



Den enorme nye fabrikken



Tractionens første år

– en saga om problemer, trøbbel og katastrofe

Modell
7,
11
& 22



André Lefebvre

Da fortellingen starter, i 1932, var det som kjent harde tider, men folk hadde fått smaken på biler og den friheten dette ga, så de tre store bilfabrikkene Renault, Peugeot og Citroën solgte, tross dette, rundt 200.000 biler i året, delt på omtrent like store deler på de tre, med noen mindre merker som delte restene mellom seg. Citroën hadde investert stort i moderne produksjonsutstyr for masseproduksjon av helstål karosserier i sin fabrikk på Quay de Javel i Paris. Dette fordret store serier av like biler, noe som ikke var tilfellet. De bakhjulsdrevne (traction arrière) bilene ble levert i et utall av varianter, med 4 og 6-syl. motorer. Etterhvert begynte disse å bli gammeldagse, og tankene om en ny supermoderne modell som skulle produseres i mange år, kom opp. Den måtte være billig å produsere og selges i store antall. Å priskonkurrere med de andre fabrikkene med stadig mindre marginer var ikke så fristende. Produksjonskostnadene pr. bil måtte

ned! Ved å bruke selvbærende karosseri regnet de ut at materialforbuket og monteringsstiden ville gå betraktelig ned. En god tanke.

Storstilt satsing

André Citroën var ikke ukjent med å tenke stort – hans markedsførings-stunt på 30-tallet var storslagne og kostet det hvite ut av øyet. Noen økonom var han ikke, og siden han ikke hadde brysomme styremedlemmer, han var styre selv, var det bare bankenes velvilje han hadde å bekymre seg om, og de hadde vært, og var, utrolig velvillige. Citroën hadde jo slått seg opp som Frankrikes største bilprodusent, og i 1932 ble fabrikken i Paris, på Quay de Javel, bygget ut til å kunne bygge langt flere biler enn behovet var i øyeblikket. Det skal ikke underslås at han var ganske opptatt av å overgå rivalen på andre siden av elva – Regie Renault. Imidlertid var den gamle fabrikken ikke lenger effektiv, da den var utbygget skrittvis og ikke som en helhet. Med den nye superbilen i tankene, var det logisk å klargjøre fabrikken for dette formål. Det kostet, men skitt au, her skulle det gå til himmels! Ombyggingen ble presset frem i tid, med drøye ekstrautgifter til overtidsbetaling, alt måtte bli ferdig til bilutstillingen i oktober, og alt skulle være nytt. Ikke noe gammelt skrot her nei! En stolt André Citroën var nå på høyden av sitt livsverk, og festen ved ferdigstilling var gigantisk.

Siden ble det langt mellom festene, mye gikk galt. Det første varsel kom med 1933-modellene fra de andre produsentene, som ble mer stømlinjeformede og aerodynamiske, og Citroëns modeller var plutselig utdaterte. Her trengtes det en ny modell, og det fort.

La Traction Avant

Det er særlig to navn som er knyttet til utviklingen av den nye bilen: Først og fremst André Lefebvre

som tidligere hadde bakgrunn fra flyindustrien, da han jobbet hos Voisin, og kom til Citroën våren 1933. Han hadde da jobbet med en lett bil med selvbærende karosseri og forhjulstrekk, så en del tanker og tegninger fulgte nok med over til den nye arbeidsgiveren. Dette prosjektet ble ikke noe av, antakelig på grunn av finansielle problemer hos Voisin. Han hadde et mellomspill hos Renault, men røk uklar med Louis Renault, som ikke hadde noen tro på hans tanker om den forhjulsdrevne bilen han ville jobbe med. Prosjektet ble ansett for å være vel vidløftig hos den konservative bedriftslederen.

Den andre personen som utmerker seg, er ingeniør Grégoire, en mann som hadde konstruert Tracta-leddet for drivakslar, som var i bruk hos DKW og Adler siden -31 og fungerte fint på deres forhjulsdrevne biler. Han hadde også konstruert en egen bil, (Tracta), som fikk navnet etter dette drivleddet, uten særlig lykke. Citroën hadde nå to fremsynte, kunnskapsrike og særdeles egenrådige personer, pluss sjefen, til å dra prosjektet i havn. Et vinnende konsept ??

Kilder: Citroën Traction Avant, av Jon Presnell, André Citroën, av John Reynolds, Le Grand Livre, av Olivier de Serres, samt diverse gammel kunnskap hos meg selv.

Tractionens første år er skrevet av Kutt 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 Norweges 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.

Tractionens første år del 2

– en saga om problemer, trøbbel og katastrofe



At en slik konstruksjon, med så mange helt nye og til dels uprøvde elementer skulle gi igjennom til ferdig produkt er vel å tro på julenissen. Ikke uventet var det store spenninger innad i konstruksjonsavdelingen, noe som mye skyldtes de over nevnte menneskelige egenskapene hos hovedpersonene, uprøvde tekniske løsninger, dårlig tid, og etter hvert store finansielle problemer.

Salget av Rosalie-modellen gikk nå tregt, og gjorde at pengene strømmet ut av kassa, mens lite kom inn. En tredje nøkkelperson må også nevnes: Flaminio Bertoni, en italiener som egentlig var skulptør, hadde begynt i fabrikkens designdepartement i 1932, og han fikk oppgaven å designe Tractionen. Dette ble gjort på en da revolusjonerende måte som senere er vanlig brukt i bransjen; med en leiremodell som Flaminio i hovedsak laget i løpet av en helg. Designet av bilen var nå fastlagt, etter at dette utkastet ble

godkjent av André Citroën. Flaminio ble senere sjefsdesigneren i huset, og tegnet bl.a. 2CV, Ami og DS.

Karosseridesignet var nå klart, og det ble ordnet med det amerikanske firmaet Budd, som hadde patentet på pressing av helstål karosserier og satt på alle rettigheter. Citroën hadde vært kunde her siden midt på 30-tallet, da alle bilene fikk helstål karosserier. Det vanlige var å bygge karosseriet opp på trerammer, som stålplatene ble festet til. (Denne teknikken brukes fremdeles av Morgan i England) Pressverktøy ble bestilt, og hele karosserisidene skulle presses ut i ett stykke. Fjæringen foran, med torsjonsstaver, ble lagt inne i karosserisidene (skinkene) og dette ga en meget plass-effektiv konstruksjon. Taket fikk en slags åpning, som ble tettet med stoff, som på en cabriolet, men dette kunne ikke åpnes. Men; kanskje det største problemet i denne fasen gjensto: Drivverket, med girkasse og drivaksler.

André Citroën var helt besatt av at bilen skulle ha automatisk girkasse, etter at firmaet Sensaud de Lavaud hadde overbevist ham om at dette var flotte greier, som de kunne levere. André var ikke vond å be. En av hans kjepphester var at damer også skulle kjøre, så automatkasse var midt i blinken. Prøver ble kjørt med en C6, vesentlig på flatmark. Kontrakten ble underskrevet i en fei, og til tross for at senere prøvekjøringer i bratte bakker viste katastrofalt dårlige egenskaper, ble det planlagt en produksjon av 1000 girkasser daglig(!!) Fabrikken fikk en egen avdeling for dette, og dyre maskiner ble bestilt. Prøvene gikk imidlertid ikke bra, oljen kokte så snart bakkene ble litt bratte, og det sies at oljerøyken lå som tåke over testområdet. Tilslutt måtte André oppgi sin stahet på dette punktet. Tiden var nå gått, og vi skriver mars 1934.

Denne saken hadde nå sinket prosjektet i lang tid, til stor frustrasjon på konstruksjonsavdelingen. Lefebvre hadde mistet all tro på automatikken, og hadde i hemmelighet fått frem en tradisjonell 3-trinns girkasse, basert på de gamle modellene, som de hadde "ferdig" etter 3 uker (!) Dog var den ikke skikkelig testet, så kvaliteten var tvilsom, noe som kom frem etter hvert som bilene kom i produksjon. Det var dog det beste de hadde, for Citroën hadde fremskyndet introduksjonen fra oktober til april 1934 med alt det innebar av publisitet til forhandlere og kunder. Ingen vei tilbake. Situasjonen var nå helt desperat, katastrofalt dårlig salg av Rosalie-modellen gjorde at det ikke lenger kom penger inn, gjelden økte dramatisk, og bankene var på dette punktet ikke medgjørige lenger. Verdens hittil mest avanserte bilmodell var derved konstruert og "klar" for markedet i løpet av 12 måneder! Slå den!

Kilder: Citroën Traction Avant, av Jon Presnell, André Citroën, av John Reynolds, Le Grand Livre, av Olivier de Serres, samt diverse gammel kunnskap hos meg selv.



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 Norweges 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.

Tractionens første år del 3

**Vi har ennå ikke sett på det siste,
alvorlige elementet i kabalen:**

DRIVAKSLENE

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.



Jean-Albert Grégoire

Grégoire hadde, naturlig nok fått ansvaret for dette kritiske punktet. Som tidligere nevnt, var det Tracta-leddet som skulle brukes. Dette hadde jo fungert utmerket hos DKW og Adler siden 1931, dog krevde det nøyaktig maskinering. Grégoire hadde imidlertid laget en "forbedret" utgave som han ville bruke i Tractionen. Leddet var prinsipielt noe av det samme som brukes på moderne biler, nemlig av "constant velocity" typen. Det er et grunnleggende problem forbundet med drivakslar med vanlige universalledd, at det blir ujevn hastighet når leddet bøyes, noe som fører til rykninger i rattet og store mekaniske belastninger. På en mellomaksel på en bakhjulsdriven bil er dette ikke noe stort problem, da vinkelen er liten. På et hjul som både svinger og fjærer, blir vinkelen altfor stor. Tracta-leddet fikser

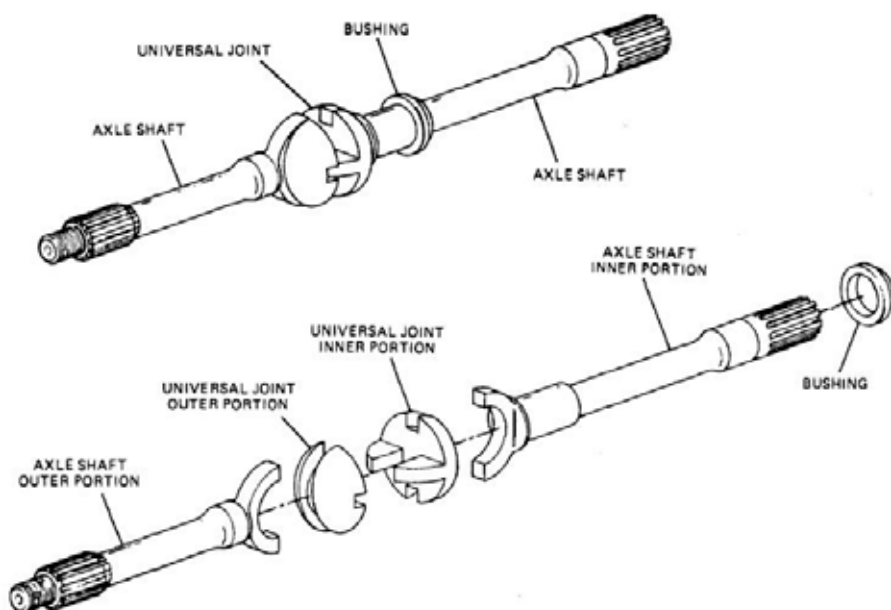
dette, og det ble brukt i de første prototypene, men Grégoire hadde "forbedret" leddet sitt for at montering og utbytting skulle bli lettere. Dette var totalt mislykket, og senere undersøkelser bekrefter at leddet rett og slett ikke kunne virke. Grégoire ville da gå tilbake til sitt opprinnelige Tracta-ledd, men stemningen i konstruksjonsavdelingen var da så ekstremt dårlig at Lefebvre ikke ville høre noe mer om Tracta-ledd. Løsningen ble da å montere Rzeppa-ledd ytterst på drivakselen. Dette er den type ledd som er standard på alle forhjulsdrivne biler siden Mini kom med det i 1959. På denne tiden imidlertid, var leddet ikke utprøvet, metallurgien ikke god nok, og smøringen utilstrekkelig, inntil molybdenfettet kom på markedet. Resultatet ble derfor ikke vellykket, dette heller. Trolig hadde man spart seg mye bryderi og utgifter om man hadde gått tilbake til det opprinnelige Tracta-leddet, som jo fungerte, men så ble ikke gjort. I stedet ble Tractionen introdusert med defekte drivakslar med svært kort levetid, sammen med en god del andre svakheter. På dette tidspunktet var imidlertid det viktigste blitt å få bilen ferdig og ut i butikkene, selv om viktige detaljer var direkte dårlige. Penger måtte inn i kassa, så fikk man heller ta seg av problemene etter hvert som de dukket opp. Citroën hadde rett og slett ikke noe valg. Kundene fikk være testførere uten betaling. Kunne dette gå bra?

Nå er det kanskje riktig å lage en oppsummering: Hva var nytt og uprøvd?

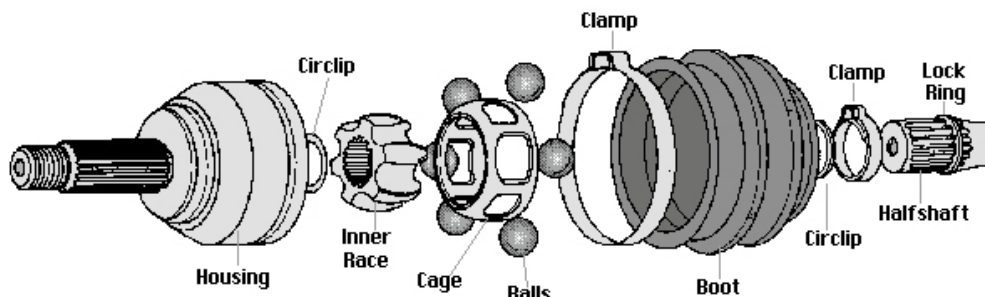
Selvbærende karosseri: Egentlig ikke noe nytt, Lancia fikk dette alt i 1922 på Lambda-modellen, men Citroëns produksjonsmetode var ny, med hele karosserisiden i ett stykke., sveiset sammen elektrisk med store sveisemaskiner. Karosseriet ble for øvrig stivet opp tidlig i prosessen, da det var for mykt.

Forhjulstrekk: Som nevnt over, uvanlig, men ikke noe nytt, da DKW og Adler brukte dette med hell, riktignok i motorsvake biler. Cord i USA hadde også prøvd seg, med mindre hell.

TRACTA-LEDD



RZEPPA CONSTANT VELOCITY JOINT



This type of CV joint is used as the outer joint on most FWD cars & minivans

Kilder: Citroën Traction Avant, av Jon Presnell, André Citroën, av John Reynolds, Le Grand Livre, av Olivier de Serres, samt diverse gammel kunnskap hos meg selv.

Motor: Da det skulle bli en supermoderne bil, var det helt uaktuelt å lage en sideventilert motor til Tractionen. Toppventilert måtte det bli. Ikke helt nytt, men svært få biler i denne klassen kunne tilby dette. I tillegg valgte man løse, "våte" sylindere, noe som gjorde motoroverhalingen lettere, noe som ikke var uvanlig å gjøre, med den tids oljekvaliteter.

Hydrauliske bremses: Ikke nytt dette heller, da hydraulikk var kjente saker. Dette skapte, så vidt vites, ikke særlige problemer i seg selv, men sammen med drivakslene ble det bekymringer med bremsene, som man godt kunne klart seg uten. De aller fleste konkurrentene hadde mekaniske bremses til sent på 30-tallet, hos noen til utpå 50-tallet.

Design: Det er helt klart at Tractionen var en bil som på nesten alle måter var helt ulik alle andre biler på denne tiden. Bilkjøpere er av natur konservative, ville de godta en slik bil – og kjøpe den? Husk at bil var vesentlig dyrere enn i dag, og å kjøpe en så uprøvd konstruksjon var et økonomisk eventyr for egen regning og risiko. Lettere å søke noe kjent og trygt!

Chassis nr 433 416

Det er nok en del av leserne av dette bladet som har sett tractionen som har stått i en hage ved Nordagutu stasjon på sørlandsbanen. Nå er den blitt et definitivt vrak. Oppspist av jernmark som den ble gjennom flere år i dårlig utemiljø. Den tidligere eieren er død, og bilen ble forsøkt fraktet til bilhuggeren i Bø i Telemark av arvingene. Det ville seg liksom ikke.

Bakdelen av bilen løsnet fra resten av ramma og lå henslenkt ved siden og under panseret. Alt var gjennomrustet. Bilen er en 1939 Sport og har delvis gått på Notodden og delvis i Sauherad. Det var gjort en del ombygginger av interiør. Blant annet var det satt inn nye uoriginale seter, og dashbordet var utstyrt med flere instrumenter og sigarettenner(!). Dørene var trukket om på uoriginalt vis. Oddvar Pålerud og undertegnede besøktet vraket etter en telefon fra eieren av en Citroen AC 4 Torpedo i Bø. Han spør for øvrig etter nettsteder og personer som har kontakter eller deler til denne bilen. Om noen har tips kontakt artikkelforfatteren.

Vennlig hilsen Ottar Kaasa



LØST OG FAST

Morten Bull

har etter hvert funnet ut av de elektroniske tennings-problemene sine på sin 15-six.

Nye medlemmer:

Tor Arne Thorsen

Medøveien 26, 3145 Tjøme

Mobil 93 21 65 58

e-post: tat@medo.no

har kjøpt har kjøpt Niels Henrik Abels 7C-36.
reg.nr. D-112.
Familien har 2CV fra før

Nils Ivar Alstad

Høybøgata 2, 3681 Notodden

har kjøpt Leif Huses hvite Normale.

Tor Georg Wesche

Hofstad, 7520 Hegra

Mobil 906 78 156

har kommet tilbake som medlem. Han har kjøpt

en nesten ferdigsveiset Sport fra Lillehammer.
Nå får 11BL-37'en hans selskap...

Rune Vimme

Tjeltaveien 240, 4054 Tjelta

Har kjøpt «låvebilen» fra Gol.

Sekretærens 15-Six -49 er også på veien igjen. Full motoroverhaling, pluss differensial-jobb + deler, nye drivakslar, ny radiator etc, pluss sikkerhetsseler var på plass før turen til Hustadvika. 170 mil uten et feilslag...

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 Eiffeltårnet fra 1925, verdens største, med CITROËN skrevet nedover på alle fire sider, synlig på 10 miles 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 havarte. I tillegg til drivakselbrudd, så holdt ikke girene seg inne, med det resultat at girkassene havarte. Torsjonsstengene brakk, bremsetromlene sprakk, karosseriet deformerte så dørene ikke kunne åpnes/lukkes, motorophengingen, 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 Légère (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 uansett 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 skjermer.
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 delelagererekspeditor 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 forholdsviss kort kjøreavstand fra Kielfergen. 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 handletur 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 delelagererekspeditøren 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 fordelen av å få deler fort når nøden er størst. Rekorden 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 Tvengsberg på vei til Mexico, når han havarete 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 selvsakryt, 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