

A T T R A C T I O N 2 8 8

48. årgang · Oktober 2010



# 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**

Grønnemose Allé 75, 2.th.,

2860 Søborg.

Tlf: 38 33 66 20 (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: tl@traction.dk

Aktiviteter - vest:

**Knud O. Pedersen**

Slåenvej 1, Taulov,

7000 Fredericia.

Tlf: 75 56 29 66.

e-mail: kops1@stofanet.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](http://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 4 gange årligt; næste nummer omkring 1. januar. Deadline til dette nummer: 1. december!

Medlemsbidrag er velkomne!

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

Endnu et vellykket sommertræf er overstået, tak til træfgruppen for en pragtfuld oplevelse, landskabet i det nordlige Jylland er altid spektakulært!

Planlægningen af næste års træf kan virke lidt uoverskuelig allerede nu, men der er allerede kommet nogle forslag. Vi undersøger mulighederne og regner med at finde et velegnet sted til næste år.

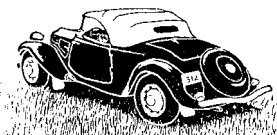
Nu er efteråret snart over os, og vi må i gang med at efterse materiellet for at være klar til den næste sæson. Kom frem til klubmøder, ikke kun for hyggens skyld, men også hvis du har noget, der skal efterses. Der er altid nogen der kan give gode råd!

Motorhistorisk Samråd har for nyligt revideret deres hjemmeside. Nu er der mere information til medlemmer, og alle kan nu tilmelde sig til nyhedsbrevet og følge med i MHS' arbejde. Se mere på [www.motorhistorisk.dk](http://www.motorhistorisk.dk)

I starten af september er Peder Grønborg gået bort, han har været medlem i klubben siden de helt tidlige år. Han var en god ven i de år jeg har kendt ham, og har altid været optimistisk gennem de sidste mange år hvor han ikke var på toppen. Vi kommer til at savne dig Peder.

Vi ses derude.

*Eugenio Lai*



## Nye medlemmer

Frank Pedersen  
Holsteinborgvej 199, Bisserup,  
4243 Rude.  
Tlf. 41232133  
Bil: pt. ingen bil

### Adresseændring

Niels Rasmussen Grostedet 9, 8400  
Ebeltoft



### Ny bil

Johnny Hansen har købt denne Normale 1950/51, som blev fundet i Den Blaa Avis. Bilen har ikke tidligere været i klubben, men var faktisk annonceret til salg her i bladet i 1999. Den er i god stand, men der forestår alligevel en gennemgribende restaurering. Vi siger tillykke med nyanskaffelsen!

## Fra redaktionen

Her i starten af august holdt vi et fælles redaktionsmøde for klubberne i Attraction. Og denne gang skulle det være sikkert: Dansk Citroënklub vil være med i fællesskabet allerede fra januar-nummeret. En glædelig nyhed, som jo også indebærer, at bladet bliver billigere, bedre samt læst af flere danske entusiaster. Vi glæder os!

-red/jmn.



## Peder Grønborg

I begyndelsen af september døde Peder efter godt 10 år med sin kræftsygdom.

Det var i 1984 at Mia og Peder dukkede op til Sommertræffet uden bil. Men der gik ikke lang tid, før de havde købt en 11 Sport 1946 af Benny Sørensen. Bilen blev hurtigt kendt som "Væddeløberen". Citroën-lidenskaben voksede støt. Elveren blev suppleret med en DS, som blev Mias hjertebarn, og hun blev aktiv i ID/DS-klubben og i ACI.

Væddeløberen blev overvejende Peder's bil og den blev forbedret, passet og plejet og i høj grad brugt. Og Peder blev en central person i miljøet omkring vores biler, især i Københavnsområdet.

Peder havde nogle utrolige evner til at nyde livet. At gøre noget for at kunne have det rart. Det viste sig på mange planer. Interessen for de gamle Citroëner var bare én måde. Det kunne også være tilberedning og indtagelse af en sublim middag i Nørre Søgade sammen med gode venner. Måden Peder kunne læne sig tilbage på, og bare nyde, blev

en stor inspiration for os andre - hans venner. En god cognac- eller en raket i garagen. Eller en køretur til et sted i Europa.

Væddeløberen var med. Peder brugte den, det kunne være en fisketur i Norge sammen med sin gamle far. Og da han som flymekaniker i SAS var udstationeret i Skotland i et par år, var det en selvfølge at 11'eren skulle med. Her gik han og hyggede sig med den, bl.a. fik den nyt indtræk.

I 2000 kom beskeden om at Peder havde fået kræft og de sidste 10 år blev præget af tærende behandlinger og kemoterapi. Hårdt og ekstremt opslidende for både Peder og Mia, selvom der var lange gode perioder mellem nedturene. Og Peder fortsatte med en utrolig kraft og vilje, ikke bare til overlevelse, men også til at bygge videre på det gode liv. Mia og Peder

købte hus i Spanien, hvor de sammen kunne nyde de gode perioder. Og Væddeløberen blev holdt i trim. Peder var aktiv i klubben, bl.a. som medarrangør af sidste års Sommertræf i Helsingør.

Peder havde lune og humor, og ofte et velvalgt slangudtryk på læben. Han gad ikke at spille tid på fnidder; vi er til for at have det rart. Den ting var han god til at lære fra sig!

Mia - du skal videre, hvor svært det end er. Forhåbentlig vil det hjælpe, at bekymringerne er afløst af vished og vi håber, at du vil gøre flittigt brug af netværket: Os fra TAD, dine venner.

Vi er mange der kommer til at savne Peder slemt. Der er hul, hvor han var. Men der er også noget vigtigt i hullet: Nemlig alt dét Peder har lært os om at få det bedste ud af alt. Det holder.

jmn.



#### **Torsdag den 7. oktober**

Garagemøde i Taulov hos Knud O. Pedersen. Tilmelding: 75 56 29 66.

#### **Fredag den 8. oktober**

Klubmøde kl. 20.00 i Thomas Bødgers værksted i Roskilde, Elisagårdsvej 16. Tilmelding ikke nødvendig.

#### **Mandag den 18. oktober**

Besøg på Conservatoire Citroën.

#### **Weekend 23-24. oktober**

Træf hos Citroën i Hjørring. Se invitationen på omslagets inderside bagest i bladet.

#### **Torsdag den 4. november**

Garagemøde i Vejle hos Erik Hougaard. Tilmelding: 75 83 00 49.

#### **Fredag den 12. november**

Klubmøde kl. 20.00 i Thomas Bødgers værksted i Roskilde, Elisagårdsvej 16. Tilmelding ikke nødvendig.

#### **Fredag den 10. december**

Klubmøde kl. 20.00 i Thomas Bødgers værksted i Roskilde, Elisagårdsvej 16. Tilmelding ikke nødvendig.





Et view over Hanstholm set fra fyret. Den veltrimmede kirkegård gemmer sig bag et af vestenvindens skarpslebne læhegn.

# HANSTHOLM

## Sommertræf 2010

Endnu engang trådte medlemmerne nordenfjords i karakter og arrangerede et velbesøgt træf med ialt ca. 125 deltagere. Der var som sædvanlig deltagelse fra både Norge og Sverige - til trods for at der var datasammenfald mellem TAD's sommertræf og Traction Norvége.

Vejret tegnede egentlig meget godt mod ugens slutning - men fredag eftermiddag

fulgte et vedvarende regnvejr os på vej mod nordøst. Deltagerne samledes i løbet af eftermiddagen på Montra Hotel Hanstholm i byens sydvestlige kant. Bilerne var ca. 40 tractioner og 4 ID/DS-modeller.

Efter indtjekning og nogle timer med almindelig tilbagevendende hygge blev der indkaldt til den store buffet. Træfgrup-







Øverst - dagens første opgave afvikles på stranden i Klitmøller. Kast med motorstempler til dæk... På parkeringspladsen et par af træffets deltagere. En sort 53 normale i fin stand med O 21.238 tilhørende Thomas Jacobsen fra Gislev på Fyn. Y 5889 er Erik Houggaards meget originale og nyrestaurede 1939 7C.

Der deltog to meget fine Traction Arrière modeller - begge med »S« numre. Den røde er en C4 1929 og den sort/grønne er en Rosalie 8 fra 1932. Desværre fik jeg ikke navnene på ejerne.



pen bød samtidig på "den officielle velkomst" og der blev orienteret om lørdagens og søndagens arrangementer, og om forskellige muligheder for besøg til områdets mange seværdigheder. Buffetten var helt i top og der var desuden musikalsk underholdning til langt hen på aftenen. Mange endte i baren hvor der blev snakket og hygget.



Lørdag straks efter hotellets fine morgenbuffet var det afgang mod syd til Klitmøller - igennem Thy Naturpark - en rigtig flot tur på kanten af Vesterhavet. Området strækker sig fra Hanstholm i nord til Agger Tange og Thyborøn i syd - en strækning på næsten 50 km - og er Danmarks første Nationalpark indviet som sådan i 2008. Første etape er Hanstholm Vildtreservat som består af klitter og hedestrækninger afløst af lave enge. Klitmøller er et sommerhusområde og en gammel fiskerbebyggelse som idag er et meget søgt tilholdssted for surfer overalt fra Europa. Ved havnen findes en parkeringsplads og her på stranden ved siden af var køreturens første opgave lagt. Der var en post hvor deltagernes kasteevner blev testet. Skytset var udtjente tractionstempler og målet et Michelin dæk - naturligvis 165x400. På 5 m's afstand fik de færreste mere end 2 stempler i "karkassen"..

Det lidt tunge overskyede vejr, som dagen startede med ændrede sig i løbet af formiddagen til højt klart solskin, som blev nydt i fulde drag på turens videre forløb Langs Vandet sø på vej mod Thisted. I Thisted var der på forhånd opnået tilladelse til parkering på Torvet foran det gamle rådhus. Både torv og rådhus fremstår idag helt nyrenoverede. Torvet med granit belægning, og en flot vandkunst samt vandrender i støbejern. Alle biler skulle derfor, hvad enten de overhovedet kunne finde på at spille en lille dråbe olie, forsynes med et stykke bølgepap under bundkaret...

Og det var nok meget smart da vi faktisk tilbragte et par timer på Torvet,



**Den gamle rådhus i Thisted står idag som nyt...her med hele flokken af Citroëner parkeret foran. En smal og en bred cabriolet mødtes og forskellen synes ekstra voldsom fra denne vinkel. Benny Sørensens røde limousine fra 1939 har nu fået sorte nummerplader, V 16.001 og det klær den godt. Til højre ses en gammel kending, Erik Schultz fra Århus, i snak med Bjørn Mogensen, som købte hans cabriolet »Rosa« sidste år og nederst går snakken med redaktøren...**



mens frokosten blev indtaget individuelt. Der blev også tid til et besøg på Thisted Rådhus fra 1890, som idag er indrettet til turistkontor og kunstgalleri. Rådhuset er tegnet af Martin Nyrop, som lidt senere tegnede København Rådhus og er i år sat i fantastisk flot stand både udvendig og indvendig.

Ved 13.30 tiden fortsatte turen, ad små hyggelige veje, til Tved Klitplantage, hvor dagens anden opgave var indlagt. Vi parkerede tæt ved Nors Sø. Her skulle med en hammer stoppes trillende kartofler... Det var slet ikke så let som det så ud til og der blev grint meget af anstrengelserne.

Vejret var efterhånden blevet rigtig egnet til en spadseretur og det var hvad de fleste deltagere faktisk kastede sig ud i. Fra parkeringspladsen snor en sti sig 600 m op mod Isbjerget, som er plantagens højeste punkt med sine 56 m over havet. Herfra er der en fantastisk udsigt - især mod vest ind over Hanstholm Vildreservat og til Vesterhavet i horisonten.

Tilbageturen til Hanstholm foregik via en særlig "genvej" igennem plantagen som vi i dagens anledning havde fået tilladelse til at køre ad. Det var en smuk tur igennem skoven og langs heden og vi kom så til dagens sidste opgave ved Hanstholm fyr. På en tavle skulle 8 ret ukendte bilmærker identificeres. Det var svært for langt de fleste da Hans Henrik S. havde fundet en række sjældne franske, belgiske og italienske bilmærker fra 1950'erne og 60'erne. Børnene, derimod, skulle identificere forskellige danske fisk på anden



**Et hyggeligt hjørne af rådhuspladsen, hvor mange mennesker lagde vejen forbi denne lørdag. Nederst har vi Bernt Bowitz og Elisabeths fine**

**urestaurerede Normale 39 (som kommer fra Christian Friis i Sønderjylland). Den tiltrak sig megen opmærksomhed p.g.a sin specielle patinerings.**







Henrik Jacobsen løb tør for benzin og måtte personligt kigge efter om det nu var sandt! Og det var det...

Nederst Martin Vestergårds fine 38 Sport. Bag parkeringspladsen - dagens anden opgave - stands kartoflerne!

Mange tog gåturen til toppen af Isbjerget med den fantastiske udsigt over Hanstholm Vildreservat.





Den tredje opgave var ved Hansthom Fyr. Hvem kan gætte bilmærker og hvem rammer rigtigt på 250g tractiondele. Nederst Christian Pejstrup og Birgitte Gantriis i samtale og arrangør Hans Henrik Mørk ved vægten.



tavle - og det var måske lidt lettere synes de voksne bilentusiaster... Siden skulle afvejes nøjagtig 250 g traction-reservedele og det var faktisk heller ikke helt let. Efterfølgende blev der bag fyret, som en slags kompensation, udskænket et glas kold hvidvin og en lille portion friskkogte vesterhavsrejer.

Ved 16-tiden gik det i skarpt trav til hotellets baggård hvor dagens højdepunkt i form af stumpemarked skulle udfolde sig. Udvalget og omfanget var imponerende. Denne gang var der også Stumpemarked for pigerne og lidt varer fra antikhandleren, Henrik Jacobsen.

Festmiddagen startede kl. 19. og de fleste mødte rene og velsoignerede op til tiden (redaktøren kom for sent med sorte fingre). Der blev set indtil til flere pæne jakkesæt og slips, men kvinderne var som altid de mest velklædte.

Præmieoverrækkelsen efter dagens opgaver blev foretaget i løbet af aftenen og til træfgruppens store ros skal det fremhæves at der var tænkt godt på børnegruppen. Den aktivt deltagende børnegruppe er efterhånden rimelig stor og de fik forskellige æresbevisninger overrakt på linie med "de voksne" deltagere. Fin idé.

Senere spillede orkestret op til dans og gulvet blev flittigt benyttet. Aftenen afsluttedes for de fleste med en drink i baren og lidt snak ved bordene.

Søndag starter traditionen tro efter morgenmaden med den årlige generalforsamling i TAD. Den er henlagt til sommertræffet fordi vi dermed får kontakt med langt de fleste klubmedlem-



mer på én gang. Stemningen var god og klubben har det godt må det konstateres - se referatet på klubbens hjemmeside.

Efter generalforsamlingen gik det mod øst mod Kirsten Kjærs museum og kunstcenter ved Frøstrup, hvor sommertræffet skulle slutte med sandwich øl og sodavand - medbragt fra hotellet. Turen var flot lagt igennem Hjardemål og Østerild plantager. Kunstcentret var virkelig et besøg værd og vi startede med at få en fin introduktion af en af de ledende medarbejdere. Senere var der frokost i haven, hvorefter det var tid til afslutning og "farvel og tak" for denne gang.

Der lyder fra redaktionen og mange andre deltagere som vi har haft kontakt med, en tak til træfgruppen, som stod bag det fine Hanstholmtræf. Desuden skal der lyde en tak til Jyske Bank, Citroën Danmark, Montra Hanstholm Hotel, Sparekassen Thy, Citroën Thisted, Tryk Fonden og Thisted Bryghus som på forskellig vis har sponsoreret træffet. Træfgruppen bestod af Inge og Claus Søgaard, Eva og Hans Henrik Mørk, Yrsa og Helge Gedeberg, Solvejg og Orla Falden, Bente og Henrik Kristoffersen samt Elsebeth og Poul Nymann.

Tak til Birgitte Gantriis, Eugenio Lai og Jens Møller Nicolaisen for supplerende fotos til denne reportage.

/pjj



**Afslutningen ved Kirsten Kjærs Museum.**

**Lørdag aften klarede Orla Falden en del af redaktørens tekniske problemer med vip-petøjet...**

**Træfgruppen var afgjort til at få øje på..**





## Cabrioletten i Tikøb

Tekst og foto: jmn



Sidst vi skrev om Stigs Larsens cabriolet-projekt var i november 2008, hvor man kunne begynde at ane konturerne af et cabriolet-karosseri, fikseret i en solid bænk. De fleste sektioner af bilen var endnu ikke svejset sammen. Stig har haft travlt med sit firma i det seneste år, og mener ikke selv at han har nået særlig meget - men se nu alligevel her på billederne!

For lige at opsummere - så består bilen af de jordiske rester af en 11 Sport cabriolet 1938, med svensk oprindelse: Bagenden uden inderskærme, dørene og svigermorklappen. Og ikke ret meget mere. Projektet blev importeret hertil af Johnny Hansen, og senere ejet af Henrik Jacobsen, som indkøbte et større antal pladedele til projektet hos Mick Peacock i England. Forenden af bilen



var væk, så der er suppleret med sektioner af en donorbil – en 11 Sport Berlin 1938 (fra Norge) – samt diverse dele som er samlet sammen gennem en årrække. Desuden har Stig selv lavet flere pladedele; her har diverse fragmenter, skåret ud af en rusten cabriolet, været til hjælp som model.

At få en bil ud af det, er et mesterstykke som kun få kan magte, men er der én som kan, så er det Stig.

Karroseriet er forlængst kommet ud af bænken og i pladearbejdet mangler kun nogle små detaljer og justeringer, før bilen er klar til maling! Og nu kan man kalde den en bil. Hele bunden står nymalet, bagtøjet er færdigt og monteret, fortøjet er næsten færdigt, så bilen snart kommer ned at stå på egne hjul.

Selvom bilen har været så langt nede som det næsten er muligt, har det været muligt at finde frem til originalfarven på karroseriet. Så når bilen skal males, formentlig her i vinter, kommer den til at stå i farven beige irisé - den samme farve som Pim Berends' Familiale, som vi viste i forrige nummer af bladet.

Man savner jo næsten ord, for at kunne beskrive Stigs enestående indsats, men forhåbentlig kan billederne her på disse sider give et lille indtryk af opgavens omfang og den systematik og præcision som Stig har lagt for dagen.

Som vi plejer, vil vi vende tilbage med billeder, efterhånden som det utrolige projekt skrider frem.



Fortøjet mangler blot nogle småting, så kan der komme bremsetromler på - og bilen sættes ned på hjulene.

Hjørnestolperne og overliggeren ved forruden er originale. Selve ruderammen har Stig fræsset ud af et stykke massiv messing, hvorefter det er bukket og loddet sammen. Perfekt.

Nederst til højre ses bagendens indvendige forstærkninger af karroseriet. Her er både Peacock-dele, hjemmelavede pladedele samt sektioner af både den oprindelige cabriolet og donor-berlinen. I skøn forening: Alt passer på millimeter.





Dørene var velbevarede! Kun yderplader og dørbunde blev udskiftet med dele fra Peacock. På gulvet ligger et originalt kalechestativ, fundet på Citromobile 2010! (se sidste blad).

Instrumentbrædtets overkant er bukket bagud og denne operation er sikkert foregået på helt samme måde under cabriolet-produktionen på Javel...

Kalechebrønden (foto herunder) har en meget kompliceret form. Stig har selv måttet lave den, hvilket indebar et større opmålingsarbejde. Resultet er imponerende!







Tekst og fotos: jmn  
Desuden illustrationer fra Citroën



# 15sixH

## *Suspension hydropneumatique*

I sidste blad gennemgik vi udviklingen af 15six gennem årene. Denne gang skal det handle om den første Citroën med hydropneumatisk affjedring: 15sixH. H'et står for »Hydropneumatique« og ofte bliver modellen også betegnet »15 Oleo« (oleopneumatique) i Frankrig.

Selvom den hydropneumatiske affjedring kun findes på bagakslen, er 15sixH en helt anden bil en den »almindelige« 15'er, med mange andre små og store forskelle, der har indflydelse på bilens

køreegenskaber og komfort. Den vigtigste af disse forskelle er, at affjedringen foran er kraftigt modificeret, og meget blødere end på en almindelig 15six.

At køre bilen er en fantastisk oplevelse - den svæver hen over ujævnhederne, præcis som en DS og man tænker faktisk ikke over, at det kun er bagi, der er hydropneumatik. Og samtidig kan man så nyde den bløde polstring og den behageligt afdæmpede brummen fra den tunge 6-cylindrede motor. Det kan næsten ikke blive bedre.

15sixH blev produceret i perioden april 1954 til juli 1956 og ialt blev der lavet 3.079 eksemplarer. Den hydropneumatiske model var oprindeligt tænkt som et alternativ, men prisen var kun 8% højere og reelt kom 15sixH til at afløse den almindelige model. Men nåede altså også i en kort periode at blive produceret parallelt med DS19.

Det er sikkert rigtigt, som det ofte siges, at 15H var en slags "forstudie" eller prototype til DS19. Alle de hydrauliske dele er så godt som identiske med



dem, der blev monteret i DS19 og dens mange hydrauliske efterkommere.

Selve affjedringssystemet, og dermed de centrale komponenter som pumpen, regulatoren og højtryksakkumulatoren, højdekorrektøren og affjedringscylindrene med gaskuglerne, har nu nok været et godt stykke forbi prototypestadiet. Det vides, at Citroën prøvekørte en 11 Sport med hydropneumatisk affjedring så tidligt som i 1949, endda i det nordlige Norge. Og den største ændring, de forskellige komponenter har undergået

siden 1954, er hydraulikvædsken! Dette skete i 1966, da den røde vegetabiliske hydraulikolie (LHS) blev erstattet af LHM - den grønne mineralske olie, der ikke kan optage fugt og heller aldrig fryser til is - begge dele har jo en kedelig effekt.

Men selv om man hos Citroën selvfølgelig har været klar over, at der ikke skulle gå lang tid før DS19 ville komme i produktion, så var 15sixH en model, der var alvorlig ment; ellers ville man aldrig have ofret alle de mange ændrin-

Er man vant til at kigge i motorrummet på en DS, så kender man godt de hydrauliske dele:

**1:** Højtrykspumpen, der drives af en kilerem

**2:** Regulatoren, med akkumulatorkuglen, der her vender skråt nedad

**3:** Hydrauliktanken, der i høj grad også ligner én fra tidlige D-modeller, men blot er mindre i diameter.

Desuden ses den tykke slange som pumpen suger vædsken fra tanken igennem, og det tykke hydraulikrør mellem pumpen og regulatoren. Det tyndere rør med spiralen fører over på karrosseriet, hvor det forsyner affjedringen.





er vædsken stadig under tryk (f.eks. når bilen sænkes og vædsken presses tilbage). Den går via ventilen D. Og hér finder vi en specialitet, som ikke findes på DS: Antisynd! Returen kan nemlig låses ved hjælp af et kabel til en knap på instrumentbordet. Derved bliver bilen holdende i kørehøjde i betydeligt længere tid.

Den anden returlinie er blot en gummislange, hvor vædsken uden videre tryk løber tilbage til tanken.

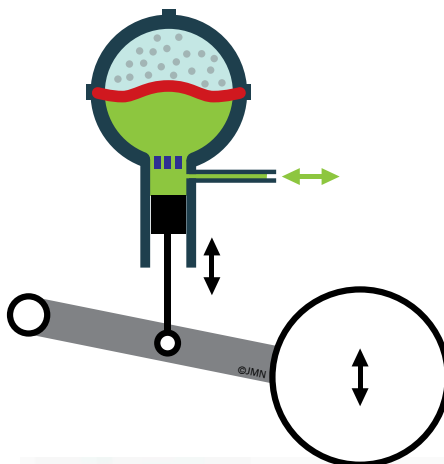
Affjedringscylindrene G er direkte fastgjort til karrosseriet. Indeni sidder et stempel, der via en stødstang (105) har forbindelse med bæreammen. Når bilen bevæger sig op og ned, føres stemplet frem og tilbage i cylinderen. Bilens højde bestemmes af hvor meget vædske der trykkes ind over stemplet. Og så er vi ved at være der: Bæreammens vinkel i forhold til karrosseriet (og dermed bilens højde) styrer vædskeforsyningen fra højdekorrektøren, der igen styrer vædskemængden i affjedringscylinderen, der igen styrer bæreammens vinkel, der igen styrer... er du med? På denne måde sikres den konstante vognhøjde, uanset bilens belastning.

Nu mangler vi bare det vigtigste, nemlig selve fjederen! Den geniale kugle!

Gaskuglen består af en øvre og en nedre del, adskilt af en gummimembran, vist med rødt på den lille grafik. Den øverste del er et lukket kammer, fyldt med gas (nitrogen) i et bestemt tryk. Gassen har jo den egenskab at den i modsætning til vædsken kan presses sammen og derved fjeder. (Tænk på den fjedrende virkning, hvis du holder

på ventilen i en cykelpumpe). Membranen er meget fleksibel og følger bevægelserne. Bilen hviler simpelthen på gassen.

Dette muliggør en meget blød affjedring med stor fjedervandring og dermed en større evne til at absorbere vejens ujævnheder uden at overføre stødene til karrosseriet. Der er heller ingen mekaniske påvirkninger af karrosseriet fra



selve fjederen, der jo ikke har nogen masse, der kan gå i egensvingninger.

En blød affjedring med stor vandring kræver en kraftig dæmpning. Derfor er der på snedig vis indbygget en støddæmper i kuglen, dér hvor den er skruet sammen med affjedringscylinderen. Den består af en simpel ventil, der begrænser vædskens hastighed, når den løber tilbage fra kuglen. Enkel og uopslidelig i forhold til en traditionel støddæmper!

Ja - hvis du vidste alt dette i forvejen, er det fint, men er det ikke alligevel ikke rart at blive mindet om hvor snildt det er?

Herunder ses fra venstre en hel gaskugle samt en adskilt: den lille støddæmperventil, gaskuglens nederste del, membranen samt overdelen, hvor man kan ane påfyldningsskruen.

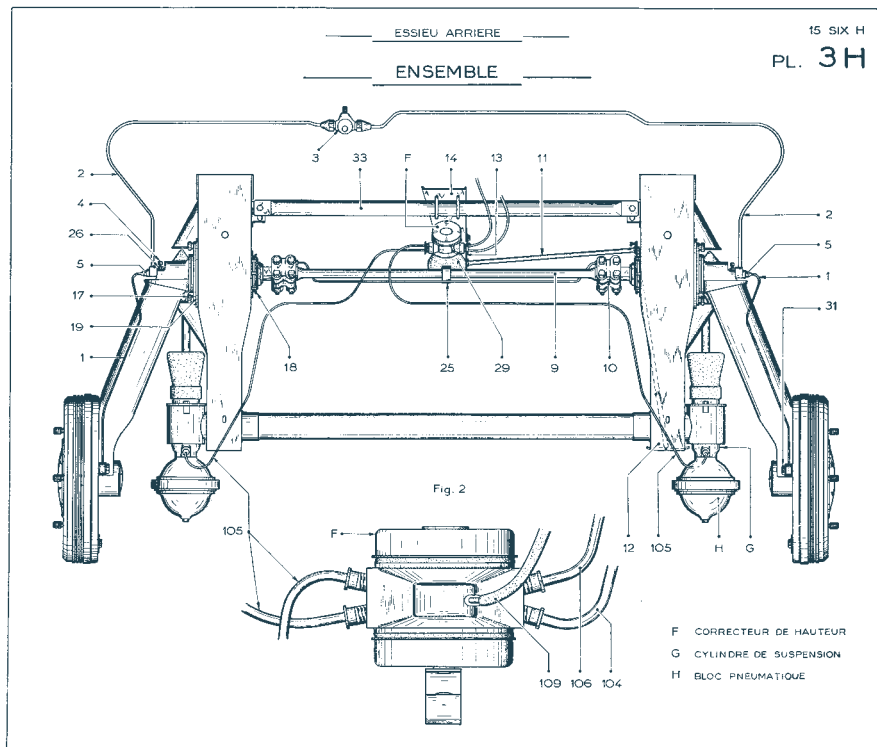
Over tid forsvinder gastrykket, hvorfor kuglerne skal genoplades. På den viste type kugle, der er sammenskruet af to halvdele, er membranen også udskiftelig, hvorimod nyere typer kugler er svejset sammen.







Her ses den lille knap, der lukker for hydraulikvædsken tilbageløb. V'et står for "verrou", der betyder lås på fransk. På det nederste foto ses ventilen.



Hele bilens bagtøj er forskelligt fra en almindelig 15six, og består af en kraftig bagbro, som er påboltet karrosseriet. (Man kan også se bagbroen på diagrammet på forrige side). Derudover er konstruktionen, specielt udformningen af bæreamene, fuldstændig mæge til D-modellernes.

Den ekstremt bløde affjedring nødvendigør også en krængningsdæmper. Den består af en torsionsstang, der forbinder bæreamene, så de i en vis grad tvinges til at følge hinandens bevægelser. Dér hvor krængningsdæmperens bevægelser er mest "fælles" mellem

bæreamene, sidder højdekorrektøren F, hvis stempel har en mekanisk forbindelse (25) til krængningsdæmperen.

Den lange stang (11) forbinder højdekorrektøren med et håndtag, med hvilket man manuelt kan hæve og sænke bagvognen.



"Haut"



"Bas"



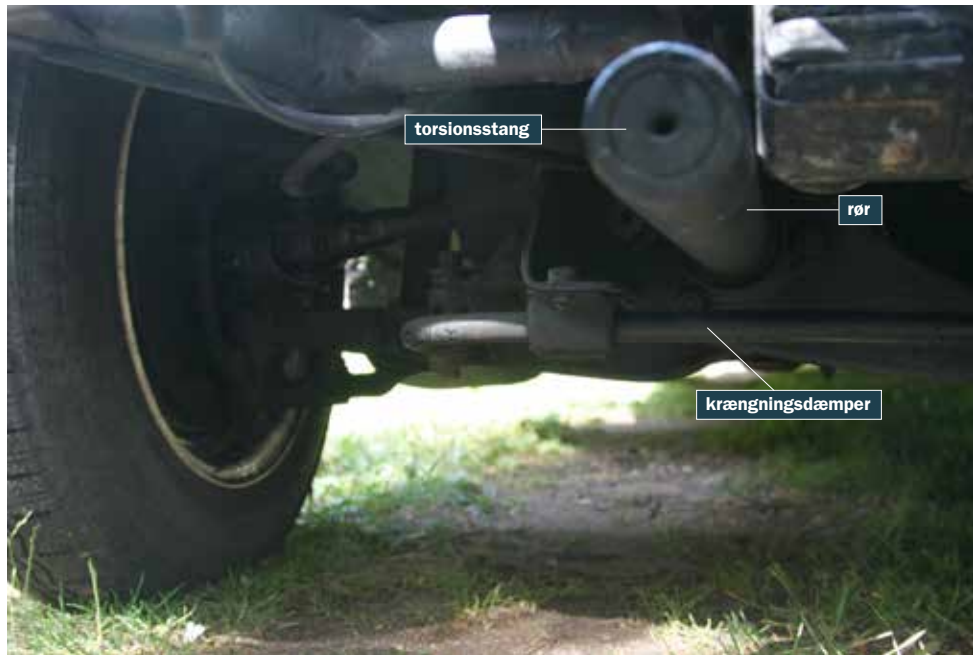
Den manuelle betjening af vognhøjden bruges på 15sixH udelukkende i forbindelse med service og hjulskift. Derfor er håndtaget logisk nok anbragt i bagagerummet sammen med reservehjulet. DS har foruden top- og bundstilling tre forskellige køreniveauer, hvorfor håndtaget til reguleringen sidder inde i bilen, ved førerpladsen.

Ved hjulskift placeres en buk i et lille beslag ved bagskærmen, mens bilen er i højstilling. Når man sænker til bundstilling løfter hjulet sig op, så det kan skiftes.



Foto: Magnus Lahi

Karosseriet på en 15sixH er i høj grad tilpasset bagbro og affjedring. Blandt andet har bilen helt glatte inderskærme, uden de sædvanlige fordybninger og beslag til støddæmperne!



torsionsstang

rør

krængningsdæmper

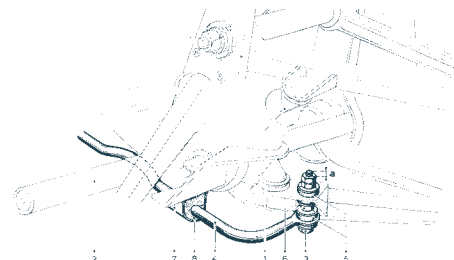
## Fortøj

Nok om alt det hydropneumatiske. Foran er torsionsstængerne betragteligt længere, for at gøre affredningen blødere og fjedervandringen længere. Og det virker! Torsionsstængerne har jo også den fordel, at der er meget lidt masse, der skal flyttes når de modtager en påvirkning (i modsætning til blad- og skruefjedre), med det positive resultat at egensvingningerne er små og arbejdhastigheden stor. Det sidste er vigtigt - jo hurtigere en fjeder arbejder, jo mindre stød når der at blive overført til bilen.

Også støddæmperne er anderledes på 15sixH, idet de er enkeltvirkende. Derfor modvirker de ikke fjederens bevæ-

gelse idet den modtager stødpåvirkningen fra vejen, hvilket forbedrer evnen til at absorbere stødet. Støddæmperen virker i øvrigt lige så effektivt som en dobbeltvirkende, når vognen skal bringes i ro efter fjederpåvirkningen.

Den bløde affjedring er selvfølgelig også foran tilsat en krængningsdæmper.





De nævnte modifikationer af fortløjet er virkelig effektive og det er næsten lykkedes at "simulere" den hydropneumatiske affjedring. Bilen er helstøbt - komforten uovertruffen. Og ligesom en D-model føles bilen blød, men samtidig kontant og præcis. Det er kunst.



### Dæk

Alle nye tractioner har som standard været udstyret med diagonaldæk fra fabrikken: Først de gamle Michelin Supperconfort og senere Pilote-dækkene. Ja, der findes sågar reklamefotos fra 1956, der viser en DS19 med diagonaldæk. Men 15sixH var den første Citroën der havde Michelin X radialdæk som standard. Igen: blødere, bedre komfort og større præcision end alt andet kørende.

Hvor dækstørrelsen var 185x400 på en almindelig 15six, var det tilstrækkeligt med 165x400 på den hydrauliske model.



### Produktion

Som nævnt fik 15sixH en kort levetid. Uanset dens tekniske avantgarde var den gammeldags at se på, og selvfølgelig blev lanceringen af DS19 nådestødet. 15sixH blev aldrig importeret til Danmark, mens nogle enkelte blev solgt i Norge og Sverige.

Produktion: 1679 stk. i 1954, 1349 stk. i 1955. Og kun 47 i 1956, hvor produktionen officielt stoppede i juli. Alle Berliner. Olivier de Serres nævner dog i sin store bog nogle flere: I oktober og december 1956 lavede man efter særlig bestilling 2 stk. Limousiner, de eneste 15sixH med lang akselafstand. Den ene blev leveret til Frankrigs præsident, René Coty. Den findes endnu og kunne bl.a. ses i Arras sidste år. Yderligere to 15sixH Berline skal have forladt Citroënfabrikken så sent som i november og december 1957.

Også i motorrummets side 2 kan man se, at vi befinder os i en 15sixH: Det elegante luftfilter er specielt for modellen.

I kabinen er der også detaljer som afviger fra 15six standard - bl.a. er sæderne polstret med særlige Dunlopillo-hynder og dørene har plasticbesætninger forneden.

En af de få ydre ting, der afslører en 15sixH er de lange torsionsstænger, der stikker ud under forskærmene...



Selvom 15sixH i lighed med de moderne hydropneumatiske Citroënmodeller er forsynet med "anti-synk", vil den lægge sig ned nogle timer efter kørslen. Det skyldes at trykket langsomt falder på grund af mindre utætheder internt i systemet, så vædsken stille løber tilbage i hydrauliktanken.

Så meget desto større er oplevelsen, når man sætter sig ind i bilen om morgenen, starter motoren og nyder dens kultiverede brøl, hvorefter bagenden løfter sig. Så kører vi...!







Som passende optakt til de følgende sider i Attraction, slutter vi med dette foto: Den direkte efterfølger for 15sixH – DS19, årgang 1956, i farverne champagne/aubergine, som den der introduceredes på Pariser-salonen i oktober 1955.

Hydropneumatisk affjedring på alle 4 poter, trykforstærkede bremses med skiver foran, hydraulisk hjælpestyretøj, hydraulisk styring af gearkassen med automatisk/hydraulisk kobling.