen vil der tage tre dage, men så har man også tid til at holde mange pauser og et afslappet tempo.

Med et gennemsnit på 9 timer om dagen vil det tage to dage, der vil ikke være tale om mange pauser, men om at flytte sig fra ét punkt til et andet.

1900 km i en traction med en forbrug på 10-11 km/liter og benzin på ca. 10 kroner, er vi allerede på 2000,- kroner, og det er kun for den ene vej! Så 4000,- i benzin for hele rejsen må være minimum. Dertil kommer overnatninger.

Her nogle Internetlinks:

ICCCR:
<http://nuke.icccr2008.it>

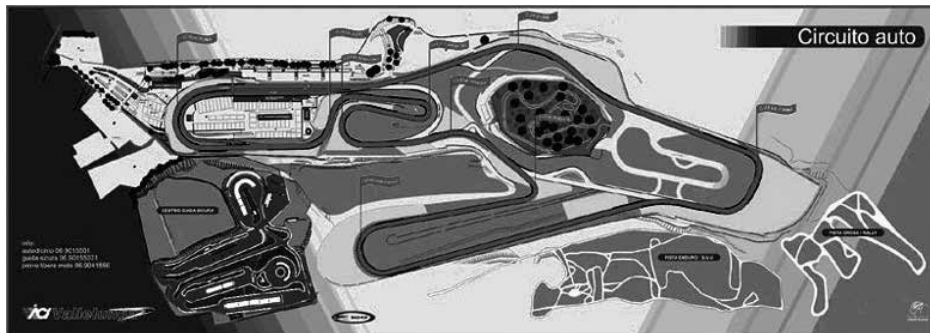
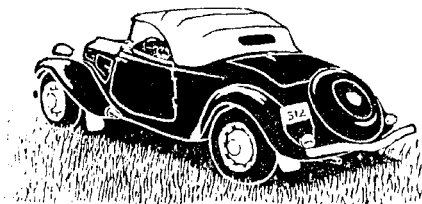
DB autotog på dansk:
<http://www.dbautozug.de/site/dbautozug/dk/start.html>

Vallalunga motorbanen:
<http://www.vallalunga.it/>

Hvis du ikke kender den, prøv
<http://earth.google.com>,
- her kan du se hele verden i detaljer!

Læs i øvrigt også i Attraction 273, på ID/DS-klubbens sider.

Med venlig hilsen
Eugenio Lai



Klubmøder vest:

Onsdag den **9. januar** hos Per Bladt Kramer, Jomfruvej 6, 7000 **Fredericia**. Vi mødes mellem kl. 17 og 19.

Tilmelding på 75 94 20 53.

Torsdag den **7. februar** hos Knud O. Pedersen, Slåenvej 1, 7000 **Fredericia**. Vi mødes mellem kl. 17 og 19.

Tilmelding på 75 56 29 66.

Torsdag den **6. marts** hos Jørgen Krogh, Øvej 18, Sverdrup, 6100 **Haderslev**. Vi mødes mellem kl. 17 og 19.

Tilmelding på 74 58 48 00.

Klubmøder i Roskilde:

Fredag den **11. januar** -

Fredag den **8. februar** -

Fredag den **14. marts** -

alle dage kl. 20.00 i Per Bødgers værksted på Elisagårdsvej 16 i Roskilde.

Stumpemarked i Fredericia

Lørdag den **26. april** hos René Christensen, Holmemarksvej 28, 7000 Fredericia.

Skovtur omkring Slesvig

Lørdag/søndag den 17.-18. maj

Flere arrangementer og info følger - hold dig ajour på klubbens hjemmeside!



Værkstedsdag på Lynetten

Den 17. november var vi en skare forsamlet til en meget hyggelig værkstedsdag på Lynetten, med pladebearbejdning som dagens tema.

Specielt kom det til at handle om svejsning. Her demonstrerede Jan Bishoff gassvejsning på højt niveau.

Jan er en mester i svejsning med de traditionelle Autogen-anlæg, men her blev anvendt en nyere type af mærket Dillon, der kører med mindre dyser og lavere tryk. Varmen er betydeligt mere koncentreret, hvilket gør Dillon'en meget bedre egnet til svejsning i tynd plade. I mange tilfælde er den derfor et

rigtig godt alternativ til CO2-svejsere. Og hvor en CO2-svejsning er stenhård, er gassvejsningen bagefter lige så blød som resten af pladen, hvilket gør det nemmere at lave efterbearbejdning/bukning.

Jan viste hvordan man kan løbe to stykker plade sammen, uden tilførsel af materiale og uden at pladen kom til at slå sig mere end at det let kunne rettes bagefter. Og så var der ingen høj svejseøm, der skulle slibes bagefter.

Teknikken skal læres, men de der prøvede, fandt ud af at det nok ikke er så svært som man skulle tro!

Der er stadig mange situationer, hvor CO2 er mere egnet (f.eks. punktsvejsning), og dét fik vi naturligvis også kigget på, ligesom tildannelse af pladedele var på programmet. Torsten tryllede med både hammer, træstub, sandsæk og engelskhjul, hvilket resulterede i de herligste dobbeltkrumme resultater!

Alt ialt en spændende dag, hvor ingen forlod åstedet uden at have lært noget! Tak til torsten og Jan!

Tekst og foto: jmn.



Dillon gassvejsning: De to stykker plade hæftes først sammen. Jan starter i den ene ende. Bemærk at pladestykkerne trækker sig sammen i svejsepunkterne - derfor er de lagt med et par mm's afstand i den anden ende.

Til sidst løbes pladerne sammen, idet en lille dråbe smeltet materiale »skubbes« foran flammen. På billedet kan man se, at det opvarmede område langs svejsningen er betydeligt mindre end med normal svejsning med ilt og gas.

Dillon-svejsning er f.eks. ideel til dørplader - kantsvejsning uden overlap. Og så er der ingen anden efterbearbejdning end lidt opretning med en hammer og modhold...



Hæftepunkterne ligger med en god cm's mellemrum. Jan styrer pladerne i forhold til hinanden med papegøjetangen...



Svejsning med CO2 efter samme mønster: Kant mod kant - først hæftes...



Bagefter fuldsvejses. Der bliver en hård svejsning - og tilført materiale, der må tages med vinkelsliberen bagefter. Men CO2 er nemmere at håndtere og selvfølgelig hurtigere på steder, hvor der ikke laves så meget (kosmetisk) efterarbejde eller hvor det er svært at komme til.



Var der nogen, der sagde dobbeltkrum?

Torsten viste os, hvad man kan med en hammer, en udhulet træstub og en sandsæk - og et engelskhjul! Den fine »sukkerskål« (eller var en en Simca-hjulkapse!) blev fremstillet på mindre end 5 minutter!

- 1 Et stykke plan plade, klippet cirkelrundt
- 2 Rundt, et stykke fra kanten, bankes »buler« med plastichammeren - pladen strækker sig...
- 3 Kanten rettes indimellem...
- 4 Operationen gentages nogle gange...
- 5 Hovedformen er ved at være der, men der er mange buler...
- 6 Bulerne rettes i sandsækken...
- 7 Engelskhjulet rigges til med et afrundet hjul fornedet...
- 8 Kalorius glattes ud ved at trække frem og tilbage mens emnet efterhånden drejes rundt...
- 9 Voila! Sådan kan man f.eks. lave et godt, dobbeltkrumt reparationsstykke til en skærm!



Med et engelskhjul er det nemt at lave dobbeltkrumme flader - pladen trækkes jævnt og roligt frem og tilbage - så kommer krumningen helt af sig selv....



Nyt på værktøjsfronten: En smart lamelslibeskive, med gennembrydninger, der gør det muligt at se det man sliber! Enkelt - og meget effektivt!



Vor formands vinterbil parkeret udenfor



Stemmingsfulde postkort...

Kig nøje på dette billede. Kan man overhovedet forestille sig en mere ægte og autentisk traction-stemning?

Torvet i en lille fransk by på landet, slutningen af 40'erne eller begyndelsen af 50'erne. Vinforretningen til venstre med den flotte plakat, pharmaciet og fortovsrestauranten på den modsatte side. Mændene, der står og sludrer ved det lille springvand under de store træer. Fred og

ro. Og så tractionen i sit helt oprindelige og naturlige miljø! Livet kan vist ikke være smukkere....

Bilen er en legère, 7 eller 11, årgang 1937. Man kan se at den har malet felt i chevronerne og halvsmalle skærme.

Jeg har for tiden en mindre mani med at købe postkort (også med Eiffeltårnet).

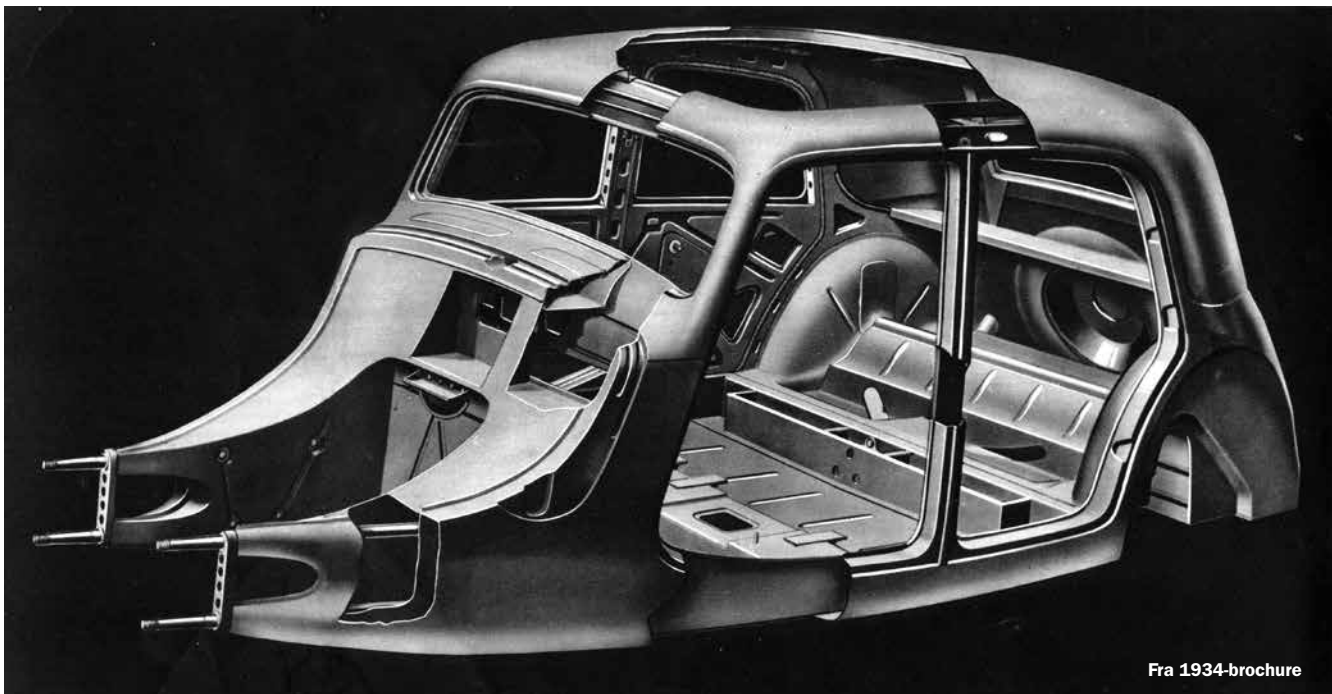
Kortet her er købt på en meget spændende

belgisk website, hvor man kan finde alle mulige samleobjekter. Med fare for en dag at blive overbudt, giver jeg hermed adressen fra mig: www.delcampe.net.

Prøv det - det er godt, og der er ufattelige mængder postkort til salg.

Men pas på... det er svært vanedannende!

-jmn.



Fra 1934-brochure

Rundt om karrosseriet

Af Jens MN

Det var med stor ret, da Citroën i sin tid reklamerede med, at den nye model 7 var verdens mest moderne bil. Vi kender jo alle de tekniske detaljer, med forhjulstrækket, torsionsaffjedringen, den moderne topventilede motor med udskiftelige cylinderforinger, tandstangsstyretøjet - remsen er lang! Mange af de tekniske løsninger var kendt forinden, men kun få brugt i en industrielt massefremstillet bilmodel. Tractionen blev forbilledet for senere tiders biler, selvom mange andre fabrikker først fik mod (eller fornuft) nok til at indføre den moderne teknik meget senere - i mange

tilfælde 20 år senere! I den sammenhæng er det forresten sjovt at tænke på et af Citroëns reklameslogans, der så vidt jeg husker stammer fra 1936: »2 aar forud«....

Det mest moderne ved TA i 1934 var helt ubetinget bilens karrosseri!

Selvbærende karrosserier er set før tractionen. Med stor ret nævnes Lancia Lambda ofte som verdens første seriefremstillede bil med selvbærende karrosseri - den blev produceret fra 1922-31 i 11.200 eksemplarer og var i det hele taget en meget avanceret

Her ser man karrosseriet i sin første form, hvor mange detaljer afviger fra de senere modeller.

Tager vi det fra en ende af, er det første man bemærker, de store åbninger helt foran, hvor for-tøjet boltes på. Denne facon beholdt man frem til starten af 1936, hvor tandstangsstyretøjet kom til.

Der er profileringer på overpladen i motorrummet, (de er retoucheret væk på billedet). Men de ligner ikke dem vi kender fra senere vogne. Profilerne i bunden og de bageste inderskærme er også ganske anderledes og støddæmperbefæstningen er der endnu ikke.

Partiet omkring bagtøjet ser i princippet ud som på billedet frem til 1935, hvor den store påboltede rørtravers erstatter »kassevangen«.

Gulvet er gennembrudt til to diagonalstænger. Og så mangler mellemvangen helt!

bil, med bl.a. uafhængige hjulophæng. Men dens konstruktion var ikke som vi idag opfatter et moderne selvbærende karrosseri, snarere en integration af en traditionel chassisramme og yderkarrosse. Men alligevel med ydersiderne som medbærende elementer, hvilket også muliggjorde at bilen kunne gøres meget lav efter tidens norm.



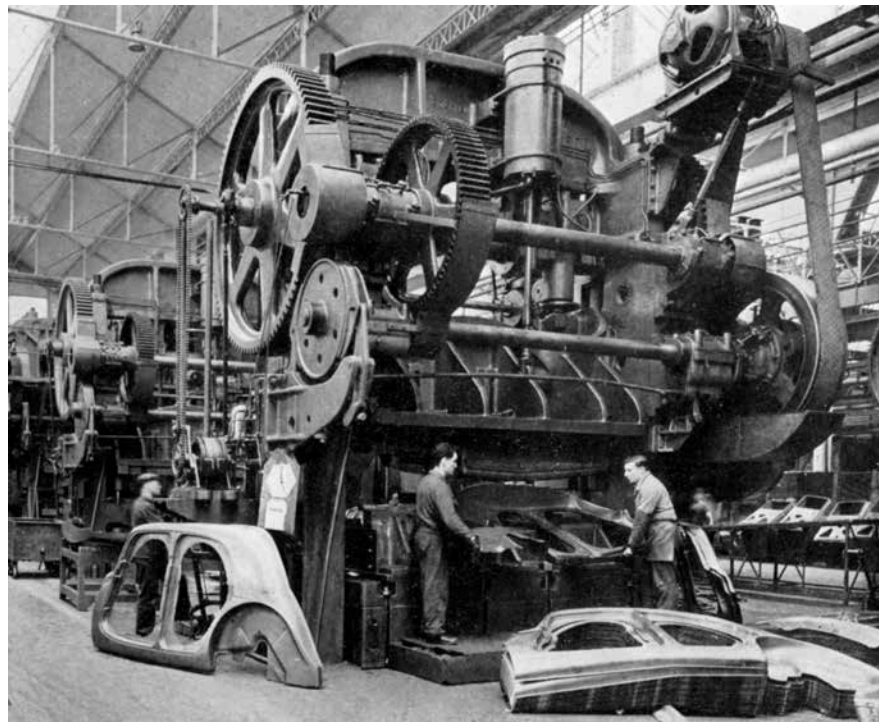
Lancia Lambda - foto fra Peter Bering

Der kan nævnes andre selvbærende biler før Citroënen i 1934 - som regel drejer det sig om mindre biler, eller biler der kun er produceret i lille antal. Tractionen er den første virkeligt industrielt fremstillede vogn, produceret i stort antal og næsten nutidig produktionsmetode, i elektrisk sammensvejsede elementer af tynd plade.

Citroën havde allerede fra 1923 haft et meget tæt samarbejde med firmaet Budd i USA. Da »helstaals« modellerne B10 fremkom i 1925, havde Budd leveret alt værktøj - forme og presser. Det siges at Budd rent faktisk har produceret ca. 20.000 Citroën-karrosserier i

USA, før man fik apparaturet til at køre hos Citroën. André Citroën var jævnligt i USA gennem tyverne og foretog besøg hos Budd næsten hver gang. Den historie kan vi gå i detaljer med en anden gang. Budd arbejdede intensivt med udvikling af karrosserier og produktionsmetoder og har været en uundværlig samarbejdspartner i udviklingen af TA. En prototype fremstillet hos Budd i 1931 var konstruktionsmæssigt næsten identisk med TA - og den må André Citroën have set.

De enorme presser på Citroëns fabriksanlæg i St. Ouen var leveret af Budd Co. og kunne trykke med 14.000 tons! Svejseprocessen fandt sted på Quai de Javel. Billedet er fra 1934.



Verdens mest moderne vogn

Skal man forstå historien - hvad det reelt var, der der åbenbarede sig for verden, da TA blev lanceret - må man se lidt på hvad der var før.

En almindelig bil var høj og smal. En kraftig chassisramme over 2 stive aksler til hjulene udgjorde hele den bærende konstruktion. Mellem ramme og aksler fandt man affjedringen i form af bladfedre. Ovenpå det hele sad så motoren og karrosseriet, som regel med passagerkabinen som en selvstændig del. I 1934 havde mange nye biler karrosserier helt i stål, hvilket både gjorde



Stålkarosserier var meget stærkere end karrosserier med trækonstruktion - hvilket her ses illustreret af Citroën med denne C4, en helt traditionel vogntype omkring 1930. Billedet er taget i Citroëns udstillinglokale på Vesterbrogade i København.

konstruktionen stærkere og lettere end den traditionelle trækonstruktion, hvor karrosseriet var bygget af et ofte kraftigt skelet af aske- eller bøgetræ beklædt med plade. Sammenligner man med TA er det meget svært at få øje på noget videre køretøjsdynamisk ved de ældre typer biler. Men bilen har som begreb allerede på dette tidspunkt været forbundet med stor tradition - markedet var (og er) konservativt. Folk befandt sig fint med, at en vogn var noget man steg op i, hvorefter man lod sig transportere i ophøjet tilstand uden at det nødvendigvis gik videre hurtigt.

Det har ikke været let for Citroën at overbevise verden om hvor stort et fremskridt tractionen var i 1934 - eller for den sags skyld i mange år efter! Almindelige mennesker var ligeglade; kun ingeniører, arkitekter og andre æstetikere kunne umiddelbart finde på at interessere sig for denne mærkelige nymodens bil, som man skulle udføre



besynderlige akrobatiske bevægelser med, for overhovedet at komme ind eller ud af vognen! At man virkelig betragtede Citroënen på denne måde er ingen overdrivelse, hvilket man kan forvise sig om, ved at læse datidens motorjournalisters beskrivelser af den i gamle motorblade.

Det kom til at tage lang tid før det brede publikum, især udenfor Frankrig, blev overbevist om at en nutidig bil skulle se ud som en traction. Omvendt var den meget opsigtsvækkende fra starten, selvfølgelig fordi den objektivt set var ekstremt moderne - og fordi dens køregenskaber reelt var årtier foran konkurrenterne. Fra starten fik TA en lille skare af meget entusiastiske beundrere, der i løbet af de første år voksede sig større - 1939 er faktisk tractionens største produktionsår. Her i landet blev TA, især før krigen, nu ved med at være et storbyfenomæn, men langt de fleste biler solgt i København og Nordsjælland. At den efter krigen blev mere udbredt, skyldes hovedsageligt at den var tilgængelig på indkøbstilladelse, men dét er en anden historie.

Ser man på tractionen som den teknisk avancerede helhed den er, er det karrosseriets konstruktion der udgør grundlaget. Ikke bare for en fantastisk velkørende bil, men også for eftertidens biler og måden de bliver produceret på. Hverken mere eller mindre. For et par måneder siden så jeg produktionen af C2 og C3 på Citroëns fabrik i Aulnay. Principperne i karrosseriproduktionen er de samme, selvom svejsearbejdet nu udføres af avancerede, computerstyrede robotter.

Sikkerhed

Ét af de områder, hvor biler har udviklet sig mest, er især indenfor den passive sikkerhed, med stødbabsorberende zoner, forstærkninger og kollisionsbjælker de rigtige steder, for ikke at tale om deformérbare ratstammer, sikkerhedssele, airbags og den slags. Set med nutidens øjne er tractionen nærmest livsfarlig at køre i, selvom den har kunnet måle sig med andre biler helt frem til begyndelsen af 60'erne.

Vi skal tilbage til 1934 - og på dét tidspunkt var TA måske én af de sikreste biler i verden, takket være karrosseriet! Netop den selvbærende konstruktion var nøgleordet til en hidtil ukendt sikkerhed, netop fordi hele karrosseriet kan betragtes som en kassekonstruktion a la den gamle lillebæltsbro: hele passagerkabinen er bygget som et kraftigt og meget stift bur, der ikke kun er medbærende, men selvfølgelig også yder stor beskyttelse af indholdet.

Både dette forhold samt naturligvis bilens passive sikkerhed i form af køreegenskaberne, blev brugt af Citroën i massive reklamekampanjer for bilen. Her var det ikke kun karrosseriet, der blev fremhævet (som i den berømte crashtest), men også forhjulstrækket, affjedringen, de effektive bremses og (fra 1936) det præcise tandstangsstyretøj. Det aktive sikkerhedsniveau kan godt måle sig med nutidens biler. Men koncentrerer vi os om karrosseriet kniber det. Den absolut stiveste del er den yderste forende - hvor vi også finder en ratstamme i form af et jernrør, der minder uhyggeligt om et spyd foran brystkassen.



På forrige side ses det berømte stunt - eller datidens crashtest - hvor Citroën sendte en traction ud over en 8m høj skrænt. Der kan grines lidt af reklamefilmen, hvor bilen efter diverse kolbøtter startes - og kører væk mens musikken spiller.

Sandheden er også, at lyden af den startende motor er sat ind bagefter og at bilen i virkeligheden bliver trukket væk med et tov.

Men når man så er færdig med at grine, kan man se hvordan en af samtidens »almindelige« biler klarede samme behandling! (Billedet herover).

Reklamefilmen kan i øvrigt ses på YouTube på internettet.



I de første år indgik brochurer som denne i markedsføringen. Brochuren handler udelukkende om den sikkerhed karrosseriet yder - og er illustreret med billeder af smadrede TA'er, hvor passage-rerne har været så heldige at overleve...



Her er der så en lejlighed til at vise dette dejlige foto - fra Citroëns udstillingslokale, Vesterbrogade 9B i København. På hele endevæggen har man malet historien om hvordan den nye Citroën »sejrrigt modstaar dette frygtelige stød«, som man beskrev det i en annonce.

Tænk at kunne stille sin cykle (udtales »sikkel«) foran bagerforretningen og gå ind og betragte de splinternye 1935-modeller....

Konstruktion og produktion

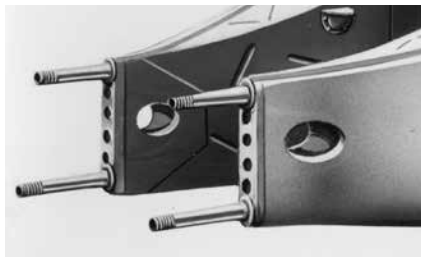
Ser man på billedet af det helt tidlige karrosseri i starten af denne artikel, står det lysende klart at TA kom i produktion før den reelt var klar.

Årsagen var naturligvis de enorme finansielle problemer Citroën havde - og resultatet, at de første biler var behæftet med fejl, som revnedannelser og deformationer eller dét der er værre - f.eks. at hele bagtøjet kunne falde af. I løbet af de første måneder af trac-

tionens produktionsperiode, blev der foretaget flere ændringer på bilen end i resten af tiden frem til 1957! Dette gælder også karrosseriet. I 1935 var det meste rettet til: vanger og forstærkninger, ny konstruktion ved bagtøjet med den store rørtravers, beslag til teleskopstøddæmpere osv.

Større ændringer fulgte i 1936, 1939 og selvfølgelig med kuffertmodellerne i 1952 - hvilket ses på de følgende sider....

Sidestykket samles med skinkens yderside på en 11 Sport. Efter den bagerste inder-skærms form at dømme er det en bil magen til den herunder, altså fra perioden 1936-39.



Fra 1936-39 ser det sådan ud. Afslutningen ved rørene til fortøjet er lavet med et »dæksel« med bagudrettet kant i kraftig plade. De store åbninger er erstattet med mindre huller (til bremserørene). Bilerne frem til november 1939 har stadig reminiscenser fra de tidlige typer bagtøj, med hul til diagonalstangen og »bule« til torsionsstængernes befæstning i midten under bagsædet. Læg også mærke til formen nederst på inder-skærmene bagl.

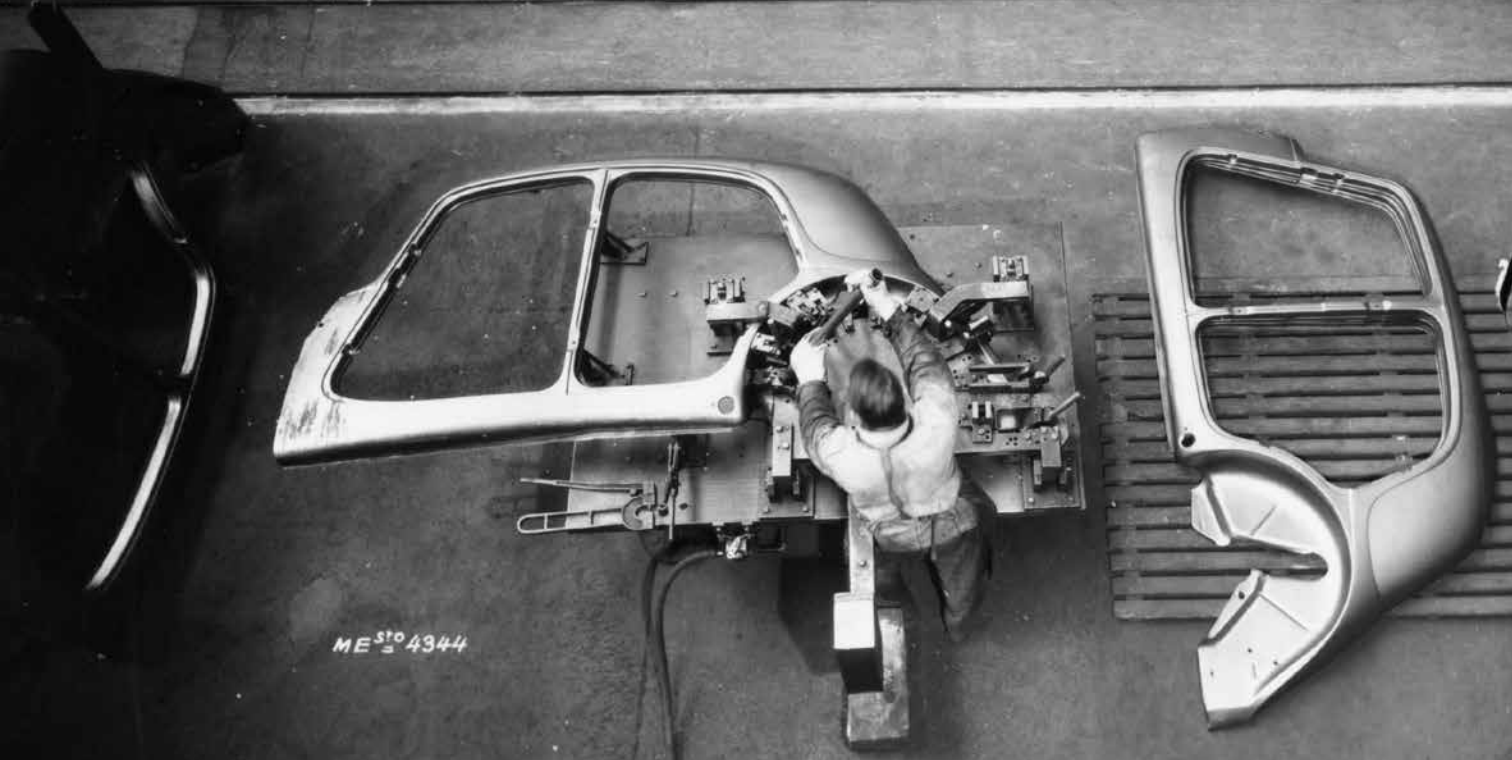


Groft set består TA-karrossen af bund, sider og tag. Bunden er sammensat af inderpanelerne og mellemvangerne, »skinkerne« med rørene til fortøjet, væggen til motorrummet, samt sædetraversen og selve bundpladen. Sidestykkerne med de bageste inder-skærme og dørfalse udgør de næste større elementer sammen med bagstykket, disse dele er sammensvejst før de møder bunden. Herefter en større mængde mindre dele, f.eks. stykket over forruden og de indvendige dele af dørstolper og tag, instrumentbrædt samt forstærkninger rundt omkring.

Under selve sammensvejsningen blev delene spændt op i jigs, hvilket sikkert har været et ganske manuelt arbejde. De fleste dele er samlet med punkt-

svejsninger; elektriske modstandssvejsninger med svejsearme fastmonteret i jiggjen. En undtagelse ses på billedet her på siden, hvor de store sidestykker samles med ydersiden af skinkerne med nogle på den tid sikkert meget avancerede elektriske ruller-svejsninger, hvor der tilføres materiale. Samme metode er brugt hvor de to sider svejses sammen med bagenden - svejsningerne kan ses på inder-siden af enhver traction, hvis man piller loftindtrækket ud.

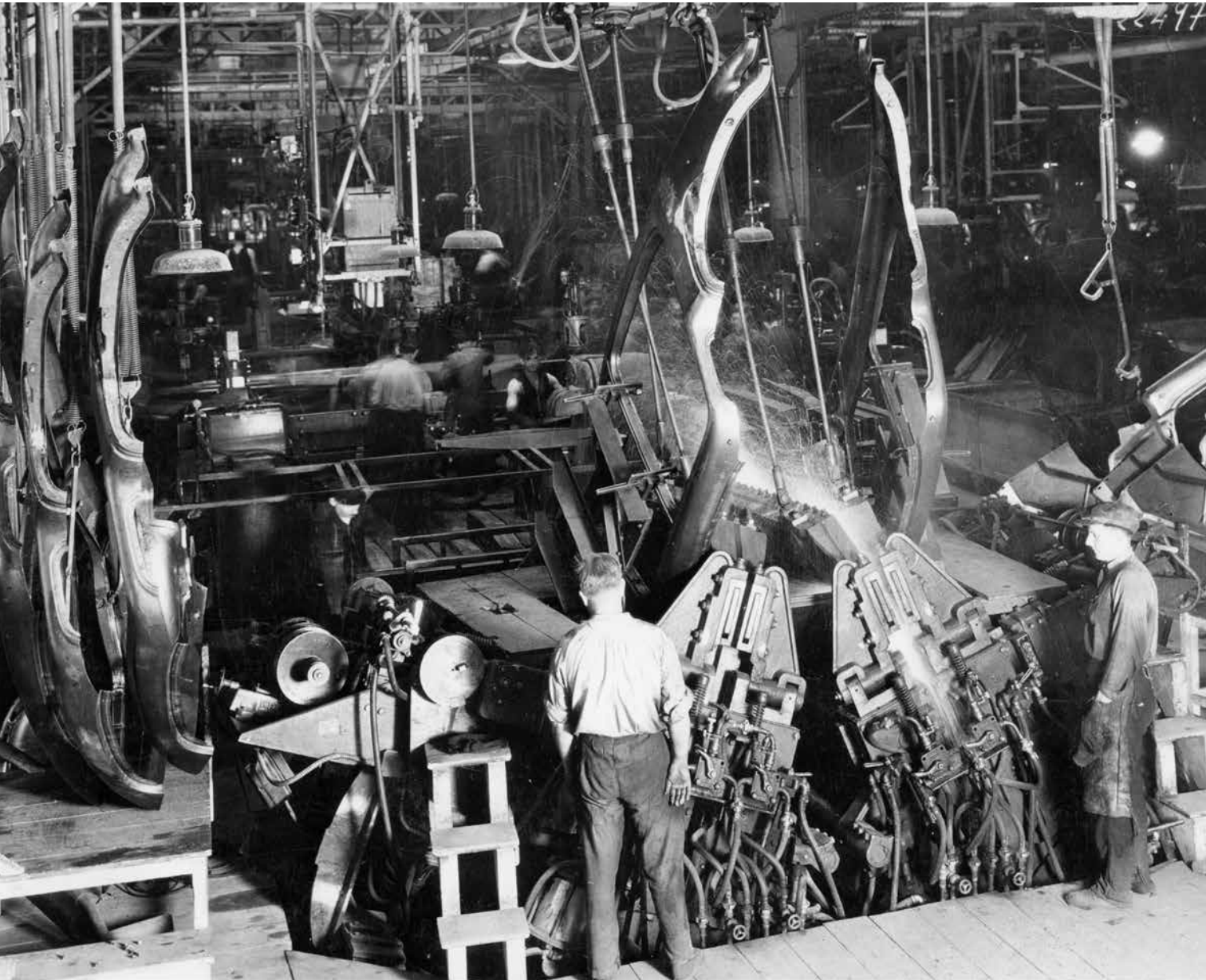
Disse samlinger har krævet et stort efterarbejde i form af slibning og tinspartling. På samlingen af skinken kan man som regel se, at pasningen ikke altid var lige god nede ved bundpanelet. Samlingen ses i øvrigt også i falsen under motorhjelmen.

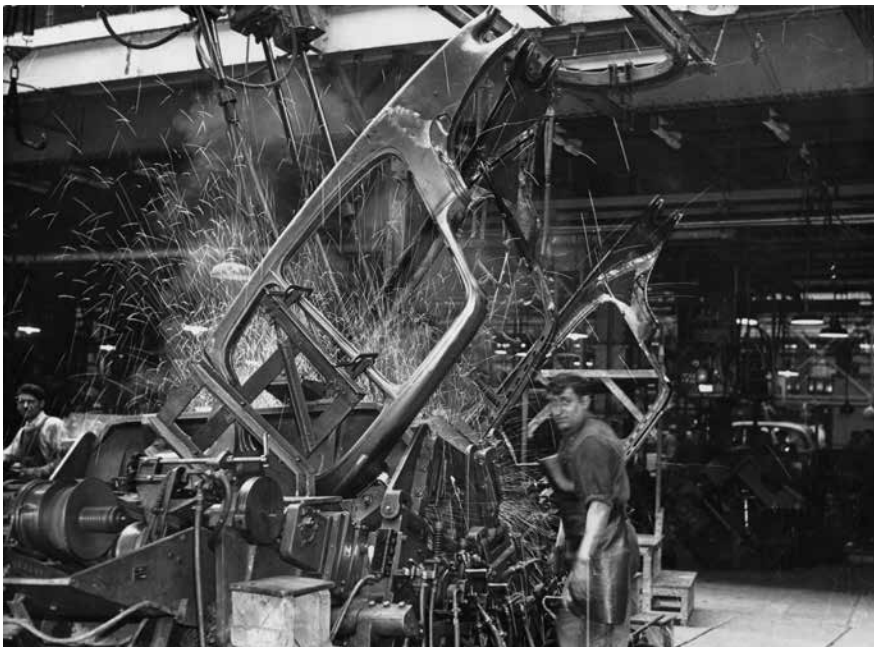


Her er vi et step tidligere i processen. Det kan være lidt svært at se præcist hvad der sker, men i hvert fald er det isvejsningen af den kraftige forstærkning og beslaget til den bagerste støddæmper. Her afslører det runde hul i panelet, at det er en bil før 11/1939 - gennem hullet monteres den bagerste bolt til bagtøjet. På senere modeller sker dette fra bagsiden - hvorfor de ikke har noget hull!

En færdig karrosseri til en Normale af årgang et sted efter 1939 men før 1952. Der er slebet grundigt på den - måske har den været skadet under produktionen. Den ser også ud til at være blevet svejset i inderskærmen. På stykket efter bagdøren ses et stempel - måske er det et fabriksstempel fra producenten af stålpladen, lavet før siden overhovedet blev presset?







Her sker der noget! De to sider svejses sammen med bagenden i røg og damp og et arbejdsmiljø, der heldigvis ikke ligner dét man finder på nutidens næsten sterile bilfabrikker.

Nedest er det slibearbejdet, bl.a. efter selv samme svejsning, på karrosserier der ser ud til at være så godt som færdige.

Alle 3 billeder er fra 1934 eller 35, hvilket ses af de »åbne« skinker og bagenderne, der har to benzinpåfyldningshuller og er uden bagklap.



Efter november 1939 ser skinkerne sådan ud, med fremadvendt kant mod fortojet. Det runde hul til »varmeapparatet« kom fra januar 1939.

I 1952 kom de sidste større ændringer, med flere profileringer og større dæksler på skinkernes overside, bl.a. på grund af hovedbremsecylindrens placering inde i selve skinken.



Vi følger processen til den bitre ende. Hvad der sker med den tilsyneladende færdige karrosse på billedet til venstre er svært at se - men den er i hvert fald grundigt fikseret i bænken. Måske er der tale om finjustering/opretning eller også er det bare en kontrol af bilens mål? Flere steder ses pinoler i »strategiske« huller, f.eks. ved de nederste dørhængsler.

På billederne derunder er der fuld gang i den sidste finish før lakeringen. Der høvles tin og pudses og poleres. Alle bilerne er Normaler.

Alle billederne på denne side er taget i 1939 eller senere.



Billeder af karrosseriet i den endelige og totale sammenhæng: Citroën Traction Avant!

Øverst er vi i Sydhavnsgade 16 - antagelig i 1936. Bilens hovedbestanddele, fortøj, karrosseri og bagtøj er sammenstillet til ære for fotografen. Den flotte bil er en 11AL med metalfarve og jantex-pynteringe på fælgkanterne. Motoren ser forresten ud til at være ældre og er hvidmalet, sikkert til udstillingsbrug.

I midten en tidlig 1934-model, uden profilering af vognbunden. Man ser mange tidlige detaljer: det helt gamle bagtøj med to diagonalstænger, understøtningen ført igennem højre skinke, den manglende tandstang (bilen har rulle/snekke styretøj).

Nederst tractionen i sin sidste udgave, efter 1952 med »udbygget kuffertrum«. Det er sjovt at se på forskellene, men lige så sjovt at tænke over lighederne trods aldersforskellen på godt 23 år.

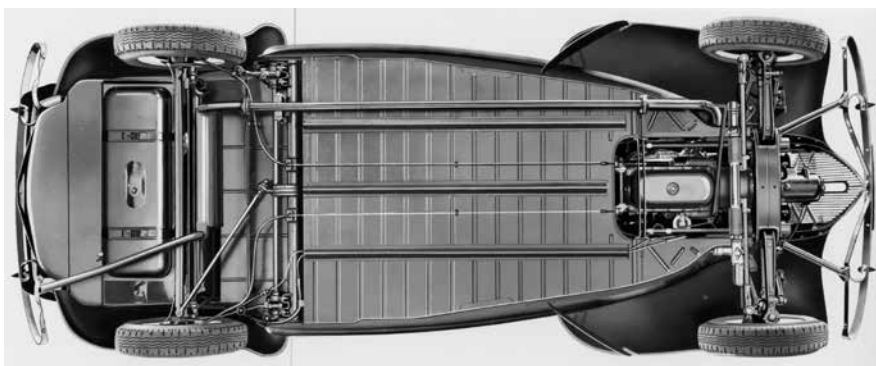
Og så er det jo lige billederne, der viser hvor fin en helhed hele bilen er, karrosseriet inklusive!

Lige til slut...

Ambitionen med denne artikel har ikke været at beskrive den komplette historie, hverken om skabelsen eller den detaljerede udvikling af tractionens karroseri. Det kan være interessant at gøre det en anden gang, ligesom det kunne være spændende at beskæftige sig mere med bilens ydre form, arkitektur og stilhistorie.

Jeg vil være glad for kommentarer og rettelser til dette skriv, der bare har haft til formål tage udgangspunkt i karrosseriet, for at illustrere den utrolige helhed af teknik og design som en traction jo var og er!

-jmn.



KØB & SALG

Ring, skriv eller mail til redaktionen!

Sælges:

Nyt på lageret i Them: Fjeder til S.E.V. benzinpumpe. 25,- kr./stk. Fabriqué en Them!

Hjembragt fra Lyon: Interiørlamper i god stand, pris 200,- kr.

Finn Lyster, Smedebakken 26, 8653 Them. Tlf: 26 24 72 49.

Se også annoncen på traction.dk

Bortgives:

2 sæt motorklapper til 11 Sport.

Johnny Hansen, tlf.: 56 82 09 19.

Købes:

2 fungerende horn, 6V.

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

Købes:

Lille rektangulær plade til hullet på venstre skinke. Altså den gamle, ikke kvadratiske model fra før 1936.

Jens Møller Nicolaisen, tlf.: 20 46 27 98.

Bortgives:

2CV bagskærme, h og v, bortskænkes. Glasfiber, hvide, perfekte.

Peter de la Cour. tlf: 86 25 38 28



Grill!

Helt i tråd med resten af dette blad, der jo har blikpladeting som et gennemgående tema, viser vi her den ultimative havegrill for tractionisten, der har alt!

Det anbefales dog ikke at bruge benzin til optændingen...

Tak til Finn Lyster, der har mailet billedet til redaktionen! (Så fik vi alligevel lidt fra medlemmerne denne gang!).

-red.

Les Traction Avant
CITROËN