

ATTRACTION 299

51. årgang · Juli 2013 · Citroënklubberne i Danmark





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:

Hens-Henrik Sørensen

Enighedsvej 3,

9000 Aalborg.

Tlf: 98 16 87 09

Mobil: 20 32 87 09.

e-mail: hanshenrik@mail1.stofanet.dk

Sekretær:

Jens Møller Nicolaisen

Mars Allé 6,

2860 Søborg.

Tlf: 20 46 27 98.

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: 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.

Klubbens bankoplysninger:

Nørresundby Bank

Ellehammersvej 51,

DK-9430 Vadum

Indenlandske bankoverførsler:

Reg. nr. 7456, konto nr.: 1039749

Udenlandske bankoverførsler:

IBAN nummer: DK8074560001039749

SWIFT – BIC : NRSBDK24

Husk at angive navn på afsender/indbetaler.

Redaktion:

Jens Møller Nicolaisen

Mars Allé 6,

2860 Søborg. Tlf: 39 69 11 40.

e-mail: jmn@traction.dk

...og?og?

Bladet udkommer 4 gange årligt; næste nummer omkring 1. oktober.

Deadline til næste nummer: 1. september!

Medlemsbidrag er mere end velkomne!

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



www.traction.dk

Fra formanden

Planlægningen af sommertræffet er i fuld gang. Fra træfgruppen lyder det at alt går på skinner, og de glæder sig om at byde os velkommen til endnu et spændende sommertræf. For dem som ikke har tilmeldt sig: Husk at deadline var i sidste uge, men mon ikke I stadig kan nå det! Skynd jer!

Der er blevet udarbejdet en liste over de bøger klubbiblioteket råder over.

Ved hver bog er der gjort plads til en anmeldelse af den, hvis der er nogen som kender, eller har læst nogle af bøgerne, er vi glade for at få udfyldt de huller der mangler. Send mig lidt tekst, og jeg sørger at listen bliver opdateret.

Listen kan hentes på klubbens hjemmeside under "bestyrelse - kontakpersoner".

Fransk biltræf blev en succes, med deltagelse af 60 franske biler og... endelig solskin! Der kom 13 Tractioner på dagen, og hvis der var nogen tvivl, var de repræsentanter af de andre franske bilklubber meget imponeret af vi kunne troppe op med så mange biler! En stor tak til alle de der mødte op.

Sven Hedegaard fra ID/DS klubben har skrevet en fællesartikel om begivenheden, som kan læses andetsteds i bladet.

Vi ses derude!

Eugenio Lai



Klubbens værktøj

Efterhånden har klubben fået indkøbt de fleste specielværktøjer til Tractionen.

Vi har nu to ens sæt, det ene er i Roskilde, og det andet i Vejle.

Men, ved alle hvordan det skal bruges? Der er skrevet lidt i reparationshåndbogen, men det er ikke tilstrækkeligt for en nybegynder; derfor ville det være nyttigt hvis man kunne præcisere det på en eller anden måde.

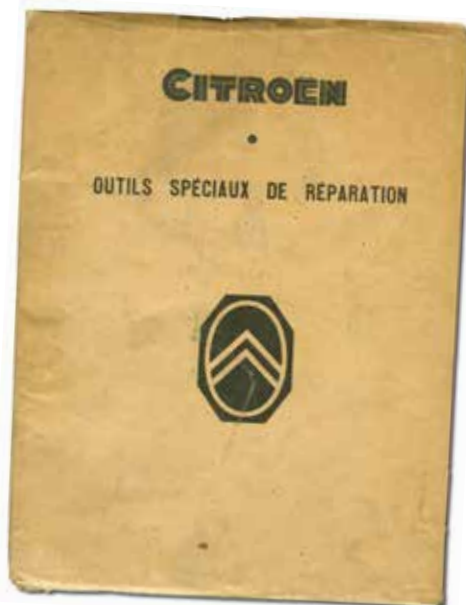
Jeg forestiller mig en serie artikler med noget tekst og mange billeder, som fortæller om værktøjets anvendelse. De kan fylde en eller to sider for hvert værktøj. De kan bringes i bladet, på hjemmesiden og eventuelt som datablad der følger værktøjssættet.

Udover det, kunne man også lave nogle tekniske artikler om de mange justeringer der jævnlige skal foretages for at bilen er sikkert kørende. Her tænker jeg på hvordan justerer man højden af bilen, sporing, forlygter, tænding, smøring af fortøj, viskermotor eller bare hvilket dæktryk skal man køre med...?

Der er mange der har ekspertise til at udføre disse justeringer, men der mange flere der ikke har prøvet det før, eller er bange for at lave noget forkert.

Så, er der nogen som har lyst til at hjælpe med at lave disse vejledninger og artikler, er jeg meget glad for at høre fra jer.

Eugenio Lai



Nye medlemmer

Peter Ahrendt
Søholmvej 7, 3650 Ølstykke

Fra redaktionen

Det er ved at være et faktum, at når man kigger ud over medlemsskaren i tractionklubber, både i Danmark og resten af Europa, er den almindeligste hårfarve nu ved at skifte fra grå til hvid. Evigt liv har vi ikke, så hvis ikke der kommer nye entusiaster til, bliver der sikkert mange tractioner til salg inden for en overskuelig årrække. Jeg håber at den lange artikel her i dette blad kan inspirere både os gamle og de unge nye...

jmn.



Et par fotos fra TAD-stumpemarkedet i begyndelsen af maj hos Jens MN. God omsætning, dejligt vejr, kaffe og kage og masser af pølser...

Skovtur i Nordsjælland

Datoen for skovturen var bestemt for længst, men som det ofte sker i disse tider, fik vi ikke rigtig planlagt noget. Først ca. 10 dage før begyndte vi at tænke på turen. Vi havde nogle ideer som blev bragt op på stumpemarkedet i Søborg weekenden forinden. Der var ingen tvivl at skovturen skulle udføres på den planlagte dato, men vi manglede lige at finde ud af hvor vi skulle hen. Det kan et stumpemarked også bruges til, så inden alle gæster var gået, havde vi alt på plads!

Start i Søborg hos Mette og Jens til en let brunch - som blev til en kæmpe stor takket være Mettes indsats. Godt 30 tractionister var mødt frem!

Et hurtig køretur ud af København førte os til den smukke side af Esrum sø i Nordsjælland. Lidt udenfor Nødebo havde vi spottet en parkeringsplads ved søbredden, hvor vi kunne holde pause og indtage den medbragte frokost. Selv om det blæste lidt, havde vi tid til at nyde både udsigten og musikken. Senere kørte vi rundt om søen og afsluttede hos Stig Larsen på hans ny firmaadresse: den forhenværende benzintank i Tikøb, hvor tiden er gået i stå.

Alt i alt, et meget vellykket dag!

Eugenio Lai









Lidt billedinspiration fra madpakketuren i det sønderjyske 8-9 juni.
Morgenmad i sommerhus, besøg og rundvisning på Gram slot, hygge, aftensmad og overnatning i Skærbæk.

Kim Kvist Hansen

Traction Avant



Modellerne

Jens Møller Nicolaisen ©

Nye
tractionister
kan begynde
her...!

Der findes mange forskellige traction-modeller! Med denne artikel vil jeg prøve at give lidt overblik - nye tractionister kan begynde her! Men de mere garvede vil nok også kunne friske deres basiskundskaber lidt op, eller finde lidt ny viden.

Der findes mange forskellige traction-modeller; mere forskellige end man lige

tænker over. Især før 2. verdenskrig var udvalget meget stort - dertil kommer en masse ændringer, især i de første år. Nogle modeller udgik og blev afløst af nye, andre skiftede simpelthen navn.

Mange fandtes med forskellige karrosserier. Det er lidt af en jungle. Og så er de officielle oplysninger fra Citroën heller ikke altid helt korrekte - især når det

gælder stelnumre. Der er mange eksempler på at det var temmelig tilfældigt, hvilken stelplade (og dermed ofte modelbetegnelse) en bil blev forsynet med, da den forlod fabrikken - stelnummeret kom nemlig først på, når bilen skulle leveres.

Karroserier

Inden vi gennemgår de forskellige modeller, er det godt at have overblik over de forskellige karrosserityper og -størrelser. Grundlæggende er der to: "Den lille" og "den store". Og så diverse varianter, især af den store.


I grafikken til højre ses øverst den mindste karrosse. Det er den "oprindelige", som er brugt fra starten til de første model 7 og fra senere i 1934 også til de mere luksuriøse 7S/11L - den "lille 11'er" der herhjemme blev kaldt "11 Sport". L'et er en forkortelse for det franske "Légère", der betyder let. Altså en let model, men med den store motor.

I september 1934 begynde man så et producere den større model "11 Normale". Grundlæggende den samme bil, men 20 cm længere og 12 cm bredere.

Alle grundmodellerne fandtes før krigen også som cabriolet og coupé.

Særlige varianter af Normalen er de forlængede versioner: Familiale, Limousine og Commerciale. Bemærk den enorme akselafstand!

Nederst ses den 6-cylindrede 15six, der fremkom i 1938. Karrosserierne er i princippet de samme som Normale, men ændret fortil for at give plads til den store motor.




7 • 11L


Længde: 4,45m - bredde: 1,67m
Akselafstand: 2,91m - sporvidde: 1,37m

Berline

Varianter:



Cabriolet Coupé




11


Længde: 4,65m - bredde: 1,79m
Akselafstand: 3,09m - sporvidde: 1,49m

Berline

Varianter:

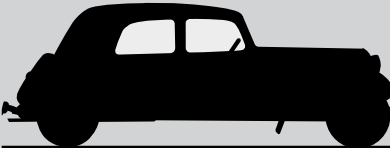


Cabriolet Coupé



Familiale* Limousine* Commerciale*

*) Længde: 4,85m - bredde: 1,79m · Akselafstand: 3,275m - sporvidde: 1,49m




15

Længde: 4,76m - bredde: 1,79m
Akselafstand: 3,08m - sporvidde: 1,49m

Berline

Varianter:



Familiale* Limousine*

*) Længde: 4,96m - bredde: 1,79m · Akselafstand: 3,272m - sporvidde: 1,49m

Traction Avant

Modellerne...

Sport eller Normale?

I farten kan det godt være rigtig svært at skelne de to modeller fra hinanden. Selv på billeder, kan det være svært at vurdere størrelsen og proportionerne.

Her er lidt hurtig-hjælp: Normalens forlængelse sker bagtil. Det er stykket bag bagdørene, der er længere. Sidder man på bagsædet, må man læne sig lidt frem, for at kigge ud ad sideruden. Derfor er bagdørene forskellige - på Sporten følger hele den nederste del bagskærmen, hvorimod "knækket" sker længere nede på Normalen. Derved opstår den markante trekant mellem bagdøren og skærmen.

En anden forskel er kølergitterets overkant, der på Sporten har et let fremspring, hvorimod det på Normalen glider op i en blød bue, der fortsættes i motorhjælmens hængselleste. På Sporten er hullet til startsvinget altid rundt, men pas på; det er det også på de tidlige Normaler.

Når det drejer sig om at køre, er der i øvrigt ret stor forskel på de to modeller, alene på grund af størrelsen. Sporten er kvikkere i reaktionerne og meget kontant, hvor Normalen på grund af akselafstand og sporvidde er betydeligt mere blød og "flyderagtig". Og indvendigt betyder forskellene *meget* for rummeligheden! Normalen er betydeligt større, og der er enorm benplads bagi. Desuden kan der nemt sidde 3 personer på bagsædet.



På disse to billeder er forskellene til at få øje på; f.eks. bagdørenes form.

Øverst en 11BL fra 1947, hvilket ses af de malede lygtekranse. Ellers er der næsten ingen udvendig forskel på bilerne frem til 1952 og billeder af denne bil har været brugt i salgsbrochurer frem til i hvert fald 1951, hvor lygtekransene bare blev retoucheret, så de ser forkromede ud.

Normalen er fra omkring 1950. Begge sorte og med elfenbensfarvede hjul, på dette tidspunkt var det hele farveudvalget i Frankrig! I Danmark var bilerne noget mere kulørte...

Helt til højre ses et opslag fra den første danske salgsbrochure for model 7. Brochuren blev udleveret ved introduktionen, der fandt sted i Park Teatret på Østerbro i København, den 7. september 1934.

Introduktionen var forsinket på grund af de danske myndigheder, da der måtte opfindes nye definitioner for opfyldelsen af kravene til "dansk samlebandsproduktion", når bilen ikke havde chassis!

Af samme grund var 7A forlængst udgået - de første danske 7'ere er af model 7B.

7

Model 7 er førsteudgaven af verdens mest moderne bil. Og den var virkelig ekstremt moderne, ikke bare på grund af forhjulstrækket og de mange andre tekniske dyder, men især på grund af selvbærende karrosseri, elektrisk svejset af presset plade. Som den absolut første, blev denne bil fremstillet efter stort set samme metoder, som man bruger idag.

Det er ofte blevet sagt om tractionen, at den kom for tidligt på markedet - og det er vist ganske rigtigt! De første biler havde mange svage punkter, ikke mindst hvad angår karrosseriet, hvor basale ting som f.eks. fastgørelsen af bagtøjet ikke var færdigudviklet. Der var store problemer med revnedannelser. Karrosseriet var uden det kraftige mellempanel, og simpelthen for svagt.

Lanceringen skete i april 1934. Citroën var i alvorlig økonomisk krise, og der var ikke råd til at vente! Mens samlebåndene buldrede fortsatte udviklingsarbejdet. Inden for de første to produktionsår blev der foretaget langt flere og gennemgribende ændringer end i hele resten af produktionsforløbet frem til 1957!

Problemerne med de tidlige årgange må også ses som et resultat af, at man bevægede sig på den absolutte forkant af, hvad der var teknologisk muligt. Det var et helt nyt koncept - og alle ideerne var rigtige. Den lave, aerodynamiske bil havde køreegenskaber og dynamik som var årtier forud for sin tid - og som ikke altid er overgået på nutidens biler.

Model 7A og 7B

Den første model hedder 7A. Produktionen startede den 18. april 1934. Det er den model, der har givet navnet "7", som henviser til motorstørrelsen på 7 franske skattehestekræfter. Det har været en stor fordel for Citroën at kunne markedsføre bilen som en "7'er" i et land, hvor bilbeskatningen afhang af motorstørrelsen. 7A har en motor på 1303 ccm, (72x80) - og er dermed den eneste 7'er, der reelt er en 7'er!

Der er ingen tvivl om at Citroën allerede før lanceringen har været klar over, at denne motor var for svag til bilen! For allerede i maj måned typegodkendes 7A'erens afløser, model 7B, med en

større motor på 1529 ccm, (78x80). Den er faktisk på 9CV og model 7B afløser gradvist 7A hen over sommeren. De sidste 7A er imidlertid lavet så sent som i august.

7A og 7B er i perioder produceret parallelt, i samme produktionsserier. Den eneste forskel mellem de to er motoren, hvis man ser bort fra de ændringer der blev forårsaget af den generelle produktudvikling. Det var ikke ualmindeligt, at 7A'er blev forsynet med en 7B-motor - og så var den eneste forskel stelnummerpladen (med modelbetegnelse). Stelnumrene blev i øvrigt tildelt ganske tilfældigt - med numre så forskellige som 90 og 6800 på dag 1!



Fabrikatør
A. sølleberg Hjel
Ålbjerg ved Tårnsmønstre
(Søren de meier)
Aerodynamisk „Monospace“ Stalkonstruktion
Hydrauliske Bremses
Typisk! Støt- og sving- eller Principet
„Hydraulisk Koni“

Den mest økonomiske Vogn

Brændstoftank 9 Liter pr. 100 km.
Vægt 800 kg. (Inklusive Vægtforøgelse og
normal Gearratte)
Højhast 100 km. i Time

CITROËN

I hele sin Konstruktion og indtil de mindste Detaljer er den nye „Citroën 7“ forud for alle eksisterende Vogne. Den nye „Citroën 7“ besidder alle de sidste tekniske Nylheder, den selges til en lav Pris, er økonomisk i Brug og har et meget elegant Udseende. Den nye „Citroën 7“ er Vognen, der passer for alle.



De sidste 7B forlader samlebåndet i september 1934. Produktionstallene for 7A/7B er noget lavere end Citroëns chassisnummer-lister indikerer. Ca. 5.600 stk. 7A, hvor et antal er leveret med 7B-motor - og ca. 9.300 7B.

7S

For nu at blive i kronologien skal her nævnes model 7S. Denne model kom til i slutningen af juli 1934 og markedsført som model "7 Sport". Så er det sagt. Jeg forlader den fluks igen, for det er en helt anden model og slet ikke en 7'er!

7C

Den reelle afløser for 7A/7B hedder logisk nok 7C. Her er der tale om en ny model, produceres i sin egen serie. Motoren er igen en 9CV, nu på 1628 ccm, boring 72, slaglængde 100. De første 7C kommer i august-september 1934.

Den åbenlyse årsag til den nye motor er, at den har samme motorblok som model 11, der beskrives i det følgende. Ellers er der ikke de store ydre forskelle fra de foregående modeller – 7C bliver i berline-udgaven en stor succes som holder sig i produktion indtil krigen. Det er en standardmodel, basisudgaven af en traction. De modifikationer der følger gennem perioden har den til fælles med de andre traction-modeller. Blandt de vigtigste af disse er den udvendige bagklap, som gradvist indføres fra september 1935. I juni 1936 er der dog stadig enkelte biler uden bagklap. Den største tekniske ændring af bilerne, fra maj 1936, er at alle modeller nu får tandsstangstyretrøj i stedet for det gamle rulle/snekke-styretrøj.

Ét af de allerførste reklamefotos af en traction, faktisk er det en prototype. Flere ting er ikke som på produktionsmodellerne (bl.a. de lange greb på motorhjælmens klapper og bagskærmens form). De tidlige modeller kan kendes på det forkromede kølegitter og de flade lytglas.

Til venstre en 7A. De første biler havde stoftag. Over sommeren 1934 kom der tag af stål, i første omgang efter sigende på bestilling (på 7B), hvorefter det blev standard.

På de første årgange er der ingen bagklap og bilerne er symmetriske, med to benzinstudser (til samme tank), to ventilationsklapper ved forruden og symmetrisk instrumentbrædt med to handskerum.



7

7C Économique

Fra marts 1939 markedsføres en "ny" model, "Économique", med et lavere benzinforbrug, der opnås ved en højere totalgearing og kompression. I modsætning til 11'eren har 7'eren stadig sidestrømskarburator.

Den allersidste 7C er fra oktober 1942, men produktionen er reelt stoppet i 1941.

7 Coupé

Allerede i april 1934 laves den første Coupé, en 7A, men produktionen kommer først igang i slutningen af maj/begyndelsen af juni. Her er de fleste allerede 7B'er (der er højst lavet 6 stk 7A Coupéer).

Denne besynderlige model bliver aldrig nogen volumensælger (under 700 stk.), men holder sig i produktion til 1938, hvor den sidste 7C er færdiggjort 30. juni. Den "smarteste" model blev altså den første, der gik af mode...

7 Cabriolet

De første er af model 7B og kommer til verden i slutningen af juni 1934. Der er noget mere succes med den åbne model, som er på markedet til produktionen stoppes på grund af krigen.

Traction Avant Modellerne...

En 7B cabriolet, officielt kaldet "Roadster", fotograferet på Citroëns fabrik på Quai de Javel. Måske den første cabriolet overhovedet.

De første cabrioletter havde ikke udvendigt håndtag til svigermorklappen - denne åbnedes med et kabeltræk fra en lille knap bag forsædet.



En 7C coupé, 1934.



T L

11 Légere, eller på dansk: 11 Sport, er med samme størrelse karrosseri som 7'erne, men med den store motor på 1911 ccm (78x100).

Den findes med de samme karrosserivarianter: Berline, cabriolet og coupé.

Navnet

Modellens historie starter under et andet navn: 7S! Og ligesom med 7'erne har 11L tilføjelsen af diverse bogstaver gennem tiden.

Fra begyndelsen hedder modellen altså 7S, for på dette tidspunkt er Citroën i gang med at banke modelbetegnelsen "7" grundigt ind i hovedet på verdens befolkning. I Frankrig betyder S'et "Sport" - og den nye "7 Sport" er faktisk en temmelig hurtig bil i 1934. Et reklametrick er det selvfølgelig når bilen i Sverige blev markedsført som "7 pour la Suede" (det rimer endda), og gav indtryk af, at S'et indikerede at der var tale om en særligt lækker svensk model!

I september 1934 introducerer Citroën den nye, store traction, model 11. Samtidig med dette skifter 7S'eren navn til model 11AL. Altså en "let" 11'er.

Og det er kun navnet der ændres. Både 7S og 11AL indgår i de første produktionsserier, og det er det meste af tiden helt tilfældigt om en bil ender med et 7S-stelnummer eller et 11AL-stelnummer. Bilerne er helt ens! Så sent som maj 1935 optræder der pludselig et lille antal 7S i produktionslisterne. Det er over et halvt år efter at modellen officielt er udgået....



11AL - forskel fra 7'erne

De allerførste (ca. 30-40) 7S/11AL blev lavet med 7'er-karrosserier, men der må have været en forskel, også på karrosseriet. Dette fremgår af karrosserinumrene (der ikke skal forveksles med stelnumrene).

Udover den større motor (og bremses), var 11AL betydeligt mere luksuriøst udstyret end 7'erne. Dette gælder f.eks. kabinens polstring med mere eksklusivt stof (plys som option), armlæn ved bagsædet etc. Udvendigt havde modellen de større forlygter (som Normalen) og bredere hjul med større dæk og hjulkapsler samt 6 hjulbolte i stedet for 5. Modellen levede godt op til sit navn - en lille Normale.

Her er et billede af en dansk "7S" med stelnummer 21.371. Den er indregistreret i august 1935 og i de danske toldprotokoller står den opført som en "11Sport", hvilket er ganske korrekt. Danske førkrigsbiler fik nemlig stelnumre på samlefabrikken i København - og der har været en større portion stelnummerplader med 7S-numre, der er blevet brugt i 1935.

En ting, der i Danmark adskilte 7S/11AL fra 7C, er de blanke ringe på fælgerne. Fabrikat Jantex. De var ekstraudstyr i Frankrig, men standard på danske 11 Sport og 11 Normale.

Traction Avant
Modellerne...

I de første produktionsserier fra 1934 finder man et usædvanlig højt antal cabrioletter og coupéer. Dette er selvfølgelig udtryk for det sportslige i model 7S/11AL.

11AL er idag er ret sjælden model; langt de fleste "små" tractioner var 7'ere. I alt er kun fremstillet knapt 7000 7S/11AL frem til februar 1937, hvor den blev afløst af 11BL.

I øvrigt følger udviklingen i alt stort 7'erne - mht. bagklap, tandstangsstyring osv.

11AM

Denne model skal også lige nævnes her. Det er en overgangsmodel til 11BL og kun fremstillet i ca. 250 eksemplarer i slutningen af januar og begyndelsen af februar 1937. Den betragtes som lidt af et mysterium, da man ikke har fundet særlige forskelle til 11BL.

11BL

Nu bliver der rationaliseret. Hvor 11AL var en "lille Normale", er 11BL blevet til en 7'er med stor motor. Udvendigt adskiller den sig ikke længere fra 7'eren: Samme hjul, nu (igen) med 5 hjulbolte, hjulkapsler og forlygter. Ingen ekstra luksus i kabinen. Og så er der 10" brestromler hele vejen rundt, i stedet for 12". Man kan sige, at 11BL begynder at overtage rollen som basis-traction; en rolle der fuldendes efter krigen, hvor produktionen af model 7 ikke genoptages.

11BL "Performance"

I 1939 øges motoreffekten med 10 hk, svarende til næsten 20%, takket være en ny horisontalkarburator og større



Ovenfor ses en 1939-model med pilotehjul (som kom i 1938). Om bilen er en 7C eller en 11BL kan man ikke se - der er ingen ydre forskelle mellem de to modeller på dette tidspunkt. I 1939 produceres næsten tre gange så mange 11BL som 7C; 11BL er den mest almindelige model.

Nederst en 11BL fra begyndelsen af 1946 - stadig med pilotehjul, men med den nye motorhjælm med gæller i stedet for klapper. Hvor førkrigsbilerne har forkromede lygter er de nu malede - det første gode årstid gælder det også lygtekransene.



kompresion. Nyheden fejres med tilføjelsen "Performance" i modelnavnet. Den nye motor kommer i Danmark til at hedde "Præstationsmotoren".

Coupéer og cabrioletter

Som tilfældet er det med 7érne, findes som nævnt også de to-dørs udgaver af 11 Sport. For coupéens vedkommende slutter det i 1938, og den sidste cabriolet er fra 1940.

Efterkrigsbilerne

Den første 11BL ser dagens lys den 22. juni 1945. 11BL er den eneste model i produktion i første omgang.

I 1952 kommer en større revision af alle modeller: Nyt interiør med brede ruderammer, kuffertbagklap osv., samtidig med en del mindre tekniske ændringer.

11D

I foråret 1955 kommer den sidste større ændring, med 11D-motoren, der har en ydelse på 66 hk. Modelbetegnelsen 11D bruges kommercielt i markedsføringen, men fabriksbetegnelsen er stadig 11BL.

Traction Avant

Modellerne...

Øverst en 11BL fra 1949 med horisontalkarbura-tor og det lange luftfilter.

Deruder den "nye" model i 1952, med udbygget kuffertrum, nyt interiør med smarte plastic-sætninger og brede ruderammer, vinduesviskerne flyttet ned til forrudens underkant og lige kofangere uden svaj... alt ialt de største ændringer af udseendet i hele tractionen 23-årige produktionsperiode.





11 Normale

Nu springer vi så til de store tractioner! På billedet her på siden er det igen en prototype fra sommeren 1934, selvom den ligner de første biler i produktionen, der kom igang i september. Hun- den fra billedet af 7A'eren på side 62 er nu afløst af en død ræv.

Der har været prototyper af Normalen allerede i juli og det gælder ikke kun berline-versionen, men også coupé og cabriolet. De tidlige Normaler, med mo- delbetegnelsen 11A, adskiller sig mere

fra de mindre modeller end senere i perioden. Blandt andet er for- tøj- et med en anden konstruktion i bærear- me og drivaksl- er, og karrosseriet er forstærket flere steder, blandt andet med en mel- lem- vange.

Model **11A** var en dyr og luksuriøs bil. I de første år blev kun produceret et par tusinde og der er ikke mange bevaret idag. Modeludviklingen følger de andre modeller, bagklappen indføres lidt senere på Normalen, i oktober 1935, hvil- ket sikkert hænger sammen med at der

har været lidt mere "enerti" i både pro- duktion og salg. Tandstangsstyretøjet kommer i maj 1936.

11B

- er betegnelsen fra februar 1937 og fremefter og er udtryk for stort set de samme ændringer som på de små mo- deller. 5 hjulbolte i stedet for 6, men 12" bremsetromler foran, hvor førkrigs- Sporterne har 10". Normalen er jo tun- gere. Men udstyrmæssigt er Normalen nu et cru hævet over Sporten: Mere eksklusivt indtræk, store forlygter osv.



11B Performance og 11D Normale

De motormæssige opdateringer i 1939 og 1955 er naturligvis de samme på Sport og Normale.

Det samme gælder de øvrige modelændringer (1952!) og udstyrsniveauet der efter krigen er identisk med 11 Sport.

Coupé og Cabriolet

Disse karrosserivarianter af Normalen er lavet i et noget mindre antal end deres små søstre, 7 og 11L. Og kun før krigen - se billedteksten nedenfor.

Traction Avant Modellerne...

◀ Øverst til venstre: Reklamefoto af en 11A Coupé fra 1934 - sikkert taget ved samme lejlighed som billedet af den tilsvarende 7C - samme registreringsnummer. Normale-coupéer er yderst sjældne - der er kun lavet nogle få hundrede. Den sidste i oktober 1938.

Med nummer 7992-RG4 er det helt sikkert den første Normale-coupé: "CPVL1 2-7" er malet på forbræddet: Altså "Coupé Petite Voiture Large" nummer 1, den 2. juli - 1934. Så det er ikke alene en tidlig coupé, men også en meget tidlig prototype blandt Normaler i det hele taget. På billedet kan man nærstudere en lang række tekniske detaljer i styretøj og hjulophæng, en meget tidlig 11'er-motor og friktionsstøddæmpere til forhjulene. Disse blev i begyndelsen af 1935 erstattet af hydrauliske teleskopdæmpere.

Nederst et usædvanlig skarpt og flot fabriksfoto af en 11B Cabriolet 1939 - den idag måske mest eftertragtede tractionmodel overhovedet. Der er fremstillet godt 1000 Normale-cabrioletter, den sidste i 1941.



11A Berline 1936



11B Berline 1952

De meget lange!

Normalen er udgangspunkt for de helt lange modeller, **Familiale** og **Limousine**, med den imponerede akselafstand: 3,275m! Ja, så er det måske ikke længere Normaler, men modelbetegnelserne 11A og 11B bruges også her, så vi kan jo betragte dem som en variant af Normalen.

De første biler er fra oktober 1934 og begge modeller blev lavet gennem hele førkrigsperioden med flest Limousiner i begyndelsen.

Limousine, som retteligt hedder "Conduite Interieure" er en sand luksusvogn med dybe plysbetrukne sæder og masser af plads.

Familialen fandtes i forskellige versioner med klapsæder og plads til 7-9



En af de første (hvis ikke den første) Limousine, 1934. Nogle af de tidligste biler nåede også til Danmark, hvor de blev markedsført som "11 Sedan". Senere var det mest til taxibrug man importerede Familialer.

Et fint billede af en 1939 Familiale (eller er det en Limousine?). Familialen kan kendes på en fordybning i gulvet, der rummer klapsæderne.



passagerer afhængig af model. En særlig variant blev lavet som taxi.

Både Familiale og Limousine leveredes med passageradskillelse med glas som kunne skydes til side.

Teknisk følges den generelle modeludvikling som 11A og 11B.

Efterkrigsperioden

11B Normale (altså Berline-udgaven) kommer først i produktion i 1947, hvor det helt sikkert også har været planen at genstarte de lange modeller. Limousinen kommer imidlertid ikke i produktion igen og først i efteråret 1953 kommer Familialen på markedet igen.

Den sidste traction, der forlader fabrikken er en 11B Familiale, den 24. juli 1957.



Herover et kig ind i kabinen på en efterkrigs-familiale - denne udgave, der også blev brugt som taxa i Danmark (blot med passageradskillelse), har plads til 8 personer. På det lille billede til højre er de allesammen gået, og de tre klapsæder er slået op.

Til venstre ses en pudsigt modelændring: De tidlige Limousiner og Familialer har bagdøre, som ligner fordørene, men som er helt specielt lavet til disse modeller. Dette blev "bortrationaliseret" med 1938-modellerne, hvorefter man brugte de almindelige Normale-bagdøre. Bemærk den helt enorme benplads!

Herunder ses en tegning af en ikke-eksisterende model - en Familiale årgang 1947. Det blev ikke til noget før i 1953.



Traction Avant
Modellerne...

11C Commerciale

En meget speciel modelvariant af Normalen, eller rettere af Familialen, er Commerciale-modellen. Den har sin egen stelnummerering og modelbetegnelsen 11C. Måske skyldes det, at bilen har en anden status, som nyttekøretøj. Modellen har stor bagklap, samt flytbart/udtageligt bagsæde, så den både kan fungere som varebil og limousine!

Commercialen er lavet i to perioder: 1938-42 og 1954-57.

Førkrigsmodellen er den der adskiller sig mest fra de andre tractioner. Bagklappen er todelt vandret. Diverse beslag gør, at man kan anbringe slisker eller ramper, bagsædet kan rykkes frem eller tages ud. Selv passagersædet foran er flytbart, eller kan foldes sammen, evt. til et lille plant bord. Vognen er også beregnet til transport af dyr - i gulvet er der en lille lem, så de kan komme af med urinen! Som tilbehør leveres et plant gulv af træ. Hele bilen er indvendigt beklædt med voksdug i stedet for stof - så bilen kan spules ren efter arbejdstid.

Efterkrigsmodellen har en stor, top-hængslet bagklap, men er i alt stort baseret på Familialen; bunden har plads til klapstole og indtrækket er det velkendte lyse blågrå stribede stof som alle modeller har efter 1952. Bagsædet er naturligvis flytbart og udtageligt.

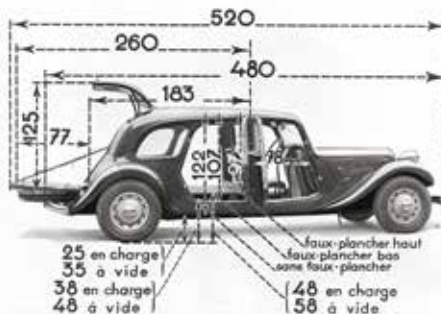
Der er lavet ca. 3.500 af førkrigsmodellen og godt 9.000 af efterkrigsmodellen. Ingen af dem har været egentligt markedsført i Danmark, men mindst 6 stk. kom alligevel hertil i 1938.



En pre-serie Commerciale fra 1937, hvor de første salgsbrochurer udkom. Modellen kom først i produktion i marts 1938. Pilotehjulene er retoucheret ind på fotografiet.

Den nederste bagklap er aftagelig og kan anbringes i alternativ position, hvilket sammen med træbunden (tilbehør) giver et meget langt lad.

Nedenunder ses efterkrigsmodellen fotograferet på fabrikken.



15 six

I 1938 kommer omsider den store traction! Landevejens Dronning, med en stor og tung 6-cylindret motor på 2867ccm (78x100) og al tænkelig luksus.

Karrosieret er grundlæggende et Normale-karosseri, men tilpasset et kraftigere fortøj (som senere blev genbrugt til Citroën HY). Forskærmene har en anden facon end 11'ernes og 15six er let genkendelig på den lange motorhjælm og kølgeritteret, der stikker godt frem mellem forlygterne.

I 1938 produceres kun ca. 90 biler, som sælges til "udvalgte kunder", der tester for fabrikken. Men fra 1939 er der gang i salget; knapt 2.500 biler produceres frem til krigen.

I Attraction nr. 287 lavede jeg en artikel, med en detaljeret beskrivelse af 15six' historie og modeludvikling.

15sixG og 15sixD

På de første 15six roterede motoren venstre om. Men i 1947 blev den redesignet og omdrejningsretningen ændret, så motoren drejer højre om, ligesom de 4-cylindrede modeller. Heraf bogstaverne G og D, gauche og droite (venstre og højre på fransk).

Øverst en side fra en salgsbrochure, dateret april 1939. Her er chevronerne på kølgeritteret monteret udvendigt - på de helt tidlige biler sidder de bagved gitteret (se Familialen på næste opslag).

Og her til højre en 1946-model i en for årgangen typisk metalfarve. Alle 15six har gæller (og ikke klapper) i motorhjelmen - også før krigen.





Her er et rigtig sjovt foto fra Javel-fabrikken, helt sikkert taget i 1952, lige før de nye modeller med kuffertbagklappen. 15six efter 1950 er let genkendelig på de store kofangere. Læg også mærke til bilerne i baggrunden. Fra venstre ses en 11 Normale med det afrundede kølgitter, den smalle 11 Sport og en 15six, med det forkromede kølgitter helt fremme mellem lygterne. Ikke så svære at identificere, når det kommer til stykket. Og så er der selvfølgelig den nye Type H og de enorme lastbiler, Type 45 - som ser brutale, men også noget gammeldags ud...



Traction Avant **Modellerne...**

En 15six Familiale, årgang 1953. Den største traction man kan få. Næsten 5 meter lang.

15



15six Limousine og Familiale

Så bliver det ikke længere! De lange 15six blev introduceret i 1939 men kun lavet i et par hundrede eksemplarer i førkrigsudgaven. Bilen på billedet herover er sikkert én af de første, fra før april 1939.

Familialen relanceredes i september 1953, hvorimod Limousinen pricielt var udgået.

Vi kender til 9 førkrigs-Familialer, der har kørt i Danmark som hyrevogne, men efterkrigsmodellen blev aldrig importeret hertil.

15sixH

En anden model, der heller aldrig kom til Danmark er 15sixH. Modellen fremkom i 1954, med hydropneumatisk affjedring af bagvognen. Bilen var langt mere end en øvelse i den nye teknologi

(forud for lanceringen af Citroën DS19) - også forvognen var ændret med længere torsionsstænger og blødere affjedring, og karroseriet kraftigt ændret for at passe til det nye bagtøj. Modellen fandtes kun som Berline, bortset fra en enkelt Limousine eller to, bygget på bestilling til Frankrigs president.

Alt ialt produceredes små 48.000 15six (heraf ca. 3000 med hydropneumatisk affjedring). Den sidste 15six forlod samlebåndet i juli 1956.

Model 15sixH er udførligt beskrevet i Attraction nr. 288.



Et kig i maskinrummet på 15sixH, med den store motor suppleret med højtrykspumpen, regulatoren med akkumulatorkuglen og tanken til hydraulikvædsken. Komponenter, som er velkendte af de fleste, der har rodet med nyere Citroëner. 15sixH er forresten også udstyret med en "anti-synk"-ventil! Den aktiveres med en knap på instrumentbrættet.

Traction Avant

Modeloversigt:

Model	Motor	Årgange
7A Berline Coupé	1303cm ³	1934
7B Berline Cabriolet Coupé	1529cm ³	1934
7C Berline Cabriolet Coupé	1628cm ³	1934-42 1934-40 1934-38
7S/ 11AL Berline Cabriolet Coupé	1911cm ³	1934-37 1934-37 1934-37
11BL Berline Cabriolet Coupé	1911cm ³	1937-42, 1945-57 1937-42 1937-38
11A* Berline Cabriolet Coupé Familiale Limousine	1911cm ³	1934-41, 1947-57 1934-42 1934-38 1934-40, 1953-57 1934-40
11C Commerciale	1911cm ³	1938-42, 1954-57
15six Berline Limousine Familiale	2867cm ³	1938-40, 1946-56 1939-40 1939-40 1953-56

*Note: 11A bliver til 11B i 1937.

Disse modeller kom ikke med... fordi:



Citroën 22

Den store V8'er fra 1934 er ikke med, for den blev jo ikke til noget! Fabrikken skrottede de få eksemplarer, der var bygget og forsøgte at glemme det hele. Årsag: Der var ingen penge til produktudvikling, og modellen var langt fra klar, selvom den blev vist på biludstillingen i Paris, oktober 1934.



Coupé Long

Er ikke med fordi den højst er produceret i 14 eksemplarer - der findes ingen fotos af den! Det er en variant af Limousinen fra 1934 - uden de bageste sideruder.



15six Cabriolet

Er ikke med fordi den kun er lavet i nogle enkelte eksemplarer og aldrig blevet markedsført som model.



Cabriocoach

Er ikke med fordi den aldrig har været produceret af Citroën, men derimod af en større mængde mindre karrosserifirmaer. Her er det en 15six, årgang 1951, fra det franske firma A.E.A.T.



450 kg. 11BL Varevogn

Ja, den burde jo have været med. Det er jo en original Citroënmodel, bygget af Citroën, endda i stort antal, hvis man sammenligner med en Normale-Coupé! Nå, det må blive næste gang!