

„ANDRÉ CITROËN“

DET FRANSKE „ALLEMANDS“ AUTOMOBIL

Af cand. polyt., Ingeniør F. Schmitto.

FAGFOLK i alle Lande har spaaet, at efter Verdenskrigens Afslutning, vil Automobilindustrien træde ind i en hel ny Fase, hvis Hovedkendemærke bliver: „Produktion i stor Stil“ for ikke at sige rent ud: „Mas-sefabrikation“.

Selv om Automobillet ubestrideligt er af europæisk Oprindelse, har Amerikanerne paa dette som paa saa mange andre Omraader været Foregangs-mændene, og den praktiske Undervisning i Organisation og Administration, som de i Krigens sidste Aar gav Europæerne, har aabnet de sidstes Øjne for disse vigtige Faktors afgørende Betydning i moderne Fabrikationsvirksomhed.

Fra alle Sider er man enige om, at Automobillet efter Fredens Genoprettelse gaar en vidunderlig straalende Fremtid i Møde: i Sport- som i Forretningslivet vil det mekaniske Køretøj trænge ud i de bredeste Lag af Befolkningen. Men man kan paa den anden Side ikke være blind for at Automobilets Udbredelsesmulighed er omvendt proportional med Udgifterne til dets Anskaffelse, Drift og Vedligeholdelse: jo længere disse Udgifter kan bringes ned, desto fuldtalligere er den Kunderkreds, som kan betale. Men syn til Side for at blive Automobil-ejere. Og Tilvæksten i Kunderantal er sikkert forholdsvis langt større end Formindskelsen i Udgifterne: det er som Ringbølgerne i en Dam, efter at en Sten er kastet ud i den, Kredsen bliver større og større, alt som de breder sig ud over hele Dammen.

Derfor, Allemandsautomobilet, som Lægen bruger i



Citroën-Vognens
Fysiognomi karakteriseres
ved den firkantede Køler
og den retlinede Foraksel.

sin Praksis, som Forretningsmanden benytter til sine Forretninger, som Damerne styrer for Fornøjelse, Automobillet, som enhver velsitueret Familie vil have staaende i Garagen parat til Smaasure for Indkøb og Visitter og til Udflugter ud ad de hvide Landeveje, dette Automobil maa som første og afgørende Betingelse være billigt, billigt i Anskaffelse og økonomisk i Drift og dertil holdbart.

Disse for et Automobil hidtil saa sjældne Egenskaber

kan kun opnaas ved at reducere Køretøjets Vægt; thi et let Automobil har mindre Forbrug af Benzin og slider ikke saa meget paa Gummiringene, og disse to Poster er langt de største paa det aarlige Automobilbudget.

Men Automobilets Vægt kan kun reduceres ved at gøre Mekanismen saa simpel som muligt. En kompliceret Maskine vil altid blive tung. Derfor, bort med alle overflødige Raffinementer, som kun forøger Vægten og gør Mekanismen mere indviklet, uden i Virkeligheden at frembyde tilsvarende Fordele.

Dertil kommer, at en simpel Maskine er lettere at gøre solid og holdbar: den består af færre Dele, og der er mindre risiko for, at den bliver beskadiget. Og til sidst, som allerede er nævnt, er det lettere at udskifte og reparere.

Men en holdbar Maskine vil ogsaa være billig i Drift og Vedligeholdelse, og dermed har vi sluttet Kredsløbet: billig — let — simpel — holdbar — billig.

At slutte dette Kredsløb, at forene disse kostelige Egenskaber i et og samme Automobil, det er en Op-

ATTRACTION 323

57. årgang · juli 2019 · Citroënkлубberne i Danmark



TRACTION SPECIAL

Traction Avant Danmark

Bestyrelsen:

Formand - indmeldelse:

Eugenio Lai

Baldersgade 16, 2.tv.,
2200 København N.

Tlf: 23 26 28 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:

Jørgen Hove

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

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

Aktiviteter - øst:

Benny A. Jensen

Vingetoften 114,
2730 Herlev.

Tlf: 23 21 10 46.

e-mail: benny.jensen@cookmedical.com

Aktiviteter - vest:

Claus Falden

Erantisvej 4,
9750 Østervrå.

Tlf: 40 98 92 82.

e-mail: clausf@lden.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:

Nordjyske Bank

Thulebakken 34

9000 Aalborg

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

Efter 12 års engagement i ACI stopper Jens MN og giver staffetten videre til den næste mand. Vi skal takke Jens for alt det arbejde der blev gjort i de år han har været med, både som delegeret og ikke mindst som medlem af bestyrelsen, det har været nogle af de meste produktive år i organisationens tid efter min mening!

Stor tak til Jens for alt det han har gjort. Nu træder nye kræfter ind og forsætter med den fine opgave, så velkommen til Jan Kvinesdal, medlem af DCK, som ny delegeret i ACI, sammen med Sune Friisgaard.

Klubben har fejret Citroëns 100 år med et stors engagement på Fredericia bilmesse. Det blev et vellykket arrangement, hvor hele bestyrelsen har været involveret. Vi syntes at det var en spændende opgave, og vi burde overveje at gøre mere i denne retning, trods de store udgifter.

Så er min 11 Sport kommet hjem og der ventes et stort arbejde med at samle den igen.

Vi ses derude!

Eugenio Lai



Nye medlemmer

Emma Bødker
Kong Valdemars vej 57, 4000 Roskilde.

100 på Egeskov

Kom og være med til at fejre Citroëns 100 års jubilæum på Egeskov Slot!

Lørdag den 7. september

fra kl. 11.00 – 17.00

Efter at en aftale med importøren gik i vasken, har de tre klubber forsat tænkt sig at markere Citroëns 100 år på Egeskov Slot. Det bliver med en udstilling af de biler som kommer på dagen. Der vil i området ved Veteranamuseet fra kl. 12.00 være udstillet omkring 50 Citroën automobiler af forskellige modeller fra før 1990.

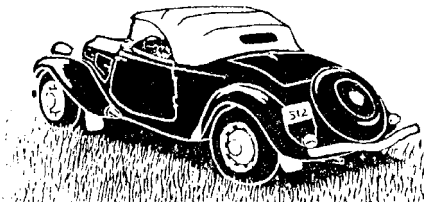
Hvis du er interesseret at deltage skal du været tilmeldt på forhånd, af hensyn til pladsen, og Egeskov har brug for en liste over deltagere, for at opnå gruppevilkår.

Tilmeldingsvilkår kan du læse på side 2 her i bladet.

Vi skal køre ind samlet og I skal derfor allerede være i køen ved lågen fra kl. 11.00. Kort og vejledning finder du også på side 2.

Som Citroënentusiast må du ikke gå glip af denne oplevelse!

Eugenio Lai



Cabriolet-fotos

Vi har jagtet dem i langt over 30 år, og vi bliver ved! Men det er efterhånden ikke særlig ofte, at der dukker nye fotos op. Når det er cabrioletter, kan bilerne ofte identificeres – og det kunne de også denne gang.

For nogen tid siden lånte jeg en kasse bilfotos af et medlem i DVK – som mente at der nok var nogle Citroënbilleder imellem. Jo tak. Der var mange – faktisk over 30 stk.! Det viste sig at være billeder af Thomas Borregaards 11 Normale fra 1938, fotograferet i perioden 1954-56 – blandt andet på en længere ferietur i Europa.

De blev naturligvis scannet, men endnu bedre: Jeg fik lov til at beholde originalerne. Dem har Thomas selvfølgelig endnu større glæde af, og på Græsted-træffet i pinsen fik jeg lejlighed til at give ham dem. Naturligvis ét ad gangen!

Her til højre ses et par "vareprøver"!

-jmn.

Indkaldelse til TAD generalforsamling

Hermed indkaldes alle medlemmer af Traction Avant Danmark til klubbens ordinære generalforsamling på

Best Western – Golf Hotel Viborg, Hans Tausens allé 2, 8800 Viborg søndag den 18. august 2019 kl. 10.00.

Dagsorden ifølge klubbens vedtægter.

Alle medlemmer er velkomne på generalforsamlingen, uanset om man deltager i sommertræffet eller ej.

Med venlig hilsen Bestyrelsen



TAD-aktivitetskalender

Kommende arrangementer:

CC100

Fredag 19. - søndag 21. juli: Det store officielle Citroën 100-års jubilæumstræf, La Ferté-Vidame, Frankrig.
Se hjemmesiden: www.citroencc.com

Sommertræf 2019

Fredag 16. - søndag 18. august: TAD Sommertræf 2019 i Viborg.
Invitation på www.traction.dk

100-års træf på Egeskov

Lørdag den 7. september.
Se invitationen på side 2!



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



Madpakketur i Sønderjylland

Turen startede med morgenkaffe på rasteplassen nord for Haderslev og traditionen tro med Jens Oles tuba-spil. Derefter kørte vi ad snoede veje forbi Skamlingsbanken til Sønder Bjert strand og mod Aller, hvor vi spiste den medbragte madpakke ved Aller Mølle.

Turen fortsatte videre over hovedvejen gennem Vesterskoven mod Moltrup og gennem Pamhuleskov til Prebens værksted. Her var der mulighed for at se diverse veteran-projekter.

Den ca 90 km lange tur gennem naturskønt landskab sluttede med aftensmad, hygge og overnatning på Danhostel ved Haderslev Dam.

En meget veltilrettelagt tur af Lis og Preben Nottelmann.

Ingermargrethe Krogh







Skovtur øst



Det er ikke mange år siden jeg var sidst på besøg på Sporvejmuseet, men siden er der sket en del. Man har bygget en nyt hal til busserne fra det tidligere HT-busmuseum, som som nu er overtaget, og der er bygget en hel gade med forretningsfacader fra 60'erne og 70'erne.

Vi startede i Roskilde hos Thomas Bøder, med fin morgenmad for derefter at køre ad skønne små landeveje på Midsjælland til Skjoldenæsholm. Det var aftalt at vores gamle biler kunne holde parkeret i museumsgaden – et skønt syn både for os og for andre besøgende.

Hvis man ikke har været på Skjoldenæsholm, så er museet indrettet

således, at besøgende kommer til en parkeringsplads hvor de bliver fragtet til museumsområdet med sporvogn. Her kan man så beskue de mange sporvogne i en stor bindingsværkshal; den tidligere Valby Remise. Man kan tage med sporvogn på tur gennem skoven, en tur som ender på en vendeplads. Her kan man gøre ophold ved en lille stationsbygning og så er de cafévogn og masser af bænke hvor man kan nyde sin medbragt frokost. Det var her i denne lille oase vi endte og nød vores frokost for at senere vende tilbage til museumsområdet og se flere interessante ting.

Tak til alle der deltog.



Tekst: Eugenio Lai
Foto: Eugenio Lai og Jens MN.





Citroëns 100 års jubilæm fejret på Fredericia Messen

Det har igennem de seneste år været et ønske både fra bestyrelsen og nogle medlemmer, at vi deltog aktivt i denne veteranbilmesse med en stand. At det så er 100-året for mærket var yderligere et incitament til at det denne gang skulle lykkes. Der blev afholdt et møde med de øvrige Citroënklubber, og her var der samme interesse for at forsøge at få en historisk udstilling op at stå, med biler fra alle tidsaldre såvidt muligt. Vi havde også to møder med Citroënimportøren Interdan, men dette bar ikke frugt på nogen måder.

Da Fredericiamessen imidlertid stillede to udstillingsområder til rådighed for os uden beregning, fik vi igen blod på tan-

den og planlægningen begyndte med skitsetegninger af bil-opstilling, modeller og leasure-område – og en lille produktion af flagliner med alle Citroëns logoer blev sat i gang.

Vi fik en pæn bred vifte af modeller, der startede med Finn Lysters 5HP fra 1922, en 15/6 fra 1951 (tidligere ejet af Johnny Hansen) fra Poul Jakobsen, en tidlig ID og en sen DS, en 2CV Dolly, en HY autocamper og en SM. Denne bil, som meget af tiden stod med opslået kølerklap, havde en magnetisk tiltrækningskraft på publikum. Det skal også tilføjes at den er helt på concours-niveau og shiner virkelig! Utroligt, at ejeren har haft bilen i daglig brug i som-



merhalvåret – men det må også være en ren fornøjelse. Misundelig? ...ja da. Der havde også sneget sig en sprit ny C5 Aircross ind i området. Dette var ikke en del af den oprindelige plan; men et afbud på en anden bil ændrede det. Men så var den historiske række måske også lidt bedre afsluttet.

Alle TAD-bestyrelsesmedlemmer deltog i udstillingen og under opbygningen og nedtagningen. Der var fint fremmøde af medlemmer fra alle de deltagende klubber, og der blev budt på kaffe, the og et glas vin, hvis ganen tørstede efter det. Der var medbragt meget materiale til at samle op af interesserede, og næste alle de medbragte klubblade

var blevet udleveret ved afslutningen af messen. Vi havde også en plancheudstilling med, som tidligere var anvendt ved Nærum/Sommer-udstillingen, og den blev også meget beskuet af publikum. Eugenio havde tømret et rigtig fint stativ til plancherne, super arbejde. Det kan han også! Messeavisen rummede flere sider om Citroënhistorie, så mærket blev virkelig exponeret som det fortjener.

Herfra skal lyde en stor tak for samarbejdet med de andre Citroën klubber, TAD bestyrelsen samt til Fredericiamesen – og ikke mindst ejerne af de udstillede biler.

TAD hilsen – Benny A. Jensen





Citromobile 2019





Fotos: Claus Falden





Ja man tror det er løgn når automaleren ringer sidst i marts og fortæller, at jeg kan hente min bil 1. april.

Jeg kørte straks forbi for at kigge. Maleren sleb det sidste på karossen den dag, og et par dage efter var jeg der igen og se den beige irisé-farvede cabriolet, først uden, og et øgeblæk efter med klarlak.

Den gamle Citroën-cabriolet kom hjem den 1 April. Henry, en pensioneret Citroën-mekaniker, kørte autotransporteren.

Lidt samlearbejde forestår – jeg får nok en ledig stund en dag.

Mange hilsner – Stig

"Tikøb Cabriolet-følgeton" (Nr. 5)



Til venstre:
Øverst uden klarlak
Nederst med klarlak







Græsted

Krybebaands-Societetet af 16. november 2006 var som sædvanlig til stede på årets veterantræf i Græsted i pinsen. Også i år med "fuld pakke" i form af komplet lejr, med to store telte, udstillinger, ægte tæpper og guldkant på glassene.

Planerne blev lagt med meget kort varsel, men det skulle ikke forhinde os i at lave en lille spontan fejring af Citroëns jubilæum. En hastig invitation blev sendt ud via klubbernes Facebook-sider

samt til forskellige venner – og vi kunne konstatere et flot fremmøde.

Vi fik sagt skål nogle gange, og en lille paradetur i "ringen" blev det også til. Der blev også kørt flittigt med Societetets udmærkede Kégresse-Vogn, indtil en absolut ureparerbar punktering satte en stopper for løjerne. Tak til alle for hyggelige dage i lejren!

Med højagtelse fra samtlige Societets næstformænd!





CITROËN

Model A 10HP 1919

Lidt om den første Citroën - og en sjældent fortalt historie...

Af Jens Møller Nicolaisen

Citroëns første bil, model A 10HP, blev som man kan læse mange steder, præsenteret for offentligheden den 4. juni 1919.

Udover at være begyndelsen til noget stort, er det generelt ikke en bil man regner for så meget – den beskrives ofte som lettere kedelig og konventionel. Når bølgerne går højt, nævnes det dog gerne, at den blev fremstillet på Europas første samlebånd for biler, inspireret af Ford i USA. Men det er nok de færreste der gør sig klart at, denne bil var mindst lige så revolutionerende, som mange senere Citroën-kreationer.

Samlebånd er én ting – tanken var ikke kun "samlebånd", men *stordrift* i en grad som ingen i Europa havde drømt om. Der var helt fra begyndelsen tænkt i masseproduktion og -salg, med det formål at gøre bilen tilgængelig for helt almindelige mennesker. André Citroën

Den første Citroën, model A – med standardkarosseriet Topédo. Bilen er fotograferet foran hovedindgangen til Citroëns administrationsbygning på Quai de Javel.

Billedet har været vist forskellige steder, og et sted (jeg husker ikke hvor) er det nævnt at bilen er en prototype fra 1918! Det skal ikke afgøres her, men man skal jo ikke tro på alt hvad man læser...



Model A blev leveret med mange forskellige typer karosseri incl. varevogn. Billederne her er danske – se også bagsiden af dette blad.

havde nogle helt specielle talenter indenfor industri og masseproduktion. Både før og under 1. verdenskrig var han en internationalt kendt industrimand, med nære forbindelser til bilindustrien i USA. Selvom bilen grundlæggende kan siges at være født i Europa, var det jo i USA, at den blev udviklet som et industriprodukt. Citroëns Model A var et første skridt på vej ud af stenalderen i Europa, på et tidspunkt hvor bilen i USA allerede i mange år havde haft en afgørende rolle i samfundet og i menneskers hverdag.

André Citroëns engagement i samfundsudviklingen er velbeskrevet mange steder, og det er nok meget typisk for ham, at han fra starten har tænkt i helt andre baner end de øvrige bilfabrikanter i Europa. I stedet for at produ-

cere efter efterspørgslen (og dermed rette ind efter hvad potentielle kunders fantasi fik dem til at bede om), brugte Citroën sine øjne til at se hvad der reelt var behov for, og mangel på.

Ser man objektivt på Model A, årgang 1919/20, så er det da rigtigt, at bilen er ganske konventionelt konstrueret. Men man skal lægge mærke til, at bilen er ekstremt enkel – og dét af to grunde: Den skulle være egnet til masseproduktion og den skulle være så driftssikker som overhovedet muligt. Den skulle opfylde de behov som almindelige mennesker ville få, for en bil til transport i hverdagen – økonomisk i både anskaffelse og drift. Den skulle hverken være for stor eller for lille – og kunne anvendes til så mange formål som muligt.

Med til den historie hører også, at Model A blev leveret til kunderne i absolut køreklar stand, med dæk (ikke en selvfølge dengang), elektrisk lys og selvstarter, reservehjul og værktøj. Men behøvede på ingen måde at være "motormand" for at eje og køre bilen – A-modellen er simpel og let at køre, hvilket Citroën gerne understregede ved at vise damer bag rattet i reklamerne.

Alt dét lykkedes som bekendt – ved udgangen af 1919 var der produceret ialt 2.810 biler på samlebåndet og produktionen var nået op på 100 stk. dagligt.

Citroën ekspanderede ekstremt kraftigt op igennem tyverne, og hele tiden med det samme mantra: Masseproduktion. I 1922 fulgte den lille model 5HP – A-modellen blev til B2 med forskellige

forbedringer, og med B10 overgik man til helstålsskarrosserier (blandt de første i verden), som både gav stærkere biler og lavere produktionsomkostninger, da man kunne droppe træværket. Året efter udgik de små Citroën'er. Den sidste direkte efterkommer af Model A var B12 (1926) med moderniteter som f.eks. ballondæk og 4-hjulsbremser.

En historie man meget sjældent hører om, og som især er ubeskrevet i den franske litteratur om Citroëns historie, er at der faktisk kun var ét eksemplar af Model A, den 4. juni 1919. Og at der gik en rum tid, for den næste vogn gled ud af fabrikken. Årsagen var at André Citroën var løbet tør for penge! Det er dokumenteret at AC i det tidlige efterår 1919 henvendte sig til Henry Ford, hvor han foreslog én eller anden form for joint venture – og at han var interesseret i enhver form for økonomisk samarbejde. Dette blev blankt afvist af danskeren Charles E. Sørensen, som i mange år havde en toppost hos Ford.

Citroën henvendte sig derefter til General Motors og foreslog at GM skulle købe en halvpart i fabrikken. GM sendte en delegation af topledere til Paris, men afstod fra tilbuddet, angiveligt fordi den franske regering gjorde modstand. Desuden var GM hverken begejstret for Citroëns produktionsfaciliteter eller ledelse!

Sjovt nok skal man studere Fords og GMs historie for at finde informationer om den sag – dét arbejder jeg på! Det vil jo også være interessant at finde ud af hvordan André Citroën klarede skærene – for det ved vi jo, at han gjorde!

