



CITROËNISTERNE I DANMARK



DANSK CITROËNKLUB



TRACTION AVANT DANMARK



DANSK CITROËN ID/DS KLUB

A T T R A C T I O N 2 8 9

49. årgang · Januar 2011





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:

Torsten Laursen Vig

Bakkedraget 75,

4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.

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 4 gange årligt; næste nummer omkring 1. april. Deadline til dette nummer: 1. marts!

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

Velkommen til Dansk Citroënklub i Attraction!

Fremover vil DCK's sider være fast inventar i spalterne i dette klubblad. Nu er alle danske Citroënklubber repræsenteret! Det betyder at Attraction fremover bliver en reference til mærkets historie!

Derfor, for at operetteholde en høj kvalitetsstandard, er der endnu mere brug for input fra jer alle! Kom med gamle fotos, gode historier om en nyanskaffet bil, eller bare en enkelt oplevelse med den. Store eller små fortællinger er altid interessante. Det vigtige er at de bliver videregivet!

Vinter er det bedste tidspunkt til at gennemgå bilen og sætte den i stand, der skulle mangle. Benyt klubmøderne og værkstedsdagene til det. På hjemmesiden kan du se den omfattende aktivitetskalender. Det er tilrådeligt at planlægge i god tid, som regel er der flere arrangementer i samme weekend, når man er engageret i mere end én klub.

Godt nytår til alle!

Eugenio Lai



Nye medlemmer

Nikolaj Clasen,
Nørreled 2b, 4300 Holbæk.
Bil: 11BL 1948

Jens Ole Høymen,
Engvej 14, 6094 Hejls.
Bil: 11BL 1951 # 581.438

Aksel Pedersen,
Hasselvænger 5, 4550 Asnæs.
Bil: 11BL 1947

Rasmus Mørk Sørensen,
Bjørnøgade 11, 3th. 9000 Aalborg.

Jens Vett,
Møllebakken 13, 5672 Broby.
Bil: 11B 1954

Kristian Hansen,
Vejrhøjvej 7B, 4534 Hørve.
Bil: 11BL 1951

Fra redaktionen

Det er en stor ting, at Dansk Citroënklub nu er med i Attraction. Det har været en lang proces, og der har været mange meninger om hvordan det skulle gøres (ja, faktisk om det overhovedet skulle gøres), men nu er vi der. Og det vil helt sikkert blive et frugtbart blad-samarbejde, som vil gøre Attraction til et blad der bliver gemt, og læst igen.

Klubberne benytter efterhånden hjemmesiderne mere og mere til de aktuelle begivenheder og medlemskommunikationer. Dette vil også være medvirkende til at bladet bliver brugt til "gemme-artiklerne": Alt dét, der fortjener at blive taget frem og læst for anden gang.

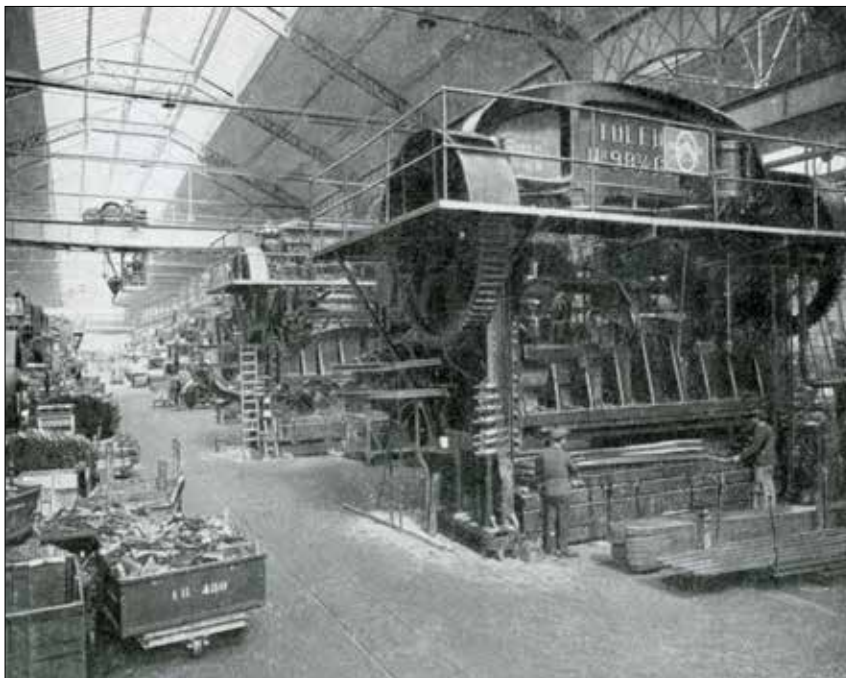
Dét synes vi er en glædelig udvikling - og samtidig håber vi at det vil animere alle til at bidrage! Skriv om dét der interesserer dig - eller om din deltagelse i en klubbegivenhed, en ferietur, eller måske om de erfaringer du har gjort dig i garagen/værkstedet. Eller del hvad du finder af sjovt Citroënmateriale med os andre. Som redaktører er vores opgave at bringe det videre!

Det er med stor fornøjelse at vi i dette (og næste) nummer kan bringe en meget spændende artikel af Per Åhlström. Det er Citroënhistorie - vel at mærke af den slags, der ikke er afskrift efter én eller anden tilfældig bog, men resultatet af et seriøst arbejde med at komme helt ind til kilden.

Jeres ærbødige redaktion ønsker naturligvis også et godt nytår til alle!

-red/jmn.





Under pres?

Dette billede er scannet fra en lille brochure om Citroëns fabrikker, udgivet i 1927 eller 1928. Vi er på fabrikken i St. Ouen i Paris' nordlige udkant, og billedet viser (mindst) to af de enorme presser, der ganske sikkert har været leveret af Budd Manufacturing Co. (se side 46). Læg mærke til de to medarbejdere - det giver et indtryk af maskinens størrelse! Medarbejderne er netop ved at fjerne en nypresset vange til en chassissramme.

De største presser kunne trykke med ca. 1.400 tons!

-jmn.



Fredag den 14. januar

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

Torsdag den 3. februar

Klubmøde hos Christian Friis i Bredebro. Vi mødes mellem kl. 17 og 19. Tilmelding: 30 25 38 06.

Fredag den 11. februar

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

Torsdag den 3. marts

Klubmøde hos Preben Nottelmann, Tamdrupvej 32, Haderslev. Vi mødes mellem kl. 17 og 19. Tilmelding: 74 58 50 80.

Lørdag den 5. marts

Værkstedsdag hos John Reelev, Naksøvej 102, Valby. Vi laver ledningsnet! Tilmelding: 36 30 74 02.

Fredag den 11. marts

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

Fredag den 8. april

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

Lørdag den 30. april

TAD-stumpemarked hos Lena og René i Taulov. Se invitation på klubbens hjemmeside.

**Meget mere kalender:
www.traction.dk**



Klubmøderne i Roskilde

Her ses lidt stemningsbilleder fra det seneste klubmøde i Roskilde, nemlig dét i december. Desværre var der kun to æbleskiver tilbage, da fotografen kom - derfor ses de ikke på billederne.

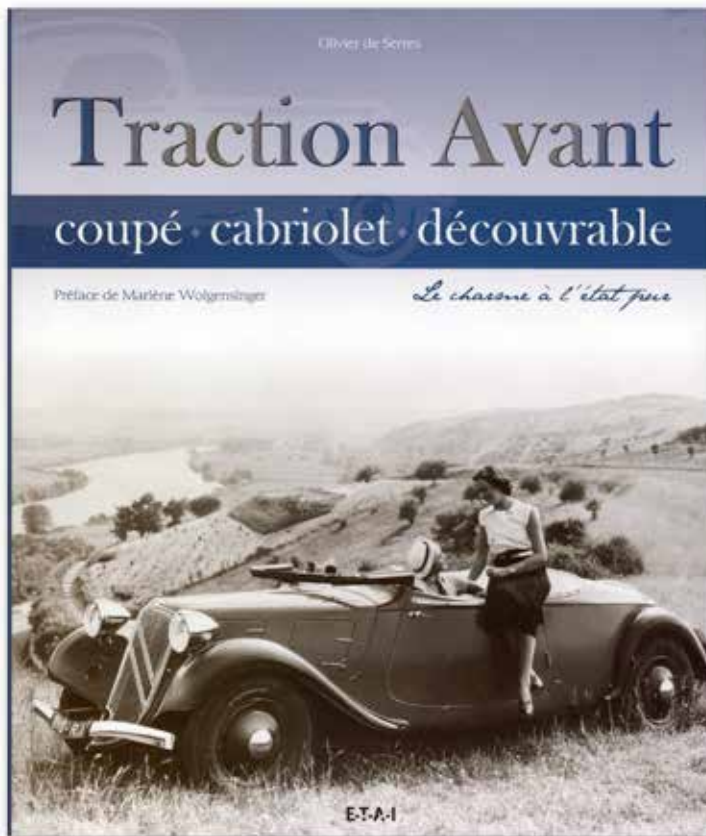
Roskilde-møderne er fortsat rigtig godt besøgt - men det skal ikke afholde os fra at opfordre alle til at komme! Se i aktivitetskalenderen (den er mest opdateret på klubbens hjemmeside).

Cabrioletbogen

Så er der igen udkommet en ny bog om Traction Avant. Man kan spekulere over, hvordan der kan blive ved med at være marked for nye bøger, men det kan der åbenbart. Den nye bog er skrevet af Olivier de Serres, som vi jo ikke mindst kender som forfatter til "Le Grand Livre de la Traction Avant". Denne bog, som efterhånden er udkommet i tre udgaver, der til og med er ret forskellige, er stadig noget af det bedste, der er skrevet om Tractionerne og man kan undre sig over, at den aldrig er blevet oversat til f.eks. engelsk.

Den nye bog, der udelukkende handler om Coupé- Cabriolet- og CabrioCoach-modeller, er lavet som et bestillingsarbejde for det franske forlag E.T.A.I.

Det er selvfølgelig imponerende - en stor bog, stort format og 225 sider, der kun handler om de specielle modeller. Derfor må det også accepteres, at mange fotos er set før. Men derudover er det også lykkedes at komme i dybden - dels med "nye" gamle fotos, nutidige fotos samt f.eks. en gennemgang af salgsbrochurer og lignende, med en større grundighed end der har været mulighed for i de bøger, der omhandler samtlige modeller. Desuden er der ny viden, som ikke har været tilgængelig tidligere - f.eks. produktionstal for de forskellige modeller, år for år. (Her kan jeg dog undre mig over at tallene for 1934 og 1935 er angivet som et skøn - for det burde være nemt at lave en optælling i de berømte produktionsprotokoller, som findes på Conservatoriet).



Ud over de generelle ting om produktion og årstal, indeholder bogen mange spændende afsnit. Blandt andet om bilerne i de forskellige lande (herunder selvfølgelig også Danmark), 15six-cabrioletter, registrering af overlevende, diverse specialkarrosserier, et kapitel om replikaer og Vietnam-rædsler, samt meget andet godt.

Så - selvfølgelig - det er Cabriolet-bogen, som sådan én som jeg naturligvis

må eje, uanset at jeg ikke er ret god til fransk. Den er fin som opslagsbog, og er der et afsnit der bare *skal* læses, så kan man jo komme langt med en ordbog eller Google.

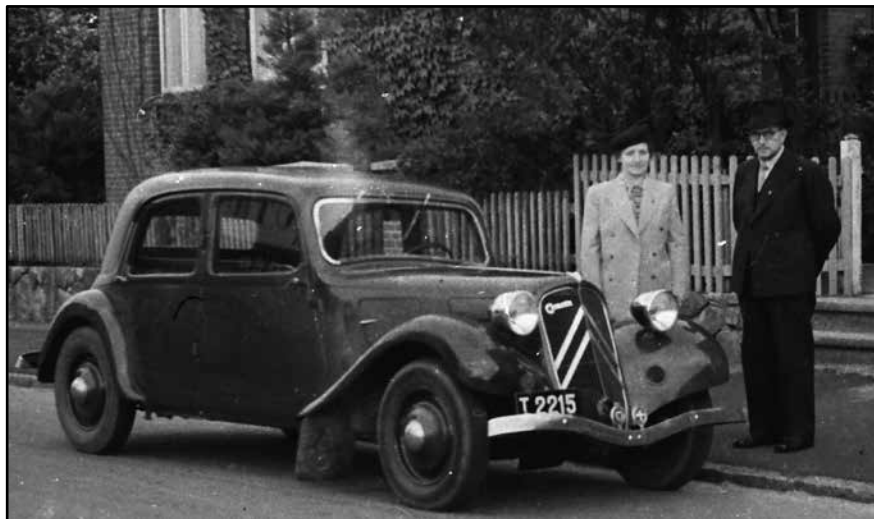
Og igen: det er utroligt, at det kan lade sig gøre - bogen koster kun ca. 42 euro samt evt. forsendelse, hvis man f.eks. køber den på Amazon.fr - hvilket jo er hurtigt og nemt. Og anbefalelsesværdigt!

-jmn.

T2215

Igen-igen-igen-igen!

Vi har flere gange tidligere skrevet om de to biler med nemmerpladen T2215 (Attraction 193, 269 og 280, hvor man kan læse historien om bilerne). De to biler er en 7C fra 1936 og en 11B fra 1952, som begge har tilhørt Bjarne Vindums far – nummerpladen blev overført fra den første til den anden bil. Bjarne har Normalen den dag idag, og skrev desuden i Attraction 285 om sin tur til Færøerne i den.



Bjarnes ældre bror, der var fotohandler efter deres far, døde for et par år siden. Fra hans datter har Bjarne fået en stor kasse med gamle familiefotos, og her var der flere fine billeder, som han ikke har set før. Tidsbilleder og tractionhistorie, som vi er glade for at Bjarne deler med os!

-red/jmn.

Bjarnes far, der både var fotograf og indehaver af "Foto Magasinet" i Viborg, købte 7C'en i 1939, da den var tre år gammel. Da der kom benzinrationering fik han tilladelse til kørsel overalt i Jylland med "kinomaskiner og lysbilledapparater til fremvisningsbrug" samt lejlighedsvis kørsel som pressefotograf og betjening af særlige kunder, skoler, hospitaler osv. Desuden skulle han dag og nat være til rådighed som fotograf for politiet i Viborg.

Det fine billede af 7C'en og Bjarnes forældre er taget i 1946. Bilen er 10 år gammel, men ser stadig ud som ny.





Billederne her er fra en familieudflygt til Skagen, på FDM-campingplads i 1939. Ingen tvivl om hyggen.

Det er Bjarnes mor og søster på det øverste foto til højre, derunder broderen med kamera.

At være bilejer var ikke enhver beskåret og det var "fint" at være medlem af en motororganisation som f.eks. FDM eller K.D.A.K. Tilhørsforholdet blev ofte markeret med emblemer som her på bilens forkofanger.



Her ses en stribe fotos, som vi tidligere har vist af T2215. Helt til venstre er det 7C'en ved anskaffelsen i 1939. Og her til højre, i farver, Normalen som den ser ud idag....



Peter Fotomand,

da han blev 55 Aar.

Søndag den 12. December 1948



Mel.: Lille Peter Bdderkop.

Lille Peter Fotomand
tog til Lerbjerg hen,
Thilde var med ham
i Bilen hos sin Ven,
midt under Farten
Hjulet triller a',
Thilde tog en Travetur,
og Bedste sa' Godda'.





◀

Vi ved jo, at det kan ske - og det skete for Peter Vindum en søndag i 1948, da han og konen skulle besøge Bjarnes bedstemor i nærheden af Randers. En knækket foraksel.

Begivenheden var ikke videre dramatisk, men gav alligevel anledning til et vers i den følgende fødselsdagssang.

På billederne kan man tydeligt se selve akselbruddet - og den fine brolægning på landevejen.

Her er Normalen fotograferet ved en legeplads i nærheden af Nykøbing F., hvor Bjarne boede i nogle år. Et par af ungerne er Bjarnes egne.

Billedet er fra slutningen af 50'erne, med et fint lille udvalg af tidens personbiler: Renault 4CV, Volvo 444 og Austin A40 Somerset.

På det lille foto ses Normalen i 1979, da Bjarne gik i gang med at renovere den for første gang, efter at have overtaget den fra sin far.



Måske var André Lefebvre ikke helt så hurtig som vi troede...

De af os, der har interesseret sig for Traction Avant i mange år, kender sikkert Per Åhlström fra vores svenske søsterklub. I oktobernummeret af B11-bladet, har Per, der nu bor i USA, skrevet en meget interessant artikel. Den handler om dét samarbejde Citroën havde med amerikansk bilindustri, i særdeleshed med Budd Manufacturing Company i Philadelphia, en virksomhed som bl.a. var førende indenfor presning af stålplader og som havde en lang række patenter indenfor karrosseriproduktion.

Artiklen er spændende, ikke mindst fordi de fleste bøger om Citroën og Traction Avant næsten alene tilskriver André

Lefebvre og Flaminio Bertoni alle tractionens dyder, inklusive det selvbærende karrosseri og forhjulstrækket. Lefebvre blev ansat hos Citroën i marts 1933 og skulle ifølge de fleste kilder (der jo nok har det fra hinanden) have været nærmest enekonstruktør og ophavsmand til den biltekniske revolution, der kom på markedet i april 1934 - og altså skulle have været udviklet og gjort klar på blot 13 måneder.

Hvor usandsynligt det end lyder, så har den historie fået lov til at blive stående, måske fordi der findes meget lidt arkivmateriale om tractionens udviklingsperiode. En stor del af Citroëns arkiver gik tabt under et bombardement i 1940.

Per Åhlström har gjort et stort arbejde med at grave et mere sandfærdigt billede frem - og siden artiklen blev bragt i B11-bladet er han kommet videre. Blandt andet har han været i resterne af Budds arkiver og desuden fundet en mængde interessante patenter. Det er blevet til en ny og mere udførlig udgave af artiklen, der både giver et interessant billede af André Citroën som "Europas Ford" og af tractionens skabelsesproces.

Første del af artiklen kommer her, og handler om det tætte samarbejde Citroën havde med Budd op gennem tyverne. I næste blad får I anden del, der handler om selvbærende karrosserier!

Staal-Citroën!

En dansk annonce for Citroën B10, 1925.

På dette tidspunkt havde alle andre biler karrosserier, der var opbygget af et tungt og ofte kompliceret træskelet, hvorpå pladerne var sømmet fast. Det er ikke svært at forestille sig de mange fordele, det gav at droppe træværket. Ud over at bilerne blev betydeligt lettere og mere solide, kunne prisen sænkes på grund af en langt billigere og mere effektiv produktion.

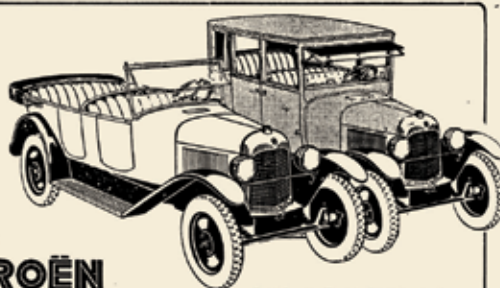
Helstålkarrosserier skal ikke forveksles med selvbærende konstruktioner; der var stadig chasisramme. Men den nye teknologiske udvikling indenfor presning af plade var et vigtigt skridt i retningen, for ikke at sige en forudsætning for de moderne selvbærende karrosserier.

„4 bliver til 4 1/2“

**AARETS
NYHED ER**

S

TAAAL-CITROËN



Staal-Citroën, Torpedo Last A. 6,300
Staal-Citroën, Sedan 8,300
Ingen Omsætningsbøl!

En Nyhed — af Rang med Selvstarteren eller Halvondækket — er paa Markedet i Dag: Den hedder „Staal-Citroën“.

I Stedet for de gamle Træ-Karrosserier faar Fremtidens Vogn nu en fjedrende, lydløs Overbygning af Staal, der gør Vognen dobbelt

holdbar mod Vejr og Vind, mod Stød og Slid — forlænger dens Liv, og øger altsaa dens Værdi.

Og den „Staal-Citroën“ faar desuden endnu en Passager magelig Plads.

4-Personers Vognen bliver altsaa til en 4 1/2-Personers Vogn. —

Fordelene ved den nye „Staal-Citroën“ skal ses og prøves for at forstaaes og værdsættes.



Del 1

Citroën var afhængig af amerikansk teknologi

André Citroën var den første euroæiske industrileder, der rigtigt forstod betydningen af Henry Fords metoder med masseproduktion, og som indførte den i stor skala på sin egen fabrik. Citroëns første masseproducerede produkt var dog ikke biler, men granater, der under første verdenskrig havde nærmest uendelige afsætningsmuligheder. Det er nok ingen overdrivelse at sige, at Citroëns granatproduktion spillede en afgørende rolle for Frankrigs evne til at dæmme op for den tyske invasion; mindst lige så stor en rolle som den indsats Renault gjorde ved at køre soldaterne i taxi til fronten.

Da Citroën efter krigen besluttede sig for at satse på bilproduktion, var det med det klare mål at fremstille en euro-pæisk pendant til Ford T. En enkel bil, der skulle sætte Europa på hjul.

De første Citroënbiler var af en traditionel og enkel konstruktion, med chassissramme og et karrosseri bestående af et træskelet med jernplader, der var sømmet på. Men det hele var designet med henblik på at skulle produceres på samlebånd, hvilket Citroën var først med indenfor europæisk bilindustri.

Allerede før første verdenskrig havde Budd Manufacturing Co. i Philadelphia udviklet de første helstålkarrosserier for Hupmobile, men der blev aldrig nogen større produktion. Derimod havde Dodge købt helstålsteknikken omkring 1920, hvor Budd forsøgte at gøre den til en standard i bilindustrien.

En vigtig fordel var helstålkarrosserier var, at de kunne varmes hurtigere op end trækarrosserierne, hvilket betød at lakken tørrede hurtigere. Tørretiden var en af de store flaskehalse i datidens



masseproduktion af biler. Dette fik Budd til også at interessere sig for nye laktyper, og der blev eksperimenteret med at opvarme de nylakerede karrosserier med induktion.

Desuden opfandt og patenterede Budd også metoder til aftagelige indtræk. Budd kan takkes for sømlister og forskellige befæstigelsesordninger for karrosserisider. Stålkarrosserier har, som vi alle ved, en tendens til at fungere ligesom et trommeskind, hvor pladedelene er store og glatte. Det var først da Budd opfandt en lyddæmpende masse, som kunne påsprøjtes på tagets inderside, at det blev muligt at lave biler med ståltag.

Teamwork hos Budd

Gennem tyverne blev der hos Budd brugt store ressourcer på at udvikle fremstillingsteknikker til helstålkarros-

Edward Gowan Budd, 1870-1946, var en af de vigtigste udviklere af ny teknik for både vej- og jernbanekøretøjer. Hans indsats for udvikling af moderne svejse- og pressteknik, kan ikke overvurderes. Budd var først med jernbanesæder helt i stål, først med bilkarrosserier helt i stål, først med svejsning i rustfrit stål. Hans fabrikker fremstillede helstålshjul til biler i samarbejde med Michelin, helstålkarrosserier til biler og jernbanevogne og han var pionér indenfor motorvognstog. Et mere spektakulært projekt var en flyvemaskine i rustfrit stål, som nu befinder sig udenfor Franklin Institute i Philadelphia. Det er ikke svært at forestille sig, at Budd og Citroën trivedes i hinandens selskab.

serier. Virksomhedens medarbejderne udtog en lang række patenter på forskellige forbedringer. Der er praktisk taget umuligt at sige hvem der opfandt hvad, blandt de mange patenter. Det er mit indtryk, at der var tale om en holdindsats og at det var ret tilfældigt hvem af ingeniørerne, der fik æren i de enkelte tilfælde.

De patenter, der blev udtaget gennem tyverne, handler meget om detaljer. Mange ting der idag opfattes som selvfølgeligheder, var store nyheder i sin tid. Eksempelvis havde bildøre altid rette hjørner, fordi de bestod af trærammer med jernplade der var sømmet på. Men da Budd introducerede helstålskarrosserierne og reducerede antallet af enkeltdele, fik det indflydelse på formgivningen. Afrundede døre og døråbninger gav mulighed for at presse dem i ét stykke, hvilket ikke kunne lade sig gøre med den gamle form.

Citroën kom først

I begyndelsen af tyverne fik Citroën besøg af Hugh Adams, salgschef hos Budd Manufacturing Co i Philadelphia. Han rejste til Europa i 1920, 1921 og 1922, for at sælge Budds helstålskonstruktioner til de europæiske bilfabrikker.

I 1922 havde Adams en længere samtale med André Citroën, som var den første europæiske bilfabrikant, der skrev kontrakt med Budd. Dette skete formentlig under Citroëns besøg i Philadelphia i 1923. Kontrakten gav Citroën eneret til produktion af Budds helstålskarrosserier i to år. Citroëns første helstålsbil var model B10, der blev introduceret i oktober 1924.

Citroën satsede stort på den næste model, B14, som både havde helstålskarrosseri og 4-hjulsbremser, hvilket muligvis også var inspireret af Budd. Som det senere var tilfældet med Traction Avant, tog André Citroën en enorm forretningsrisiko, da B14 blev introduceret: Der var store licensomkostninger, enorme investeringer i ny teknik og nye maskiner samt et tidspres, der præcis som da tractionen skulle introduceres 7 år senere, var så stort, at man ikke kunne nå at installere presserne i Paris inden produktionen skulle begynde. I foråret 1927 måtte Citroën bestille pladedele til 20.000 biler hos Budd i Philadelphia, for at kunne sætte produktionen af B14 igang senere på året. Først senere fik man presserne til Paris.

Budd var ikke kun pionér indenfor helstålskarrosserier og svejseteknik, men fremstillede også hjul i presset stål, på licens fra Michelin. Budd teknikere var under deres besøg i Europa blevet imponeret af de europæiske biler med 4-hjulsbremser, og de gjorde sig store anstrengelser for at udbrede dette i USA. Budd indkøbte en Hispano-Suiza, en Isota-Fraschini og en Super-Fiat, alle med 4-hjulsbremser, og udstyrede bilerne med helstålskarrosserier.

Ingen bremses fra Budd

På den tid, i begyndelsen af tyverne, havde ingen amerikanske biler 4-hjulsbremser. Budd kørte deres europæiske biler rundt til de amerikanske bilfabrikker for at fremvise bremsesystemernes effektivitet (samt hvor luksuriøse helstålskarrosserierne kunne være). Blandt andre var Henry Ford personligt tilstede ved én af demonstrationskørs-

lerne. Men det tog tid for USA at acceptere 4-hjulsbremserne. Hos Budd besluttede man sig for at satse på at fremstille bremsesystemer, af frygt for at Bendix skulle begynde at konkurrere med Budds hjulfabrikation.

De nære forbindelser mellem Budd, Michelin og Citroën gør det nærliggende at antage, at Citroën også på dette område fortrinsvis har hentet inspiration hos sine amerikanske kolleger fremfor de europæiske luksusmærker.

Af de sørgelige rester som jeg har fundet af Budds arkiver, fremgår det at Budd ventede de stipulerede to år, før man gik yderligere ind på det europæiske marked og tilbød helståls-teknikken til andre bilmærker end Citroën. I arkivet findes en folder, som Budd i 1925 har brugt til at præsentere helstålskarrosserierne for Rover, der takkede nej.

I stedet etablerede Budd to egne karrosserifabrikker: Ambi-Budd i Berlin og Pressed Steel i England. I begge tilfælde skete det i samarbejde med nationale virksomheder - Ambi i Tyskland og Morris i England. Budd havde 51% af aktierne og samarbejdspartnerne 49%. Samarbejdet mellem Citroën, Budd og andre underleverandører var langt mere vidtrækkende end hvad der normalt beskrives i Citroën-historieskrivningen.

I tyverne importerede André Citroën praktisk taget alt fra USA – produktionsmetoder, arbejdsorganisation, salgsteknikker og eftermarkedsservice samt reklamemetoder, med en del egne tilføjelser. Han sendte regelmæssigt sine medarbejdere på studierejser til de store bilfabrikker i Detroit.



"Salgsmateriale", fundet i arkiverne hos Budd. Citroën B10 i åben og lukket version samt i midten Isotta Fraschini. Alle med Budd-karosserier helt i stål.

Mange af de tekniske nyskabelser, som Citroën var først med i Europa, var indkøbt amerikansk teknik: Servobremser 1926, helstålsskarrosseri 1924, hele pressede karrosserisider (Monopièce) 1932, de flydende motorophæng "Moteur Flottant" (som var en fransk opfindelse, der solgtes til Chrysler, der solgte licensen ti Citroën). Og omkostningerne steg. For "Moteur Flottant" betalte Citroën 250.000 \$ kontant, plus royalties, plus omkostninger til at tilpasse teknikken til de franske motorer. For "Monopièce" blev der betalt 600.000 \$ for licens og værktøj – og efterfølgende

185.000 \$ for licensen på helstålsskarrosserier. Det hele på kredit.

Nære bånd til USA

Som nævnt, måtte Citroën have karrosseridele til 20.000 biler leveret fra Budd, for at kunne igangsætte produktionen af B14 i efteråret 1927.

I december 1928 etablerede Citroën en virksomhed for indkøb og teknikudvikling i Detroit. Her skulle man arbejde parallelt med udviklingsafdelingen i Rue du Théâtre i Paris.

Flere projekter omkring bremses og

kraftoverførsel blev sat igang i samarbejde med Chrysler, der også var stor kunde hos Budd. Det er ingen tilfældighed, at Citroëns modeller i slutningen af tyverne havde store ligheder med Chryslers mindre biler.

I 1929 bestilte Citroën 40.000 styrehuse og 20.000 gearkasser og koblinger i USA, til montering i den nye model C6. Den franske fabrikation måtte komme senere.

Samarbejdet med Budd, som begyndte i 1923 med licensen til helstålsskarrosserier, førte til intensive og kontinuer-

lige kontakter mellem Budd og Citroën, lige så længe André Citroën var aktiv i sin virksomhed. Og det lader til at Budd har haft ledende teknikere udstationeret i Paris i hele perioden.

Budds mand var chef hos Citroën

I 1929 blev én af Budds mænd, George Kendall, ansat som fabrikschef hos Citroën. På trods af ansættelsen hos Citroën ses han på et gruppebillede fra 1930 i Budds personaleavis, The Budgetette, med Budds delegation i Paris. Kendall fortsatte som fabrikschef hos Citroën til 1938.

Det tætte samarbejde med USA, der igennem tyverne havde betydet stor fremgang for Citroën, slog tilbage i 1929, hvor den franske regering indførte store toldafgifter på importerede bildele. Importomkostningerne steg til nærmest astronomiske tal, og bidrog stærkt til Citroëns økonomiske krise, der startede på dette tidspunkt.

Men ved møderne med bestyrelsen og økonomiafdelingen hævdede André Citroën at "Det er tvingende nødvendigt at vore ingeniører besøge USA. Dette land er et foregangsland. Kun dér finpudser man teknikken som en del af sin kultur... og dermed har man pionérånden. Som malere og skulptører fandtes i Rom må ingeniører til Amerika, storindustriens vugge. De kommer hjem til mig som inspiratorer, med åbent sind, og er én af de vigtigste årsager til vor virksomheds fremgang".

Lav vægt for at spare penge

I 1930 tog Citroëns vicedirektør Georges-Marie Haardt på besøg hos det amerikanske datterselskab og hos Ci-

troëns amerikanske underleverandører, med henblik på at sænke fremstillingsudgifterne. Nedsættelse af materialeforbruget var én måde at gøre dette på. Haardt diskuterede med bl.a. Budd, hvilket kan have været begyndelsen til dét projekt som førte frem til Traction Avant. Mere om dette i næste artikel.

Fransk, eller snarere europæisk bilindustri, havde ikke den ekspertise i presse- og svejseteknik, som var nødvendig for at kunne udvikle deres egne selv bærende karrosserier. Den teknik var ejet og patenteret af Budd Manufacturing Co i Philadelphia, USA.

Renault forsøgte med deres Juvaquatre-model i 1937. Den var reelt en kopi af Opel (som fik deres karrosserier fra Ambi-Budd). Men Renault kom ikke udenom Budd og blev tvunget til at betale en stor erstatning for patentkrænkelse.

Michelin brød med USA

Da Michelin overtog ledelsen af Citroën efter konkursen i december 1934, brød man med traditionen for det nære samarbejde med amerikansk bilindustri. Og da Pierre Boulanger overtog direktørposten efter Pierre Michelins død i 1937, blev det et vigtigt strategisk mål for Citroën at gøre sig uafhængig af USA. Boulanger mente at licensomkostningerne var alt for høje og at licenserne skabte en farlig afhængighed. Citroën skulle fremover kunne klare sig med sin egen ekspertise og teknologi.

For at nedsætte den juridiske risiko ved anvendelse af amerikansk teknologi grundlagde Boulanger i 1938 et særligt datterselskab, som skulle håndtere de amerikanske patenter samt indkøb af

dele og teknologi. Denne virksomhed fik af juridiske årsager hjemsted i Canada.

1938 var som nævnt også året, hvor George Kendall sluttede som fabrikschef hos Citroën, hvilket stemmer godt overens med Boulangers bestræbelser på at bryde med Budd og amerikansk teknologi.

Og da Anden Verdenskrig brød ud i 1939 var det definitivt forbi for båndene mellem Citroën og den amerikanske bilindustri.

Per Åhlström

Den meget spektakulære genneskårne "Staal-Sedan" blev lavet hos Budd og brugt til Citroëns udstilling på bilsalonen i Paris 1924. Her ses den i København på biludstillingen i Forum i 1926. Ved siden af står en B12 med Torpédo-karrosserier.

Nedenfor ses et lille foto fra Citroënfabrikken på Quai de Javel - der bygges træskeletter til karrosserier. Det kan give en lille idé om hvor meget arbejde der blev sparet med helstålkarrosserierne!







Fra de gamle fotoalbums...

Fra Steen Egede Johannsen har vi lånt denne lille serie af billeder. Desværre har vi ingen oplysninger om hverken bilen eller personerne; Steen har fundet billederne på et loppemarked i Haslev!





Den flotte traction må være fra før juni 1937, hvor de små riste til dythornene forsvandt.

Bilen har små hjulkapsler, hvilket taler for en 7C med 5 hjulbolte. Man kan også se at bilen har bagklap, så vi er efter september 1935.

De meget flotte pynteringe på fælgene var ikke standardustyr på danske 7'ere, men derimod på 11 Sport-modellerne. Og bilen kan rent faktisk være en 11BL, for i februar 37 droppede man de store hjulkapsler (og 6 hjulbolte), så det var ens på alle modeller.

Konklusionen: Enten en 7C mellem september 35 (snarere lidt senere) og juni 37 eller en 11BL mellem februar og juni 37.

Teoretisk kunne det være én af de sjældne overgangsmønstre, der hed 11AM, men det er usandsynligt, da der højst er kommet to af dem til Danmark - og dette endda er usikkert.

Kigger man videre på billederne, ser det ud til at bilen, der er indregistreret i København, er ny eller næsten ny, måske med undtagelse billedet øverst til højre, hvor den ser ud til at være malet om i en

mørkere farve. Uden at være ekspert, vil jeg også tro at beklædningen er af førkrigsmode.

Den anden lille fine bil er en Adler, også med forhjulstræk og indregistreret med A-plade (Københavns Amt).

Det kunne være spændende, hvis nogen en dag skulle få fat i historien om K8395!

-jmn.

Blandt de mange billeder fra Bjarne Vindum var også dette - Banegården i Viborg, fotograferet lige omkring/efter 1960. Nej, T2215 er ikke med på billedet, men til gengæld ses en fin ID19, tilsyneladende i farven AC 147 Gris Typhon, blandt alle de slemme Opel' er og Simca'er....



Vil du have en Traction-annonce i bladet? Skriv, mail eller ring til redaktionen!

Sælges: T 16787 Citroen Berline 11, sort årg.1953, meget velholdt, synet 2008
DM 57376 Citroen GS 1015 Super Confort. Beige/sort vinyltag, pæn & velholdt, synet aug. 2007

Citroen SM Maserati Rød automatic / aircon / Rød-Sort læderindtræk, årg.1972, pæn & velholdt Californiabil, importeret 1988.

Standard Vanguard Mk.3. årg.1957, meget velholdt, grøn synet 2009. Fra ny toldbe-handlet i Ebeltoft, & kørt på Randersejnen.

Eventuelt bytte med ID/DS cabriolet

Erik Frandsen

Asmild Hegn 34, 8800 Viborg Tlf. 23291636 / 22981766 erikfrandsen@live.dk