



ATTRACTION 315

55. årgang · Juli 2017 · 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, M: 20 32 87 09.

e-mail: hanshenrik@mail1.stofanet.dk

Sekretær:

Benny A. Jensen

Vingetoften 114,
2730 Herlev.

Tlf: 23 21 10 46.

e-mail: benny.jensen@cookmedical.com

Aktiviteter - øst:

Jørgen Hove

Julius Thomsens Gade 16, 2.th,
1632 Kbh. V. Tlf: 40 20 40 18.

e-mail: tad@7-11-15.dk

Aktiviteter - vest:

Peter Dahl

Hasselvej 4,
9600 Aars.

Tlf: 20 87 70 55.

e-mail: pedahl@c.dk

Aktiviteter:

Klubbibliotek, arkiv og butik:

Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle.

Tlf: 75 83 00 49.

Værktøjsudlån - øst:

Torsten Laursen Vig

Tårnvang 13, 4000 Roskilde.

Tlf: 30 30 56 36.

Værktøjsudlån - vest:

Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle.

Tlf: 75 83 00 49.

Vognregister:

Torsten Laursen Vig

Tårnvang 13, 4000 Roskilde.

Tlf: 30 30 56 36.

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:

Klubblad og hjemmeside

Jens Møller Nicolaisen

Mars Allé 6,

2860 Søborg. Tlf: 20 46 27 98.

e-mail: jmn@traction.dk

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

Jeg fik ikke samlet gearkassen denne gang, de nye bøsninger var ikke i orden, så en ny sæt blev sat i og drejet. Alt er nu klar til at blive samlet.

Men nu har jeg fået flere udfordringer med Sporten, som er blevet trafikskadet bagfra – rimelig meget. Pt. står den og venter på at få afsluttet forsikrings-sagen. Den skal nok komme til at køre igen...

Af aktiviteter i den nærmeste fremtid er der kun klubbens Sommertræffet i august, indtil da holder de fleste sommerferie, forhåbentlig i gammel bil.

Det glæder jeg mig meget til at høre mere om!

Vi ses derude!

Eugenio Lai

Sort uheld, som kan ske for enhver – at blive påkørt bagfra af en bilist, der åbenbart har været blind og døv – og bare overset at der var en bil foran! Godt at der ikke skete vor fomand noget! Men bilen har fået et seriøst trykseksten. Der forestår et større opretningsarbejde, når formaliteterne med forsikringen er overstået.



Fra redaktionen

Der har gennem tiden været jævnlige opfordringer til jer TAD-medlemmer om at komme med bidrag til bladet, både fra formanden og undertegnede redaktør. Senest i Attraction 213, hvor jeg også redegjorde for den realitet, at jeg ikke i samme omfang som tidligere har tid til at skrive artikler – det er heller ikke nødvendigvis en redaktørs pligt.

Ofte har de mange opfordringer båret frugt (så sent som sidste blad), men altså ikke denne gang.

Til dette blad er der absolut *intet* modtaget – ikke et eneste ord, bortset fra formandens, selvom det må formodes at flere har deltaget i afholdte klubaktiviteter og selvom der jo er aktivitet i folks garager. Den åbenbare konsekvens er et blad som dette, med begrænset indhold. Der mangler hverken materiale eller gode idéer til de kommende blade. Faktisk er der planer om flere artikler, men det er noget, der kræver tid at lave. Tid, der ikke altid er der, uanset den gode vilje!

Det afføder jo nogle tanker. Hvis ingen andre end redaktøren og de nærmeste omkring har lyst til at bruge klubbladet til at dele deres TA-oplevelser med andre, må det jo tages til efterretning.

Måske er vi efterhånden nået dertil, at det må overvejes om TAD overhovedet skal blive ved med at udgive et blad. Vi har jo hjemmesiden og ikke mindst vores gruppeside på Facebook, der i øvrigt har flere medlemmer end klubben.

Er det der vi er?

-jmn.

Kommende arrangementer:

August:

Sommertræf 2017 i weekenden 18-20. august finder sted på Hotel Trinity i Fredericia. Invitation er udsendt.



Ovenstående er hvad redaktionen har fået besked om. Der kommer forhåbentlig mere...

Det anbefales kraftigt at holde sig orienteret på www.traction.dk!



Citroën H

Her på TAD-siderne synes vi også der er god grund til at fejre årets 70-årsfødselar! Citroën H kan jo med stor ret kaldes varevognsudgaven af en traction. Både H-modellerne og forgængeren TUB blev lavet med genbrug af et stort antal komponenter fra TA. TUB, som præsenteredes i 1937, var verdens første kassevogn, med al teknik og det meste af førerkabinen placeret foran forakslen. I 1947 kom efterfølge-

ren, Type H. Lidt større og tungere, men baseret på den samme idé, inklusive det meget lave gulv i varerummet og en enorm fleksibilitet, når det gælder indretningsmuligheder. Motoren var den samme som i Citroën 11 (dog med modsat omløbsretning) og fortøjet var arvet fra 15six.

Type H blev første gang vist offentligt på Parisersalonen i 1947, og officielt introduceret i Danmark i 1952, på årets internationale biludstilling i Forum i

København (der på grund af importforholdene helt og holdent var helliget varebiler, lastvogne og busser). Men et gammelt avisudklip fortæller, at der allerede i 1949 har været en vogn – som endda er fotograferet hos Citroën i Sydhavnsgade! Forhåbentlig kan vi snart vende tilbage med en artikel om H-modellernes danske historie.

Den sidste af slagsen, en HY, forlod samlebåndene i Paris så sent som december 1981!

-jmn.



Skovtur

Fotos: Eugenio + jmn



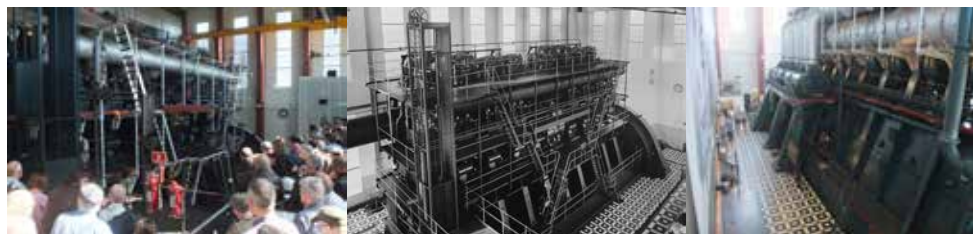
Selvfølgelig skulle vi da på den årlige skovtur. Søndag den 21. maj havde Eugenio taget initiativ og åbnet sit værksted i Baldersgade. Som det ses på billederne var der god deltagelse. Efter en lang morgenmad i værkstedet kørte vi ud til H.C. Ørstedsværket, hvor man har indrettet et fint museum, *DieselHouse*. Hovedattraktionen her er en enorm B&W dieselmotor, som blev bygget i 1932-33. Københavns elforsyning var dengang baseret på dampturbiner og behovet for strøm var i stærk stigning. Problemet var især spidsbelastninger i særlige perioder i døgnet. Med dieselmotoren havde man den nødvendige fleksibilitet; den kunne hurtigt startes op og levere varen. Den var i over 30 år verdens største dieselmotor!

Nu om dage startes motoren kun til ære for museets besøgende, og det bliver til ca. 120 opstarter om året. Det var en oplevelse at se (og høre) motoren køre; stille og roligt uden larm eller den mindste lugt. Den yder 22.500 hk ved 115 omdrejninger/min. Se mere på <http://www.dieselhouse.dk/h-c-orsted-motor/>.

Fra DieselHouse gik turen videre, forbi det tomme Citroënhus i Sydhavnen, til Amager, hvor vi på stranden ved Dragør i det fine vejr kunne nyde den medbragte mad eller frekventere det lille traktørsted "Sylten". Nogle af os sluttede dagen af med en is i Dragør Havn.

Stor tak til Eugenio, for et veltillægt arrangement med en fin rute, der behændigt undgik at blive påvirket af dagens anden store københavnerbegivenhed, Copenhagen Marathon.

-jmn.





Cabrioletten, så godt som nyrestaureret i maj 2009. Pæn og nydelig, men den kørte faktisk ikke ret godt. Ratslør og rystelser, slør i fortøj og mere eller mindre deforme dæk. Bilen var ikke nem at styre!

Helt fra begyndelsen i 1934 var Citroënerne monteret med Michelin Superconfort STOP - vel at mærke med zig-zagriller.



Erfaringer med nyfremstillede dæk, dæktyper og fortøj

Af Jens Møller Nicolaisen

Kører man i traction fra før januar 1938, er de originale dæk af typen Michelin Superconfort STOP. Det er et ret gammeldags diagonaldæk, som Citroën også brugte på de ældre, baghjulstrukne personvognsmodeller. I sin tid var Superconfortdækkene sikkert det bed-

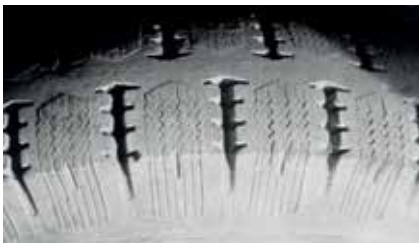


Foto af et gammelt Superconfort STOP - kun med tværgående riller.

ste man havde. Blandt andet på grund af de såkaldte lameller, der gav godt vejgreb i vådt føre og fordi disse dæk tillod også et lavere dæktryk en andre dæk. Dette er vel grunden til navnet Superconfort.

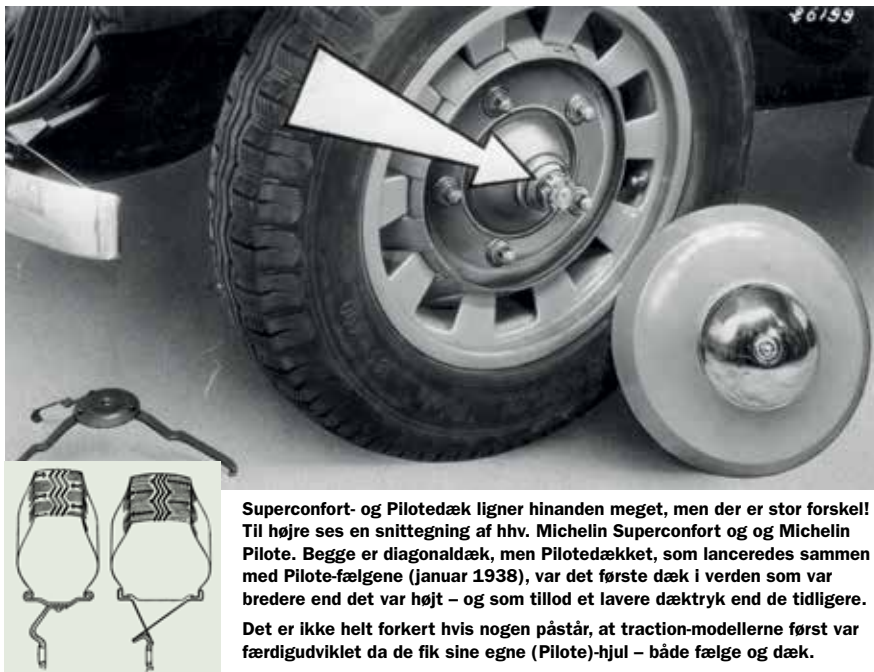
Dækkene fandtes oprindeligt med flere forskellige mønstre. De tidlige var kendetegnet ved de tværgående riller; senere kom de også med det karakteristiske hugorme-mønster i midterlinjen, som man også kender fra den nyere X-dæk.

På tractionerne var dækmonteringen 140x40 til 7'erne, 150x40 til 11 Sport og Normale, og 160/40 til familialeerne. Tværmålene er her opgivet i millimeter

fra dækkets midterlinie til kanten, og diameteren i centimeter – altså 40 centimeter på alle modeller (senere brugte man så millimeter til alle mål, f.eks. 165x400).

Michelin har i mange år fremstillet Superconfort i deres såkaldte veteranserie. Det er muligt, at de for år tilbage var af bedre kvalitet end de senere – men under alle omstændigheder er de nuværende Superconfort alt andet end anbefalesværdige!

Da jeg tilbage i 2008/09 blev nogenlunde færdig med at restaurere min 11 Sport cabriolet (fra 1935), kørte jeg en kort tid med nogle gamle halvflade bondesutter: Gamle X-dæk, som bilen hav-



Superconfort- og Pilotedæk ligner hinanden meget, men der er stor forskel! Til højre ses en snittegning af hhv. Michelin Superconfort og og Michelin Pilote. Begge er diagonaldæk, men Pilotedækket, som lanceredes sammen med Pilote-fælgene (januar 1938), var det første dæk i verden som var bredere end det var højt – og som tillod et lavere dæktryk end de tidligere.

Det er ikke helt forkert hvis nogen påstår, at traction-modellerne først var færdigudviklet da de fik sine egne (Pilote)-hjul – både fælg og dæk.



de stået stille på i årevis. De var derfor både blevet hårde og deforme, så selvfølgelig skulle jeg have nye dæk – og selvfølgelig skulle det være de originale Superconfort. Jeg investerede derfor en mindre national formue, og fik dækkene sendt fra én af de bedste dækleverandører vi har: Longstone Tyres i England.

Alt, alt for store!

Da dækkene kom, stod det ret hurtigt klart, at der er problemer med dem. Det første er størrelsen. Superconfort findes i to størrelser som Michelin kalder hhv. 130/140x40 og 150/160x40. Betegnelsen dækker i sagens natur ikke dækkenes reelle mål, men da man åbenbart kun vil fremstille to størrelser, skal betegnelserne dække over fire. Det er måske forståeligt, men til gengæld er det *helt galt* med dækkenes reelle mål! De er nemlig alle med en alt, alt for stor yderdiameter (eller tværmål). Det vidste jeg på forhånd, så selv om min bil originalt skulle køre med 150x40, bestilte jeg den lille størrelse, altså 130/140x40. Denne størrelse viste sig desværre at være langt større end et gammelt originalt 150x40, som har næsten samme ydre diameter som et almindeligt 165x400 X-dæk. De nye såkaldte 130/140x40 Superconfort var mindst 5cm højere!

Godt, at jeg var for nærig til at købe et dæk til reservehjulet, for det ville ikke kunne være i reservehjulsdækslet!

Med reduceret vejgreb i forhold til radialdækkene kørte bilen faktisk bedre – og jeg kunne godt se noget flot i alt det gummi, der fyldte skærmene grundigt ud. Men selvom jeg justerede vognhøjden ned, så bilen nu lidt smal og højbenet ud.



Fra værkstedet, tilbage i 2009. Bemærk de to dæk, der står op ad bilen. Det venstre er et 150x40, det højre et nyt 130/140x40, som burde være mindst, men i stedet er ikke så lidt større!

I flere år havde jeg samlet på de sjældne 6-hulsfælg der sidder på bilen, så jeg havde hele 28 stk. – de blev grundigt undersøgt og sorteret efter hvordan de løb, før de 4 bedste blev valgt til bilen.

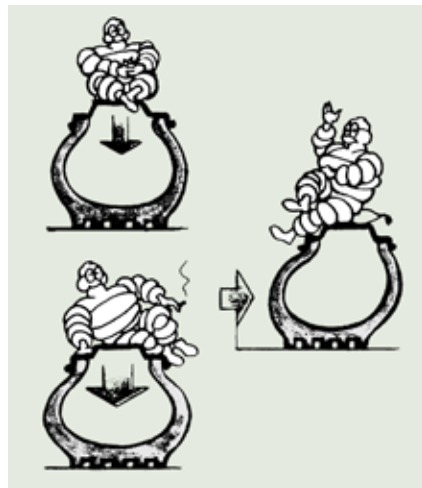
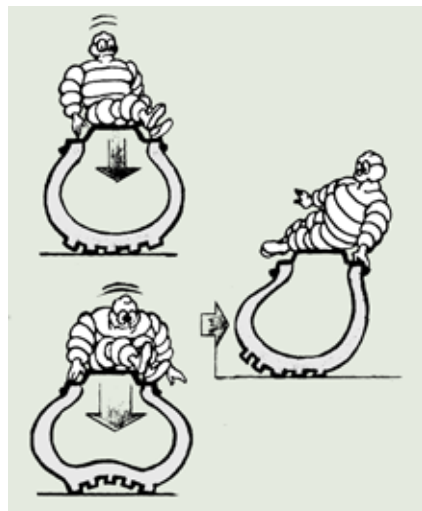
Næste "problem", som jeg selvfølgelig også havde vidst på forhånd, var at de nyfremstillede Superconfort kun fås med det tværgående mønster uden hugormeprofilet. Det var jo til at leve med, for det er set på mange gamle originale biler – men på næsten alle de gamle fotos jeg har, kan man se, at det var typen med zig-zaglinierne, som var fabriksmonteret på tractionerne.

Kørslen

Jeg fik sat de store dæk på min bil. Det så nu ret flot ud, selvom de var rigeligt store. Faktisk så store, at jeg måtte justere vognhøjden ned. Den første tur var en skuffelse. For dækkene larmede som en sporvogn! Også her er det et

spørgsmål om kvalitet – for de oprindelige har helt sikkert haft en mere uensartet "kandence" i de tværgående riller, netop for at undgå støj.

Bortset fra dét, så var de første oplevelser med dækkene ganske positive. Gummi var jo nyt, blødt og lækkert, hvilket bl.a. gjorde bilen lettere at manøvrere ved lav hastighed. Vejgrebet var betydeligt dårligere end de gamle X-dæk, hvilket faktisk var en fordel – for på det tidspunkt havde jeg endnu ikke renoveret fortøjet på bilen. Dét slør, som især kom fra defekte silentblokke (der både påvirker camber- og castervinkel), blev mere eller mindre "optaget" af dækkene. Selvom der var slør, fik jeg et ro-



Et par sjove illustrationer (fra den gang Bibendum stadig kunne nyde en god cigar) anskueliggør forskellen på diagonal- og radialdæk under forskellige belastninger. Om tegningerne her holder vand, skal her være usagt. Men at vejgreb og styreegenskaber ændres totalt når man skifter dæktype, er et faktum. Bilen bliver betydeligt mere styrefølsom med radialdæk, og drejer med et meget mindre ratudslag.

ligere styretøj i forhold til tidligere, hvor X-dækkene med sit kontante vejgreb øjeblikkeligt ville bevirke nogle kraftige ryk i vognen, når vægten blev forskubbet fra det ene forhjul til det andet. Bilen er fra før tandstangsstyringen – og jeg endte faktisk med at være ret godt tilfreds. At kunne styre præcist som med tandstang var der lang vej til, men jeg kunne i hvert fald skitsere kursen, også uden at skulle bruge flere meter vejbredde.

Nyt fortøj

En af de ting man jo altid kæmper imod, er rystelser og vibrationer under kørslen. Godt var det ikke fra starten med Superconfort, og efter nogle år blev det gradvist værre. Det lykkedes mig på et tidspunkt i Holland at få fat i et fortøj fra begyndelsen af 1936, af den type der benævnes "Stade 1 bis", fra lige før tandstangsstyretøjet blev lanceret i 1936. Op til køresæsonen 2016 blev jeg færdig med at renovere dette fortøj, der har en mængde fordele sammenlignet med det helt tidlige, som oprindelig sad på min bil. Stort set alt er ændret; blandt de vigtigste ting kan nævnes at silentblokkene er noget større og magen til de senere modeller, konsollerne der holder de øverste bærearmsaksler er svejset fast i forbroen, og kan derfor ikke give sig som de tidligere. Og de øverste bærearmsaksler er med fornuftige bøsninger og en diameter på 16mm i stedet for de tidligere 12mm.

Under renoveringen blev der ikke sparet på noget. Jeg var sikker på at det ville være helt fantastisk at få dette fortøj på bilen! Alt var nyt og 100% i orden;



En meget rusten, men sjælden forbro fra Holland. Den må stamme fra en 7C fra marts-april 1936. Resten af billederne er fra renoveringen – bemærk de fastsvejsede konsoller i toppen på billedet øverst til højre.



alt blev justeret minutløst - bærekugler, styrehus, sporing, dæktryk, hele molevitten. Og skuffet blev jeg – i hvert fald i første omgang. Bilen rystede og bævrede stadig som før, både ved hastigheder over 80 og især under opbremsning.

Deforme dæk

Jeg synes jeg havde gjort alt. Selv bremsetromlerne var tidligere blevet afdrejet med fælge på, for at forhindre deformitet ved tilspændingen. Dækkene så stadig pæne ud, bortset fra bittesmå revnedannelser. Intet videre slid i mønstret. *En nærmere inspektion viste dog noget ganske andet:* Dækkene, som har kørt 6 sæsoner, var totalt ude af facon. Ikke nok med at de var blevet ovale og kastede til siderne – de var også blevet helt knoldede, selvom



jeg har været nogenlunde opmærksom på dæktrykket. Ingen tvivl om at de var slidt forkert og at årsagen blandt andet må findes i det forkerte mønster. De mange fejl i både design, størrelse og elendig kvalitet er faktisk pinlig for Michelin. Mærkeligt nok, så har man ikke hos Longstone hørt fra andre med dårlige erfaringer. Siger de i hvert fald.

Radialdæk igen!

Nu er der igen kommet radialdæk på – selvfølgelig Michelin X 165x400. Helt nye. Med hugormemønstret og den rigtige diameter ligner de faktisk de oprindelige Superconfort mere end de nyfremstillede ditto gør. Og så er bilen blevet en helt anden. For med det renoverede fortøj, absolut uden den mindste antydning af slør, kan bilen jo bære at dækkene har greb og står som limet

til vejen. Ingen lumskheder fordi noget giver sig – bilen kører snorlige. Det gamle rulle/snekke-styretøj er bedre end sit rygte: Selvfølgelig er der lidt rat-slør og styringen er tungere end med tandstang. Men ved kørsel i fart mærker man det faktisk ikke, og rattet står gerne bomstille når jeg kører ligeud.

Der er stadig svage punkter på en bil så gammel som 1935. Fælgene er nærmest umulige at afbalancere, da hele midterstykket sidder ekscentrisk. Det skal der arbejdes med som det næste, ligesom bilen skal have friske bremsebelægninger hele vejen rundt. Men som den kører nu, kan man kun forbløffes over, at en 82 år gammel bil kører så ufatteligt godt! Det var dengang Citroën var 20 år forud...!

Det er kun at håbe, at Michelin en skønne dag finder ud af at lave deres veterandæk ordentligt; at Superconfort kan blive fremstillet i størrelser der passer, og gerne med hugormeprofil. Endnu bedre ville det være, hvis man fandt på at genfremstille Pilote-dækkene. Heldigvis er de nyfremstillede X-dæk ikke så elendige, selvom holdbarheden i perioder har været meget ringe.



De mærkelige fælg – næsten umulige at afbalancere, da der ikke er plads til blylodder indvendigt, fordi de yderste styrekugler sidder få millimeter fra fælgkanten.



Flotte dæk, ikke videre slidte. Uhyrligt dyre, men deforme, og ikke værd at køre på. Her fotograferet på vej til den lokale genbrugsstation.



Ja tak!

OBS:

Jeg hører gerne fra andre, som har (dårlige) erfaringer med Michelins klassiske dæk i almindelighed og Superconfort i særdeleshed. Via ACI og PSA's "L'Aventure" bliver det måske en dag muligt at påvirke Michelin til at gøre det bedre (før kineserne tager helt over)!

