



TRACTION NORVÈGE har som sitt interesseområde Citroën Traction Avant type 7, 11 og 15 SIX produsert mellom 1934 og 1957. Klubben søker å oppspore, restaurere, bevare og holde i drift biler av denne typen samt å sikre tilgangen på deler til fornuftige priser til klubbens medlemmer.

President

Vebjørn Ruud
Stenstrupgate 17, 3616 Kongsberg
Tlf.: 32 73 40 97 / 971 74 806
E-post: Vebjorn.Ruud@asplanviak.no

Visepresident

Audun Jahren
Nyheimveien 9, 3340 Åmot
Tlf.: 32 78 47 92 / 907 34 525
E-post: audunj@online.no

Sekretær

Helge Guldberg
Lidarende 8, 3482 Tofte
Tlf.: 32 79 40 82 / 916 98691
E-post: hguldb@online.no

Regnskap, materialforvalter

Arve Gaupset
Losbyveien 159, 1475 Finstadjordet
Tlf.: 67 90 32 24 / 901 21 658
E-post: agaupse@online.no

Delelagersjef

Knut Larsen
Østtagløttveien 14, 1472 Fjellhamar
Tlf.: 67 90 08 17
E-post: knut-larsen@vikenfiber.no

Redaktør

Geirmund Jor
Øvre Lunden 7 0598 Oslo
Tlf.: 22 64 04 12/41 64 82 63
E-post: geirmund.jor@fagforbundet.no

Styremedlem

Ottar Kaasa
Kjærlighetsstien 26 C
3682 Notodden
Tlf.: 97122481
E-post: ottar.kaasa@gmail.com

Klubben har også en Forsikringskomité som bistår medlemmene i forbindelse med LMK-forsikring.

Forsikringskomité

Andreas Haare
Bingen, 3330 Skotselv
Tlf.: 32 75 98 38 / 950 31 142

Bernt Chr. Bowitz
Colletts gate 12A, 0169 Oslo
Tlf.: 22 46 56 57 / 920 52 555
E-post: bbowitz@chello.no

STYRET

Klubben drives av et styre som består av 7 medlemmer. Styret jobber med den daglige driften av klubben, økonomi, medlemsaktiviteter, informasjonsarbeid og andre saker som er aktuelle for medlemmene og deres biler. I tillegg yter enkeltmedlemmer en viktig innsats for klubben gjennom konkrete prosjektoppgaver, råd og informasjon, innlegg i klubbbladet etc.

Klubbens delelager er rikholdig og inneholder både nye og brukte deler til fordelaktige priser. Knut Larsen har svært god oversikt. Knut er en travel mann og presiserer at han tar imot bestillinger og forespørslser kun etter arbeidstid på 67 90 08 17 eller e-post knut-larsen@vikenfiber.no

Tekniske spørsmål kan rettes til klubbens styremedlemmer eller til klubbens tekniske konsulent: Reidar Hansen, Grønnebergveien 2, 3250 Larvik. Tlf.: 33 12 72 90. E-post: ialarvik@online.no

Spesialverktøy: Utlånes mot depositum til klubbens medlemmer. Henvend deg til Arve Gaupset, Losbyveien 159, 1475 Finstadjordet. Tlf.: 67 90 32 24 / 901 21 658 E-post: agaupse@online.no

OBS: Har du spesialverktøy som tilhører klubben i garasjen eller kjelleren? Da må du sende det tilbake til Arve med en gang. Det er flere som har behov for det!!

CITROPHILE: Har du et tips eller en idé eller kanskje et bilde eller en artikkel kan du ta kontakt med: Geirmund Jor på geirmund.jor@fagforbundet.no eller telefon 41648263.

Du kan også se www.citrophile.no for mer Citroën-materiale, bilder, reportasjer, historikk og annet inspirerende stoff om Traction og alle de andre Citroën-modellene.

Se **HJEMMESIDEN:** <http://tn.lmk.no>

der du finner mer informasjon, bilder, annonser og annen informasjon og tips.

John Selbekk er web-redaktør. Hvis det er noe du vil ha publisert på hjemmesiden; det være seg meninger, utbrudd, annonser, may-day meldinger eller annet kan du ta kontakt med John enten på hjemmesiden, på e-post: John Selbekk [john@selbekk.com] eller på telefon 41422586; helst etter kl.16.00.

KLUBBMØTER: Klubbmøtene har ikke fast møtested. Innkalling til hvert møte.

SM/DS/Traction-forumet: Har du et teknisk spørsmål du vil diskutere, dele med andre eller få svar på kan du klikke deg inn på diskusjonsforumet for Citroënister på <http://www.selbekk.com/cgi-bin/yabb/YaBB.cgi> eller via en lenke på <http://tn.lmk.no> og www.citrophile.no. På "Traction-forumet" kan vi spørre hverandre til råds, motta råd og dermed skape en felles kilde til informasjon og kunnskap. Dette er et tiltak

som mange klubber har satt i gang og som er blitt viktige bindeledd for mange. Problemet med en-til-en-kontakt er at den blir mellom de som har kontakten og gjenbruksverdien kan være begrenset. Ved å legge ut spørsmål og løsninger på forumet kan mange få glede av kunnskapen slik at vi på sikt vil til en viss grad kunne bidra til den kunnskapsoverføringen som trengs for at vi fortsatt skal kunne være rimelig selvhjulpne i teknisk sammenheng.

ANNONSER KJØP/SALG: Medlemmene kan avettere gratis i Citrophile. Henvend deg til sekretæren eller redaktøren. Du kan også bruke <http://tn.lmk.no>, www.citrophile.no eller andre kanaler for kjøp og salg.

KLUBBMØTER: Klubbmøtene har ikke fast møtested. Innkalling til hvert møte.

KLUBBENS BANKKONTONR.:
7877.08.67966

DELELAGERET melder at det er komplettert med masse nye deler. Prisene er stort sett uendret, og noe er sågar blitt billigere enn før! Ta kontakt med Knut Larsen PÅ TELEFON 67 90 08 17 (etter arbeidstid!!) eller e-post knut-larsen@vikenfiber.no

VIKTIG MELDING FRA DELELAGERET: Knut henstiller forøvrig til alle som bestiller deler at de må skrive adressen sin når de sender bestilling på e-post. **Deler kan ikke sendes med e-post.....** Telefonnummer er også bra å få i tillegg.

CITROPHILE

LANGT, TEKNISK OG GRUNDIG

Denne utgaven av Citrophile har en rekke artikler for oss "nerder". Her kan du lese om hvordan Nils Christian Skarland fikk lys i sin Traction. Vi bringer en aldri så liten sensasjon, det er ikke Mercedes som er den første dieselen og vi bringer siste del av Knut Larsens serie om Tractionens første år. – Og masse, masse mer. Kos dere i høstmørket.

E-postadresser:

Sekretæren synes det er mye greiere med korrekte e-postadresse og ber alle som har e-postadresse, har byttet eller fått ny adresse om å sende ham informasjon om dette. Send e-postadressen din til hguldb@online.no

Tractionvenner

Vinteren er her. Det er ikke moro å mekke i kald garasje med valne fingre. Det enkleste er å være sesongmekker, og gå i hi når frosten kommer. Men for de av oss som holder på med «prosjekter» med ambisiøse fremdriftsplaner, må det gjøres tiltak. Jeg har isolert garasjen og nå tettet så godt som mulig og ordnet med mer lys. Garasjen er forfremmet til Verksted (!). Litt trangt, men allikevel trivelig når man har varme og musikk til arbeide fra en radio. Saab'en står nå og furter ute i snøføyka. Noe som medfører daglig skraping av is og feiing av snø. Men noe må en tåle når en ikke har tålmodighet til å vente til vårsola. Det ideelle hadde vært en egen garasje eller carport i tillegg til verkstedet.

Styret planlegger et teknisk møte om praktiske forhold vedrørende det elektriske anlegget i Tractionen. Vi har vært så heldige å få «vår egen» Tor Stein Hella (15 six) til dette møtet.

Han er proff på bilelektro og kjenner bilen. Vi har ikke lyktes å få fastsatt tidspunkt ennå, men det kommer egen innkalling til det.

Det blir et Julemøte 12. desember hos Norsk Prol AS Meguiars Bилpleieskole i Teglverksveien 57, i Solbergelva. Der trengs det en bil som demonstrasjonsobjekt. Det blir et fellesmøte med D-modellklubben og CX-klubben.

Ellers arbeides det med sommermøte 29-31. august i Stavern, nærmere bestemt på Fredriksvern, som er et gammelt og severdig marinebaseanlegg. Politiet bruker i dag deler av området som kurs- og øvingssted. Det er god plass og vakre og historisk interessante omgivelser. Denne gangen blir det bare en «snartur» innom Norge for våre utenlandske venner, og prisen for dette treffet ser ut til å bli svært hyggelig. Vi kommer tilbake med mer opplysninger. Gled dere!



Med hilsen **Vebjørn Ruud**
«President»

GULE PÆRE slokker aldri



Tradisjonen tro møttes eiere av guløyde Citroener på Ekeberg i begynnelsen av oktober. I høstmørket ble det bruk for alt det lille lyset pærene i våre Tractioner kunne by opp. Noe enklere for lampene i DS-modeller, CX-er og en og annen SM, men mørkt var det nok for alle. Tross mørket hadde vi en hyggelig samling. Frognersesterens kaker og kaffe kom godt med, og det ble tid til mer enn en anekdote om havari, originale reparasjoner og reine McGyder påfunn som har fått aldersstegne biler tilbake på veien. Redaktørens bil valgte å bli enøyd i høstmørket, noe som sjølsagt mobiliserte til dugnad med tape og hemmelige remedier. Alt som ved det vanlige, med andre ord. Det ble en hyggelig kveld, før alle vendte hjem til sine vinteropplag.

En lang sesong er over. Vi takker Norsk Citroën eller hr Granerud, C-762s første eier, som fikk installert varmeapparat. Med forkrommede luker. Det blir det sikkert mye varmere av. 36-modellen har nemlig ikke hullet i skinken og sugerøret opp til radiatoren for å varme leggen til sjåføren, slik senere modeller har.

Bli lys!

Men lys, da? Huff & huff, her lyser vi opp de gule pilene som «ikke er elg, men skyt for sikkerhets skyld-skiltene» til veivesenet. Sort asfalt og regn, derimot, ser ut som en bunnløs avgrunn. Og elgen vil jeg helst ha på tallerkenen, ikke i skinkene. Det må da gå an å gjøre noe med dette her?

Mens Alles nur nach Gottes Willen av Bach og et glass pommeau gjør heimen til det lune paulun, bærer det ut på nettet. Det mangler ikke på gode råd og synspunkter på tractionens evne til å finne elg. «6 volt er ikke bra...bytt til 12V... bytt til halogen...ekstralys...tractionen gir 14 A... mer watt...LED...» Selv på mitt utsøkte franske traction-forum er det rentav babelsk forvirring, som på resten av nettet. En saktmodig sjel forsøker seg på det franske forum, «Hvordan bytter jeg til 12V». Stakkaren er gått rett i bakhold, kruttrøyken driver så Napoleon ville vært imponert, for man er nok en smule sprø original-entusiast på det forumet, 12V er det rene kjetteri.

Nei, her må vi begynne enklere. Ohms lov, $V=\Omega \cdot A$, og, for vårt formål, kan vi si at $W=V \cdot A$. 1W er 1W uansett 6V eller 12V system. Det sier ikke noe om lysmengden, men det spiller ingen rolle så lenge det er den nominelle verdien på utstyret. Jeg begynner med å sjekke pærene. Jeg tester med et par reservepærer, samme virkning, (te-) lys, så pærene er nok bra. Pærer kan faktisk bli gamle og skrøpelige. Frem med lupen: 36/36W. Det er bra. Hvite. Pålegget om gule i Frankrike gjaldt fra desember 1936, og for såvidt aldri i Norge, så det er «riktig». Nå synes jeg gult er kult, men hvitt er penest til brun vogn. Pærene er av gammeldags type med Marchal-sokkel og glødetråden er en liten, pent plassert bue, så jeg regner med at den blir riktig plassert i forhold til reflektoren.

36W er bra for tractionen, for med full belastning bruker den ca. 18A/108W (nominelle verdier, seks-gangeren er fin å kunne) og da har man ca. 2A igjen til overtrykk i systemet. De senere dynamoene med bedre lufting og store køl tåler å gi 23A, da kan man bruke 45W. Rådet om «mer watt» eller «ekstralys» uten videre er dårlig fordi man ber om mer enn dynamoen skal gi. Har man da feil regulator, gir den mer, det lyser fint, men faren for at dynamoen blir for varm og slipper tinnen sitt er reell. Har man derimot riktig regulator, gir ikke dynamoen nok strøm og da synker spenningen slik at pæren ikke virker ordentlig. Akkurat som når naboen

på Auberge du Miel fyller badekaret sitt mens du er i dusjen. Brrrr.

Her har Citroën spart på hver eneste lille kobbertråd. De aller første dynamoene med tre køl justeres manuelt slik at de ikke gir over 22A v/2000 omdr totalt iflg. et Citroën-dokument om urmodellen «7» fra dengang, Conférences techniques, april 1934, som jeg får bla i hos en venn. En liten håndrettelse på dokumentet avslører at det er tre viklinger mindre til traction enn til rosalie inni der. Sikkert kostbart. Regulator-dynamoene gir 20A før 23A-versjonen kommer på 11-motoren, som på 15-6.

Apropos kobber, neste sjekk ble reflektorene: En smule blasse etter noen års tjeneste. Åpenbar renoveringskandidat, og det ble bra! Merkbare bedring. Nå kan jeg se familien Normande i tide.

Dette gir mersmak. Halogen? Well, vil de nye reflektorene mine like det, og blir pærene riktig fokusert? Vi står over. Men moderne vogner har reléer, og det er ikke utenkelig at den gode håndvarmeren ved rattet, unnskyld, lysbryteren, «le comodo», stjeler strøm som heller burde blitt til lys. Relé er en banal jobb: To små vanlige

reléer riktig koblet fremme på venstre skinke inkl. én ekstra, feit, 4-kvadrat-ledning direkte dit fra regulatorens «Bat»-kontakt er det som trengs.

Men: Round up the usual suspects først. Ledningsnettet i motorrommet ser slitent ut og jordingen kan være dårlig. Krypstrøm i lykta pga. dårlig jording er usual suspect no. 1. Frem med multimeteret. Jeg slår på nærlyset og måler spenningen på ledningen som går fra skinken til parklyset. Er det parasittvoltage her, trengs jordledning fra skinken til pæreholderen. Jordingen av motorblokk kan ofte forbedres, den også. De første tractionene har en egen bolt øverst på høyre skinke til jording av karosseriet, men det er ikke helt uvanlig å se at pausodyne-fjærene og chokekabelen skal gjøre jobben alene.

Usual suspect no. 2 er spenningen pæren faktisk mottar. Motor på, litt turtall, lys på, 6,1V. Det er for mager kost. Det skal være over 6,5V. Nye ledninger, er de dårlige, er det for dårlig tverrsnitt? 6V krever stort tverrsnitt, og har noen vært og «reparert» engang. Reléer? Vent nå litt, hvorfor er spenningen ustabil? Ampèremeteret mitt har forsåvidt alltid vist labert overtrykk ved

Gamlinger lyser om kapp i nattet mørket, artikkelforfatter Nils Kristian Skarlands bil til høyre



fullt lys. Flaks, Ducellier har vært så vennlig å prege tydelig 6V og 18A. Altså to ampère for lite for meg. Men så har jeg jo juksa litt, med LED bak, så 18A burde være nok? Er batteriet tomt?

Det kan ta litt tid med fullt lys før et helt tomt batteri kommer seg, og i mellomtiden er spenningen i systemet lav. Utladet batteri fylles med lav spenning først fordi det er lav motstand. Fulladet batteri gir så mye motstand i kretsen at spenningen stiger inntil 7,5-8V med en elektromekanisk originalregulator som kutter til 6A iflg. dokumentet fra dengang. Halvkladet batteri skal gi 6,8-7V, utladet batteri 6,3-6,6V. Men batteriet mitt var OK: Når jeg slår av lysene, viser ampèremeteret lav lading, så det burde vært normal spenning og ganske fullt batteri. Det skulle da bare mangle når vognen startet på en kvart tørn. Jeg måler spenningen direkte på regulatoren. 6,5V, og ikke stabil. Altså for lav, iallfall. Jeg tar ut en pære. Regulatoren gir fremdeles omtrent 6,5V. Ikke tale om at det blir over 6,5V på pæra her uansett hvor bra ledningene er.

I skapet har jeg en elektronisk regulator som Hans Beck i Nederland har laget (www.becelektronika.nl). På tide å prøve den. Jeg monterer og justerer den til 20A maksimalt, en enkel jobb med en liten justérskrue. Motor igang og jeg måler spenningen direkte på regulatoren. Nesten 7,2V! Lovende! Lys på. På pæra er det 6,7V. Det lyser mistenkelig bra...eller er jeg søvning og optimistisk? En ordentlig mørk strekning i skogen ved Siggerud er nærmeste teststreck. Inn i skogen. Nærlyset er glimrende. Fullt lys - 150m god sikt.

Litt tid tok det jo å få gjort denne jobben, mest fordi jeg tok meg god og en ting av gangen. Jeg har jo egentlig bare gått over originaloppsettet og besørget at det er riktig. Men det virker, uten reléer, som forsåvidt er en god idé.



Det kan gnistre av øynene til en fin gammel dame også, nok lys til kjøreturer i svarteste mørket.



6,5 volt, intet mindre, skriver Nils Kristian



Gliser jeg for tidlig? Regulatoren får mye ufortjent kjeft, men her var den altså et problem. Det er vanskelig å finne gode regulatorer til tractionen på markedene (som Ducellier 8259A, mens 8126 som er lett å finne, gir for lite strøm), og enda vanskeligere å finne en tekniker som kan teste dem.

Det er mange helt nye 6V-regulatorer på markedene, men mye er til Lucas-type dynamo, som aldri var på tractionene, som har Bosch-type. Regulatorne deleforhandlerne selger, sies å virke bra, men ampèrebegrensningen er ofte i høyeste laget eller ukjent. Det er ikke så farlig etter mitt syn, hvis man følger litt med på ampèremeteret og ikke setter på fullt lys når batteriet er tomt. En sikring er heller ikke helt feil. Hvis man vil vite hvilken type man har/trenger, er det lurt å se etter selv. Nomenklaturen er forvirrende, men det er lett å se: På Lucas-typen er feltspolen koblet til minus-børsten og følgelig er motstandene på undersiden av regulatoren ikke koblet til jord, mens på Bosch-typen er feltspolen koblet til plussbørsten og motstandene på undersiden

av regulatoren er koblet til jord.

Normalt er det ledninger og relé som gjør susen. Her var det ikke nødvendig, men det kommer, for det ser ikke bra ut. Nå har jeg bare kjørt hundre mil, men det virker glimrende med Becks regulator så langt. Pærene tåler det. Dynamoer ser ut til å ha det bra. Det er riktignok en Ducellier av uidentifisert spesifikasjon, muligens en som tåler mer varme enn 20A-reguleringen medfører. Batteriet har det merkbart bedre. 7,2V er en god, moderne maksimalspenning for 6V batterier (dvs. 3*2,4V - der cellen begynner å avgi gass). Regulatoren jobber kjapt, stabilt og tydelig. Dog tillater den mer belastning på dynamoen når den er varm enn kald, så jeg skal flytte den til et sted den ikke synes og gi den stabil temperatur, helst kjøling.

Nå klager moderne bilister på at jeg blander dem på den vanlige mase-avstanden, fam. Normande og NRF er nærmest selvsyende og elgen har jeg heldigvis ikke sett ennå.

Nils Kristian Skarland

Tractionens første år del 4

INTRODUKSJONEN 24/3-1934

Tractionens første år er skrevet av Kut Larsen og er i til sammen fire deler. Artiklene vil komme i Citrophile fortløpende. Når hele serien er publisert vil den bli lagt ut som et samlet dokument på Traction Norveges hjemmesider.

Artikkelen bygger på informasjon fra: Citroën Traction Avant, av Jon Presnell, André Citroën, av John Reynolds, Le Grand Livre, av Olivier de Serres, samt diverse gammel kunnskap hos forfatteren selv.



André Citroën

På André Citroëns vis, gikk man ikke stille i dørene ved introduksjonen. Den gamle lysreklamen på Eiffel-tårnet fra 1925, verdens største, med CITROËN skrevet nedover på alle fire sider, synlig på 10 mils avstand, ble byttet ut med et stort 7-tall for å markere lanseringen. Fly skrev navnet på himmelen, og store reklamer i media annonserte Citroën modell 7 Traction Avant med en pris på 17.700 Franc. Denne "introduksjonsprisen" gjorde at man tilsynelatende fikk veldig mye moderne bil for pengene, og det første modellåret ble til sammen 27.958 biler produsert, til tross for mange skeptiske kjøpere. Det hadde de nok god grunn til, men fasit er at folk gikk "bananas" og ordrene strømmet inn. Dette så bra ut! For å bevise hvor sterkt et selvberende karosseri uten ramme var, så trillet man en bil ut fra en klippe, hvorpå den slo rundt et par ganger og landet på hjulene. Bildene viser at etter dette kunne alle dører åpnes, og bilen startes og kjøres vekk. To biler fra konkurrentene, bygget på gamlemåten, ble redusert til vrak etter samme turen! En overbevisende demonstrasjon på styrken i et selvberende karosseri. Om noe var stivet opp på forhånd sier historien ingenting om, men i hovedsak er nok historien i hovedsak riktig. De første bilene var også flotte å se på, mange fine farger og mye finere innvendig

enn senere modeller. Alle berømmet de gode kjøreegenskapene, stabiliteten og bremsene var fantastisk! Ikke rart publikum nappet på dette.

Problemene kommer til overflaten

Det største problemet begynte straks bilene ble kjørt i trafikken. Drivakslene var, som tidligere nevnt helt ubrukelige, og mange biler kom ikke langt før de havarete. I tillegg til drivakselbrudd, så holdt ikke girene seg inne, med det resultat at girskassene havarete. Torsjonsstengene brakk, bremsetromlene sprakk, karosseriet deformerte så dørene ikke kunne åpnes/lukkes, motoropphengingen, av typen "Floating Power" gjorde at motoren beveget seg for mye og slo imot panseret, pluss andre mekaniske feil. Forhandlerne glattet over så mye som mulig, monterte forbedringer etter hvert som feilene oppsto, slik at bilene ikke lenger var en 7A, men 7B og kanskje litt 7C. Originale biler fra den første tiden finnes nesten ikke i dag, alle er modifisert til nyere spesifikasjoner i den tiden det pågikk.

Nye modeller

Etter hvert som 7-ern ble videreutviklet til å bli slik den burde ha vært fra starten, som 4-seter, cabriolet og kupé (faux cabriolet) kom det en ny motor i den modellen som het 7S (for Sport) På denne måten gikk effekten opp fra beskjedne 32 Hk til 46 Hk. Nå begynte det å svinge, og denne motoren fikk også et nytt karosseri, type 11A (Normale) som var vesentlig større enn det lille. Bilen ble nå en ekte 5-seter, lengre og bredere, og den lille modellen fikk etter hvert betegnelsen 11 Légere (lett). Begge modellene ble levert i de tidligere nevnte karosserivariantene, og om ikke dette var nok, kom også en modell med enda lenger akselavstand, Familiale og Limosine, og senere Commerciale med bakdør. Man skulle tro at utviklingsavdelingen hadde nok å gjøre, alt dette skjedde i 1934!! Men neida – det var ingen grunn til å hvile, en V8-modell må vi jo også ha! Det ble antakelig bygget i overkant av 10 biler, men prosjektet strandet i 1935. Bilene

ble utstilt på Paris-utstillingen i 1934, men ingen kom ut til publikum. Kanskje like greit, de hadde vel nok annet å ta i?

Det morsomme er jo at vi i Norge både har en 7B og en 11A fra 1934, den siste sågar verdens eldste, med chassis nr. 183, eier Ellen og Arve Gaupset. Denne bilen har vært i Norge fra de tidlige tider!! Ganske utrolig at disse tidlige bilene har funnet veien hit til steinrøysa!

Katastrofe – eller??

Etter at Citroën tildels hadde overbrukt penger på utbygging av fabrikkene, med etterfølgende festligheter, oppbygging av flotte salgslokaler i flere byer og i utlandet og astronomiske utgifter for utvikling og reklame til Tractionen var pengene slutt. Grégoire mente selvfølgelig i ettertid at om de hadde hørt på ham, og latt ham bruke sitt opprinnelige Tracta-ledd, kunne dette vært unngått. Dette er nok i høyeste grad en spekulasjon. En beskjeden regning fra en underleverandør veltet lasset. Michelin var største kreditor, og så seg nødt til å overta konkursboet. Samtidig var André Citroën nå blitt alvorlig kreftsyk, og døde i juli -35 som en knekt mann. Michelin plasserte en mann ved navn Pierre Boulanger bak roret, for å rydde opp. Det er klart at dette kostet svært mye penger for Michelin, men de hadde orden i eget hus, og ovetakelsen var kanskje det beste som kunne hendt. Produksjonen led under de stadige endringer av bilen som måtte til, så produksjonen i 1935 ble den laveste siden 1922!



Etterhvert som ting ble rettet opp, produksjonen ble mer effektiv og Michelins pengemenn fikk styre, kom ting på plass, bilen ble slik den burde ha vært fra starten, og lønnsomhet begynte å vise seg, etter store kutt i bemanningen og utgiftene. Tractionen hadde fra dag en vist seg som en bil med fantastiske kjøreegenskaper, og etter hvert også driftssikkerhet, noe som gjorde at 54.789 biler ble levert i 1938 og 48.509 i 1939. Citroën hadde i 1939 30,9 % markedsandel, Peugeot 23% og Renault 20,7 %.

De viktigste forandringene, som i hovedsak ble slik til slutten i 1957:

Des 34: Endret motoroppheng, til Pausodyne. Ny type drivakslar, Hardy-Spicer.

Apr./mai 35: Ny korsformet bakaksel. Teleskopdempere foran og bak. Ny girbox.

Juli/okt 35: Ny forsterket forstilling med nye torsjonsstenger. Åpning på koffertrom utenfra og et påfyllingsrør til tank.

Mai 36: Tannstangstyring
Jan. 37: Støpejern bremsetromler m/5 bolter
Jan. 38: Pilote hjul og bredre skjermmer.
Mars: Girlås.
Mars 39: 11 Perfo-motoren introduseres, med 56 Hk. En råtass i forhold til andre i klassen.
Dette er kun hovedendringene. Det meste av det andre ble også endret. Tractionen fikk etter hvert rykte for å være en driftssikker bil, i motsetning til de tidligste bilene. Michelin så nok potensialet, og som vi vet ble det tilsammen laget 756.111 biler fra 1934 til 1957. Tractionen dominerte trafikkbildet i Franske byer i mange år.

Her slutter denne artikkelen, som konsentrerer seg om de første vanskelige årene, noe som har vært lite fokusert på i festskriftene. Jeg synes denne delen av historien kanskje er den mest interessante, men plassen i et klubbblad begrenser hva man kan ta med av detaljer. Kanskje leserne synes det ble (mer enn) nok ?

Knut Larsen



Litt om delelageret – hvordan er situasjonen?

Litt om delelagerets historie og indre liv

Den gang jeg begynte jobben som delelager ekspeditør på åttitallet en gang, hadde Tore Finsrud startet med å reise til utlandet for å skaffe deler til de Tractionene som enda gikk her i landet. De var skikkelig på hell som bruksbiler, men noen ildsjeler hadde startet klubben Traction Norvège i 1970 for å holde liv i disse bilene, som representerte den klassiske Citroën, elegant og teknisk avansert. Riktignok var nok ikke alle like elegante og vakre lenger, men Tore, samt andre i klubben hadde behov for deler, utover det som var blitt samlet rundt omkring på loft, kjellere, garasjer og låver. Det blir jo etterhvert problemer med å holde bilen i drift på denne måten, bytte ut defekte deler med noe som er litt mindre defekt... Dog var entusiasmen stor, medlemmene unge, og det hjalp jo en hel del. Delelageret begrenset seg i begynnelsen til å ta inn noen vitale, og noen blanke deler. Bilene skulle pyntes opp, og nye dørhåndtak og panserlister ble tatt inn fra Depanoto i Frankrike, som solgte nye deler! Delene ble oppbevart på loftet i Frogner Apotek, der Tore jobbet. Det gikk litt mer tid, og lageret ble flyttet litt rundt, inntil Erling Riis hjalp klubben ved å leie ut en garasje han hadde kjøpt på Tveita. Det har nok ikke vært noen fet leiekontrakt, men til tross for svak inntjening på leien, holder vi fremdeles til der.

Etter hvert som tiden gikk og vår horisont økte, fant vi nye leverandører, og et samarbeid med Schäfer nord i Tyskland ble etablert, mest på grunn av forholdsvis kort kjøreavstand fra Kjeltefergen. På denne måten fikk vi mer kontroll over hva vi kjøpte, og var ikke så prisgitt det Depanoto syntes var greit å sende avgårde til landet langt der nord. Det ble da lettere å se hva man kjøpte, vi fikk nye impulser og kunnskap, og et godt samarbeid utviklet seg, og varte i mange

år, helt til han hadde tjent nok, solgte butikken og flyttet til Frankrike....

Han solgte nok butikken sin til riktig tidspunkt, for nå var etterhvert de fleste låverakene restaurert, og omsetningen dalte, både på vårt delelager og hos leverandørene. Da Schäfers etterfølger etablerte seg ganske langt sør i Tyskland, var det greiere å vende seg mot Holland, og kontakten med CTA ble etablert. De leverte deler til både 2CV, HY og DS i tillegg til Tractionen. Her var det større forhold, og de hadde også eget verksted for Tractioner, og 7 mann ansatt! Store forhold er nok ikke bare positivt, for nå ble vi bare en ganske liten kunde i et vesentlig større firma enn hos Schäfer. Når CTA gikk tomme for noe av det vi trengte, så fikk vi ikke dette. Tidligere hadde Schäfer reist på handelstur når han fikk vår bestilling på forhånd, og samlet sammen alt vi trengte. På denne måten var ordet restordre lite brukt. Det han ikke hadde på lager selv, fikk han fra Holland, Belgia eller Frankrike, og alle var glade.

På denne tiden kom det en nyhet inn i verden, signert Bill Gates og IBM. I begynnelsen skjønte bare nerdene noe av det, men så kom bølgen! Internett gjorde søket etter deler mye enklere, og alle leverandørene kastet seg på bølgen. Mange syntes nå det var stas å kjøpe deler på nettet, og prisene syntes svært gunstige. Mange glemte nok at prisene ikke gjaldt levert i Norge, men at både befrakter og toll er gjerne ville ha litt av kaka, og posten ville ha noen gebyrer, så ble det kanskje ikke så billig allikevel. Klubbens delelager fikk sviktende omsetning. For delelager ekspeditøren gjorde jo ikke dette noe særlig, for da ble det mindre gratisarbeid å gjøre, og dette var egentlig svært velkomment i en travelt hverdag. Delesalget begrenset seg nå til å holde bilene i gang, pluss en og annen restaurering her og der.

Delelageret på Tveita har i alle disse årene vært til glede for de mange som ikke synes det er like stas å bestille deler på nettet, og noen har hatt fordel av å få deler fort når nøden er størst. Rekordene er nok den gangen Eirik Holm sto fast et sted i Lofoten med defekt rotor. Han ringte i 14-tiden, og delen ankom verkstedet der nord, formiddagen dagen etter! Vive la A-post! Litt artig var det også å selge en toppakning til sjefen i Depanoto når han sto fast på Norgesturen sin, og det samme til Nils Tvensberg på vei til Mexico, når han havarerte i USA. Alt har nok ikke gått like kjapt, da vi ikke kan ha alt på lager til enhver tid, men det er nok en stor fordel å ha et lager som vårt såpass tilgjengelig som det er her i Oslo.

I sommer har salget tatt seg voldsomt opp, kanskje på grunn av et sommertreff som lå litt utenfor alfarvei, der mange hadde lang vei å kjøre. At alle, så vidt vites, kom gjennom turen over det meste Norge har å by på av fjell, er kanskje et bilde på hvor god stand bilene våre nå er, og at de tåler en langtur uten problemer. Husk at Francois Lecots verdensrekord står ennå, 400.000 km på et år, satt med en Traction i 1935/36! Ikke vær redd for avstander!

Vel – dette var antakelig årets kraftigste selvselryt, av Tractionen, klubben og delelageret. Det får gå for denne gang.

Etter hvert som flere og flere av oss har fått lyst hør og er ansatt i NAV, har vi mer tid til å delta i klubbarrangementer, skru bil og kjøre. I det fine høstværet vi hadde midt i oktober, tok Ellen og jeg oss en Sverigetur til Charlottenberg, handlet EU-varer og nøt de flotte høstfargene i temperaturer som var mer behagelig enn mange sommerdager var i fjor!

Kjør Tractiontur – det kan anbefales!

Knut



Til Chitrophile: *Sønn til tractioneier Gurid og Oddvar Karlsen giftet seg 15. juni. Siden Gurid og Oddvars bil ikke er riktig ferdig restaurert kjørte jeg brudeparet med min Normale 1953. Flaggene står riktig fint i sonnavinden! Brudeparet: Martin Karlsen og Lena Eckholdt, begge fra Notodden.* Foto Ottar Kaasa

LITT SLARV

President Vebjørn's 11 Normale er nå ferdig-sveiset, og sparkling etc står for tur.

Lars F Windfeldt fra Oslo blir medlem igjen. Han har kjøpt tilbake den 11B-38 som han solgte for over 30 år siden.

Trond Johnsen Reiersølmoen fra Rykene har kjøpt Vigeland's 11 Familiare -52 ?

Dette er en Vietnamimportert bil som har vært i Norge siden på slutten av 1990-tallet.

Hallstein Lillevik fra Sykkylven har funnet tilbake til sin bestefars 11B-48, og fått kjøpt den. Vi ønsker ham lykke til.

Audun har hatt en stor etterforskningsjobb for å få frem en ny medlemsmatrikkel. De fleste har fått en kopi pr. mail allerede.

Sekretæren har fått litt bedre tid, og har derfor deltatt på et plateformingskurs (karosseriplate). 11BL-37 går derfor en usikker tid i møte.

BIL PÅ FINN.NO



Her er en liten godbit fra Finn.no. Det er en 1937 Sport.

I følge selger er bilen et meget bra eksemplar, starter og går fint.

Bilen ble reg. første gang 15/6-37 og hadde reg.nr C-18781 (Romerike).

Bilen finnes på Tyrstrand hos en forhandler.

TIDENS TANN

Det er egentlig ingen grunn til at Citrophile trykker dette bildet, ikke utenom at det er veldig fint, tross at det viser gamle "damer" i fullt forfall.

Foto: Leif Krukhaug.



CITROËN – den virkelige Dieselpionér



Den utbredte meningen er vel at dieselpioneren i bilverdenen er Mercedes Benz, en mening som er godt understøttet av aggressiv annonsering av det kjente tyske merket. Vi kan nå dokumentere at dette er i beste fall en behendig omgåelse av sannheten. Vi vil vel si at det til og med er ganske frekt, og ganske uforståelig at det får stå uimotsagt. Nå er det imidlertid herved gjort, og leserne av Citrophile får nå ta del av denne kunnskap, som Mercedes forsøker å ta æren for.....

Historien begynner i 1931, da André Citroën i et foredrag i USA fortalte om at det var forskning på gang på en motor som kunne bli interessant for koloniene, da den kunne gå på annet drivstoff enn bensin, som ofte var vanskelig tilgjengelig. Dette var nok mest tanker, men litt senere, På Quai de Javel, begynte de studier av denne motortypen så tidlig som i 1932. Dieselmotoren var ikke ukjent den gang, men lite utbredt, og ingen hadde satt den i lette kjøretøy.

Citroën hadde hatt kontakt med et engelsk ingeniørfirma fra 1925 som het Ricardo & Company, som forsket på forbrenningsmotorens indre liv, og særlig på hvirveldannelser i forbrenningskammeret, noe som er viktig for god forbrenning. I denne forbindelse hadde de laget en patentert prototype på et topplokk som gjorde at stempel-motoren kunne arbeide med vesentlig høyere kompresjon og selvantennning av brennstoffet, som jo er prinsippet for dieselmotoren. Man tenkte nok først og fremst på taxier og nyttekjøretøy, men det var nå en åpning for å ha en hurtig-gående og relativt lett motor som kunne gå på olje. En avtale mellom de to firmaene ble gjort i Mars 1933. André Citroën var først og fremst interessert i det faktum at denne motoren gikk helt uten å gi fra seg røyk. Det faktum at den også brukte rundt 30% mindre drivstoff, ser ikke ut til å ha vært noe stort poeng... André selv var en sterk motstander av å røyke, og dette kan ha hatt innvirkning.

André kunne rapportere til Ricardo den 24.juli 1934 om positive prøver med sin første diesel motor, en 4-sylindret, toppventilert motor som var laget på Citroën-fabrikken i Quai de Javel. Her gikk det unna, og de ville montere motoren i en Paristaxi for utprøving i den virkelige verden.

Dette gikk tydeligvis godt, og i juli 1935 ble tre Rosalie 10CV testkjørt på Montlhéry-banen ved Paris ved full belastning. Resultatene må ha vært bra, for tiltak for serieproduksjon ble tatt, og i slutten av året ble modellen tilbudt for salg, et halvt år før den tyske rivalen!!

Imidlertid, det var mørke skyer i horisonten. André ble innlagt på sykehus for magekreft, en diagnose ingen vil ha. På dette tidspunkt var det også andre forhold som gjorde bildet dystert. Salget av Citroëns biler var i fritt fall, og hadde vært det en stund. Totalsalget i gullåret 1929 var på hele 102.891 biler, og størst i Europa. I 1935 var dette sunket til katastrofale 30.759 !! Fra å ha vært Frankrikes desidert største bilprodusent, snudde dette nå til en slapp 3.plass. Citroën var blitt totalt frakjørt med sine nå gammeldagse modeller. Lyspunktet var jo at den nye, supermoderne Traction Avant begynte å selge såpass bra at Michelin, som hadde blitt sittende med Svarteper, med mye av gjelden i fanget, ikke hadde noen annen mulighet enn å ta over fabrikken. André Citroën ble skjøvet ut, og han døde kort tid etter.

Michelin hadde imidlertid en noe annen (og bedre) forståelse av økonomi, så de gikk igjennom porteføljen og fant at det eneste som var verdt å satse på, var Traction Avant. De fleste barnesykkommene var på vei til å bli kureret, og inntektspotensialet lå her, ikke på et tvilsomt og marginalt marked som dieseldrevne biler. Michelin ga derfor ordre til at prosjekt Diesel skulle nedlegges, og de produserte bilene selges ut, nærmest for enhver pris. Citroën solgte derfor dette året langt flere

dieselbiler enn Mercedes, som knapt var kommet i gang. Og dett var dett. Eventyret var over – for denne gang. Dieselmotoren fikk imidlertid et videre liv i lastebilproduksjonen, som ikke ble berørt av nedleggelsen av personbildieslene.

Derfor er det riktig å si at Mercedes var en god nr. 2 på Diesel !

Knut Larsen

Opplysningene er hentet fra bøker av John Reynolds og Fabien Sabatès.

