

Citrophile

NUMMER 61 – MAI 2018 – TRACTION/2CV/DS/ID/SM/GS/CX/XM



FORSIDEBILDE

Traction Norvège
Foto: Lillian Henriksen
Frognerseteren

BILDE DENNE SIDE

Traction Norvège
Svartisen

UTGIVER

Citrophile
ISSN 1890-3207

ADRESSE

c/o Morten P Ruud
Økern Torgvei 5A, 0580 Oslo

TELEFON

470 28 500

ANNONSEPRISER

1/1 side kr 5000,-
1/2 side kr 2600,-
1/4 side kr 1400,-

ANNONSEHENVENDELSER

Tlf. 922 35 677

SEKUNDÆRABONNEMENT

kr 200,- pr år

GRAFISK UTFORMING

KS Design Katrine Syversen
kat.syversen@gmail.com

TRYKK

Erik Tanche Nilssen AS

REDAKTØRER**Traction Norvège**

Geirmund Jor
geirmund.jor@fagforbundet.no
www.traction-norvege.no

Norsk 2CV Klubb

Erlend E Eilertsen
citrophile@2cv.no
www.2cv.no

Østfold 2CV Klubb

Arnfinn Breda
2cvost@citrophile.no
www.ostfold2cv.com

DS/ID Klubb Norge

Roland A. Mauseth
dsid@citrophile.no
www.dsid.no

Norsk CX Klubb

Robert Myrene
cx@citrophile.com
www.citroencx.no

Citroën SM Klubb Norge

Jan Sverre Tronsmoen
sm@citrophile.no
www.citroensm.no

Norsk XM Klubb

Reidar Schei
citrophile@citroenxm.no
www.citroenxm.no

ADRESSEENDRING

Citrophile sendes ut til medlemmer av norske Citroën-klubber basert på klubbens egne medlemsregistre. Henvendelser om adresseendring, etterlysning av blader o.l. må derfor skje til registerfører i den enkelte klubb. Klubbens navn står øverst på adresseetiketten på utsiden av plastomslaget.

Redaktøren finner ikke ut hvem som har tatt dette bildet.
Hvis rett mann melder seg, får han navnet sitt i neste nummer.



I N N H O L D

TRACTION NORVÈGE	4	ØSTFOLD 2CV KLUBB	26	CITROËN SM KLUBB	44
NORSK 2CV KLUBB	12	DS/ID KLUBB NORGE	28	NORSK XM KLUBB	46
LANDSTREFF 2018	25	NORSK CX KLUBB	40	FRANSK BILDAG	48





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

Ottar Kaasa
Kjærlighetsstien 26 C
3682 Notodden
Tlf.: 971 22 481
E-post: ottar.kaasa@gmail.com

Visepresident

Ove Garen
Brendsrudtoppen 21, 1385 ASKER
Tlf.: 910 00 544
E-post: ove.garen@dnvgl.com

Sekretær

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

Regnskap, materialforvalter

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

Styremedlem

Gudmunn Sørensen
Høymyrmarka 189, 1391 Vollen
Tlf.: 930 07 947
E-post: gudmunns@gmail.com

Delelagersjef

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

Redaktør

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

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

Forsikringskomité

Knut Larsen
Østagsløttvn. 14, 1472 Fjellhamar
Tlf.: 90190514
E-post: knut-larsen@vikenfiber.no

Nils Skarland

Akersbakken 3 0172 OSLO
Tlf.: 938 57 892
E-post: puuliima@gmail.com

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 tar imot bestillinger på 67 90 08 17 eller epost: Knut-larsen@vikenfiber.no

Delelageret er komplettert med masse nye deler. Siden kronekursen er svak for tiden, må det påregnes at prisene på nye deler er litt høyere.

For å redusere arbeidet og mulighetene for feil ber Knut om at: Du alltid oppgir biltype og årsmodell: F.eks.: 11 N 1952 (ny type). Oppgi antall av delen og postadressen din. (deler kan ikke sendes med e-post). Bestillingen samles mest mulig. Bruk gjerne prislstens betegnelser på delen (delenummer er sjelden nødvendig). Knut er glad for bestillinger på e-post, ta gjerne en telefon om du er usikker på noe.

Bruk bruktdelageret:

Tractionklubbens store lager av brukte deler befinner seg i Dalsbygda ved Røros. Nå etterlyser Sverre Robert Stenseth brukere av alle delene. Bruktlageret er et eldorado for alle som pusser opp eller bygger om bilene sine. På lageret ligger et ganske stort antall dører, skjermer, pansere og andre karosserideler. Sverre Robert har også motordeler som for eksempel motorblokker, girkasser osv. Er det noe du mangler, ta kontakt, så sjekker han om han kan hjelpe.

"Nye dører"

Sverre Robert tilbyr seg å sveise opp dører hvis det skulle være interesse for det. Hvis det skulle være behov for det, er det fortsatt noen girkasser hos Sverre Robert han kan renovere for dere. Kontakt Sverre Robert: tlf. 929 57 765 eller: sverre.robert.stenseth@roros.net

Spesialverktøy: Utlånes mot depositum til klubbens medlemmer. Henvend deg til Arve Gaupset, Losbyveien 159, 1475 Finstadjordet. Tlf.: 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 416 48 263.

Se HJEMMESIDEN:

www.traction-norvege.no

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

Thor Olav Sørensen er web-redaktør.

Hvis det er noe du vil ha publisert på hjemmesiden kan du ta kontakt med Thor Olav, helst på epost: thorolavs@outlook.com. Du når ham også på telefon + 47 905 99 774 utenom vanlig arbeidstid.

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.selbeikk.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 avvertere gratis i Citrophile. Henvend deg til sekretæren eller redaktøren. Du kan også bruke <http://tn.lmk.no> eller andre kanaler for kjøp og salg.

KLUBBENS BANKKONTONR.:

7877.08.67966

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: hguldbe@online.no



LEDER

Vi som elsker Citroën

Sakte nærmer våren seg. I nord, i sør, i øst og i vest. Snart sees Traction Avant på landeveien. På vei til jobb eller på vei til butikken eller for en luftetur. Vi mottar anerkjennende blikk og gode kommentarer. Ikke uten grunn, vi eier og kjører biler som i sin tid var verdensledende hva gjelder teknologisk utvikling komfort og design.

Avløsende og banebrytende Citroën-modeller kom i sin tid på rekke og rad. ID/DS, SM, CX, XM, GS for å nevne noen. Mange av dem volummodeller. Citroën har alltid ligget der fremme. Nesten alltid.

På slutten av 70-tallet mistet Citroën-modellene (med noen unntak p.g.a. fjæringssystemet) mye av sitt særpreg og ble svært lik andre merker. Vi kan like det eller ikke, men modellene ble kjedeligere og folk snudde seg ikke lenger etter dem på gatene som tidligere.

Hva skjer nå?

Citroën (PSA) tar nå nytt grep og henvender seg til nye kundegrupper. Bilene skiller seg ut mer enn før. I alle fall på farger og eksteriør. På den nye og adskillig lettere plattformen EMP2 kan flere karosserityper tilpasses. Alt fra 4/5-dørs personbil, stasjonsvogn, monospace, SUV til cabriolet og coupé-modeller. Flere nye Citroën-modeller har blitt presentert. Nydelige C4 Picasso i liten og stor variant. De lett kjørte og godt

synlige småbilene C3 og C3 AIRCROSS. I tillegg kommer snart ny Cactus, Berlingo Multispace og den nye C5 AIRCROSS. Cactus og C5 AIRCROSS vil også bli utstyrt med de nye støtdemperene og de nye setene som visstnok skal gi meget god komfort.

Så får vi etterlyse firehjulsdrift, elektriske modeller, hybrid-modeller nye C5 og C6 modeller som helst skulle vært lansert i går(!). Vi kan jo i tillegg håpe på at disse slår an hos gamle og nye kundegrupper.

Vi får si til Bertil O. Steen; look to Notodden! Der har den lokale Citroënforhandler en total markedsandel på 5,5% (2017: 3,4% person, 11,6% vare). Gode holdninger og et godt rykte er innarbeidet og lagret i bedriftens DNA gjennom mer enn 40 år med Citroën. Når sant skal sies er det ikke dumt å lære av de som gjør det godt og nyter stor tillitt. Da vil raskt markedsandelen kunne doble seg. Og det skal som kjent ikke mye til!

Ottar Kaasa

Kom igjen folkens – meld dere på sommertreff

24.–26.
AUGUST
2018

Drøye ti personer har meldt seg på sommertreff og fristen nærmer seg. Nå er det på tide å skynde seg. Dette skal bli et treff med norsk, dansk og svensk historisk sus! Vi samles på Granavollen, på Hadeland Hotell. Lørdagens tur går til Eidsvollsbbygningen, for omvisning og innføring i begivenhetene som førte frem til at Norge fikk sin grunnlov i 1814.

SETT AV DATOENE!

Pris: Under kr 2.000,- /pers inkl. mat og drikke, hele helgen + treffavgift kr 500,-/pers. (Enkeltrom kr 2.150,-) Inkl. alle hotellets fasiliteter. NB!! Priser kan bli endret noe.

Fredag: 1 middagsrett med 1 øl/mineralvann.
Lørdag: Frokost, 3 retters festmiddag m/2 øl/vin,
1814-Lunch i Eidsvoll og frokost søndag.

PÅMELDINGSFRIST 20/6

med opplysninger om navn, antall personer og biltype.
Treffavgift kr 500,- / per person betales til klubbens
konto: 7877 08 67966, innen 20/6.

IBAN NO 25 7877 0867 966
BIC: DNBANOKK (Swiftadresse)
Oppholdet betales til hotellet ved avreise

PÅMELDING, HELST PÅ E-POST TIL: lisbeth@a4.no evt.: Lisbeth Nybakke, Bergslia 15C, 0854 OSLO. (tlf. (047) 951 65 299.)



La jamais Contente...

...er navnet Camille Jenatzy satte på sin rekordbil i 1899. Den oppnådde den svimlende hastighet av 105,8 km/t. Bilen var elektrisk og rekorden for bensinbiler var kun 63 km/t. Den spede bilindustrien var ennå ikke enig om bensin, damp eller elektrisk skulle være hovedenergikilden for de nye kjøretøyene. Navnet på rekord bilen var like fransk som Citroën og betyr «Aldri fornøyd». – Oppkalt etter min kone, sa Jenatzy.



I dette tilfellet henspiller navnet på meg som veteranbileier, og ikke på bilen. Noen har en veteranbil i 40 år og er fornøyd med det. Jeg beundrer slike mennesker.

Jeg har hatt over 20 veteranbiler på 40 år, og totalrestaurert 12 av dem. Kan en Citroën Traction Avant 1937 oppfylle min rolle som den ideelle veteranbil slik at jeg blir fornøyd med den og beholder den? I teorien har den alt jeg etterspør av en gammel bil. Ja, nesten da!

Det begynte med at det sto en annonse i Veteranvognposten i 2010: «Citroën 11 BL Cabriolet selges. Kan brukes som den er, eller restaureres.» Det er ikke ofte slike dukker opp for salg. Fabrikken laget 730.000 lukkede Traction-biler, 4672 cabrioletter og 773 coupémodeller. Det sier noe om sjeldenheten. Ca. 10 prosent har overlevd i dag, men det finnes like mange replikaer laget av kannibaliserte sedaner, så det gjelder å se opp før man handler.

Etter oppstartning av låvefunnet og en enkel prøvetur ble vi enige om prisen, og det ble handel. Prisen tilsvarte en middels ny bil av årets modell, så det var tilsynelatende ikke noe kupp.

Siden jeg hverken liker å kjøre rundt i låvefunn hvor rustflasset spruter av eller bilen bak hylles inn i en sky av blåroyk, ble det fort klart at det måtte en helrestaurering til. Bilen hadde gått i Norge siden tidenes morgen. Det er en fordel, sier noen. For meg betyr det som regel masse rust. Og det stemte godt også i dette tilfellet. Det var med andre ord bare å brette opp ermene og åpne lommeboken. Siden ferdige biler av denne typen omsettes for romslige beløp, var det en del å gå på. – Dette er ikke penger

ut av vinduet. Dette er en investering, forklarte jeg kona mi.

STORE VOLUMER KAN GI STORE FORDELER UNDER RESTAURERINGEN

Jeg har restaurert flere Lanciaer, som nesten alltid var laget i små antall. Jeg har fortsatt min Aurelia B 20, 20 år etter kjøpet. En rekord for meg, som antagelig har betydd to ting;

1. Jeg har vært veldig fornøyd med bilen og
2. Jeg har ikke vært avhengig av pengene til nye prosjekter.

Veldig lav produksjon betyr at det er vanskelig å finne deler og at delene er dyre. Jeg har også restaurert to A-Forder og en Dodge Brothers fra 1921. De var laget i millioner. Det betyr at deler er tilgjengelig i dag og at delene er billige. Det samme gjelder Traction. Deler er like lett tilgjengelige som for

en A-Ford, og cabrioleten har også her alle mekaniske deler felles med de andre modellene. Karosserideler er vanskeligere, men det reproduces noe.

Jeg kan sveise, men ikke som en profesjonell. Bilen ble derfor satt på vent til min venn Bjørnar i Tomter ble ledig for en ny jobb. Han hadde tidligere tatt karosseriene på en Lancia Aurelia Berlina og Dodge Brothers Touring for meg, men måtte nå gjøre ferdig en Austin A 40 Sport for en annen før han kunne begynne.

Tractionen ble kjørt ut til verkstedet for egen maskin høsten 2012 og ble der i to år. Kjøreturen var lovende. Tractionen oppførte seg som en moderne bil på veien. Den var også forbausende lett på rattet til å være en forhjulsdrevet bil. Modell 1937 hadde tannstangstyring, som var presis. Bremsene var hydrauliske. Dette lovet godt.

Bilen ble kjørt for egen maskin til restaureringsverkstedet. Et skarpt øye kan lett se av bildet at det er behov for inngrep i dør, kanal og partiet mellom dør og skjerm.





▲ Det fulgte med noen rustskadedeler på kjøpet: Kanaler, støtteplater inne i karosseriet mellom dør og baksjerm, grill og en baksjerm.



▲ Det satt en sliten 1,6-liters motor i bilen, men ifølge vognkortet skulle den ha en type 11-motor på 1911 ccm.

◀ Gulvet måtte lages helt nytt.

► Innvendig i baljen bak måtte det nye forsterkninger til.



◀ Mye arbeid måtte til på dørene.

► Frontglasset skal kunne legges helt ned. De runde dreiehåndtakene er ikke originale, men originale krommede hendler fulgte med.



Det fulgte med en del rustskadedeler fra selgeren: Kanaler under dørene. Støttebjelker bak dørene inne mot baksjermene. En ny baksjerm og en ny grill. Senere fant jeg ut at nye gulv også kunne skaffes. Da var det allerede laget nye gulv. Det er et firma i Frankrike som har spesialisert seg på karosserideler til coupé og cabriolet. En del pyntedeler er også spesielle for modellen.

HVORFOR KALLES DEN TRACTION?

Modellen kom på markedet i 1934. Da var ikke forhjulsdrevne biler vanlig. Forhjulsdrevne biler i Frankrike ble kalt Traction Avant (trekk foran), mens bakhjulsdrevne biler hadde Propulsion arriere (driv bak).

Traction-navnet ble hengende ved modellen fordi det skilte den ut fra andre biler. Bilen var svært lav, hadde et hjul i hvert hjørne og torsjonsfjæring på alle fire hjul. Da den kom på markedet var de fleste andre biler det vi ville kalle «høye, firkantede kasser», som Tractionen kunne kjøre raskt i ring rundt. Europas motorpresse utnevnte på slutten av 30-tallet Lancia Aprilia og Citroën 11 til tidens mest moderne og velkjørende biler. De første modellene het 7 og hadde en beskjeden 1,3-liters motor. Senere modeller hadde en 1,6-liters motor, og 11 hadde en motor på 1,911 liter. Betegnelsen 7 og 11 henspeilte på de franske skattehesterkraftene. I England het den største motoren

Big Fifteen, men det var etter de engelske skattehesterkraftene. Det ble også laget en 6-sylindret modell, på folkemunne kalt gangster-Citroën, hvilket sa noe om fartsressursene. Den het 15 i Frankrike. Det ble kun laget fire av den som cabriolet, og ingen coupé. Traction ble laget fra 1934 til 1957. Etter krigen kun som 4- (og 5-) dørs versjoner. Som lang og kort, som L for légère (lettere og smalere) og N for normal. 1,3 litersmodellen falt helt bort etter hvert, men 1,6-literen het fortsatt 7, selv om skattehesterkraftene var nærmere 9 enn 8. Min var en 11 BL, kalt 11 Sport, som betød at den hadde det minste og letteste karosseriet og den største motoren, noe jeg likte.

Fortsettelse neste nr.

André Lefèbvre – Tractionens fader

Den som försöker skriva Tractionens fullständiga historia stöter snabbt på problem. Det finns nämligen mycket litet material om chefskonstruktören André Lefèbvre. I Citroëns arkiv finns bara en bild på honom. Chefredaktören för Citroën-Revue, Fabien Sabatés, har ingen bild i sitt enorma arkiv. Men vi har fått låna sex originalbilder av M. Roger Brioult, författare till två utmärkta böcker om Citroëns utvecklingsavdelning.

Av Per Åhlström

Jag har länge försökt hitta bilder på André Lefèbvre. Det har inte varit lätt. De flesta bilder som finns är tagna medan han var tävlingsförare/konstruktör hos Voisin. Från Citroën-tiden finns mycket få bilder. Och tyvärr har jag inte fått tag på något original.

De bilder som visas här har jag fått låna från den kände biljournalisten Roger Brioult, legendarisk redaktör för Revue Technique Automobile, som utan att blinka skickade alla sina originalbilder för fri publicering. Ett varmt tack till honom!

Tyvärr skickade han inga bildtexter, så jag kan inte berätta vilka de andra personerna på bilderna är, eller när och var bilderna är tagna – utom i något enstaka fall.

Flygkonstruktör

André föddes den 19 augusti 1894 i Louvres. 1914 utexaminerades han från Ecole Supérieure d'Aeronautique (högskolan för flygteknik) och 1916 började han arbeta som konstruktör hos Gabriel Voisin, uppfinnare av det första användbara flygplanet.

Hans första betydande konstruktion där var ett fyrhjuligt och bromsat landningsställ. (Detta var i en tid då de flesta plan bara hade ett fast tvåhjuligt landningsställ utan bromsar och sporre bak).

Voisin övergick efter första världs-



Den bild som finns i Citroëns arkiv på André Lefèbvre är en delförstoring från det här originalet. Det är som synes taget i racing-miljö. (Observera hur förarnas byxben är tillsnörda för att inte fastna i pedalstället.) Det framgår tyvärr inte varför André Lefèbvre är civilklädd.

kriget till bilproduktion.. Han köpte rätten till en konstruktion av ingenjörerna Artault och Dufresne, som egentligen var avsedd för Citroën, men som Citroën ansåg vara för dyr och för komplicerad. Han var inriktad på massproduktion av enklare fordon.

Lefèbvre fortsatte hos Voisin som konstruktör och racerförare. Han ingick i den närmaste kretsen kring Voisin – den krets som Voisin kallade

”mina andliga söner”.

Lefèbvre och Voisin hade mycket gemensamt och höll nära kontakt under alla år, även under Lefèbvres lysande karriär hos Citroën..

Enligt Brioult hade Voisin och Lefèbvre samma slags humor – en smak för paradoxer. De saknade båda respekt för etablerad teknik och tyckte illa om förklaringar som ”vi har alltid gjort på det sättet”. De ifrågasatte alltid allt. De arbetade t.ex. tillsam-

mans på en bil med två hjul på mitten och ett fram och ett bak (ett koncept som Citroën provade med stor framgång på 60-talet i ett försök att bygga en bil som var stabil i mycket höga farter.).

Både Voisin och Lefèbvre intresserade sig också för framhjulsdraft. En framhjulsdreven Voisin byggdes också, men prototypen såldes 1927 till en belgisk köpare och har inte syns till sedan dess.

Under 20-talet försökte Voisin visa att hans standardbilar var överlägsna tidens racervagnar. Voisin byggde lätta och strömlinjeformade vagnar med effektiva slidmotorer, medan 20-talets racervagnar var fyrkantiga, lastbilsliknande monster med stora och råstarka motorer.

En av de förare som körde de motormässigt underlägsna, men smidiga, Voisin-bilarna var André Lefèbvre. Han kom t.ex. på femte plats vid det berömda Grand Prox i Tours 1923 i en Voisin Laboratoire (en bil där vattenpumpen drevs av en liten propeller framför kylaren).

Ett klart bevis på sambandet mellan Voisin och Lefèbvres senare konstruktioner är chassigeometrin på Voisin Laboratoire och Citroën DS. Båda har markant smalare spårvidd bak än fram. Det är en princip som också går igen i prototypen Coccinelle (se sid 7).

Hos Renault

I slutet av 20-talet hamnade Voisin i ekonomiska svårigheter. Han sade till Lefèbvre "Gamle vän, jag kan inte betala dig längre. Gå och arbeta hos André Citroën. Jag känner honom väl. Han har idéer om allt. Du kommer att gilla honom."

Men Lefèbvre tog i stället arbete hos Renault. Det passade honom inte alls och han slutade efter två år, efter en häftig uppgörelse med Louis Renault, för att i stället börja hos Citroën, där han – utan formell titel och ställning – fick ansvar för den tekniska utvecklingen under 20 år. Det var Lefèbvres idéer och ledarskap som gav Citroën det rykte om tekniskt nyskapande som fortfarande är märkets kännetecken.

En månad efter att han börjat hos Citroën presenterade han sitt projekt för en framhjulsdreven bil för André Citroën. Det var lätt att övertyga Citroën, som redan haft funderingar på en framhjulsdreven bil. Han hade t.ex. redan köpt tillverkningsrätten till Rzeppa-knutar.



André Lefèbvre och hans Voisin Laboratoire vid starten för Grand Prix de l'Automobile Club de France i Tours 1923, där han kom på femte plats.

Den 12 mars 1933 fick André Lefèbvre klartecken att börja arbeta på sitt projekt. Och nästan precis ett år senare, i mars 1934, presenterades bilen för Citroëns återförsäljare.

Tyvärr kan man dock inte påstå att bilen då var färdigutvecklad. Kunderna fick vara testförare de första åren och det var egentligen inte förrän ett par år senare som Tractionen var en färdig konstruktion.

Arbetet gick fort under André Lefèbvre. Anledningarna var flera.

Idén redan klar

För det första hade Lefèbvre åtminstone idémässigt arbetat med en framhjulsdreven bil i sex år redan då han kom till Citroën. Han hade gjort konstruktionsritningar till en liten tvåsitsig framhjulsdreven bil redan hos Voisin. Huvuddragen i Tractionen fanns i hans huvud redan då konstruktionsarbetet inleddes 1933.

För det andra tillät han inte några administratörer att krångla till arbetet. Han vägrade befatta sig med administration, vilket förmodligen var en viktig anledning till att han aldrig



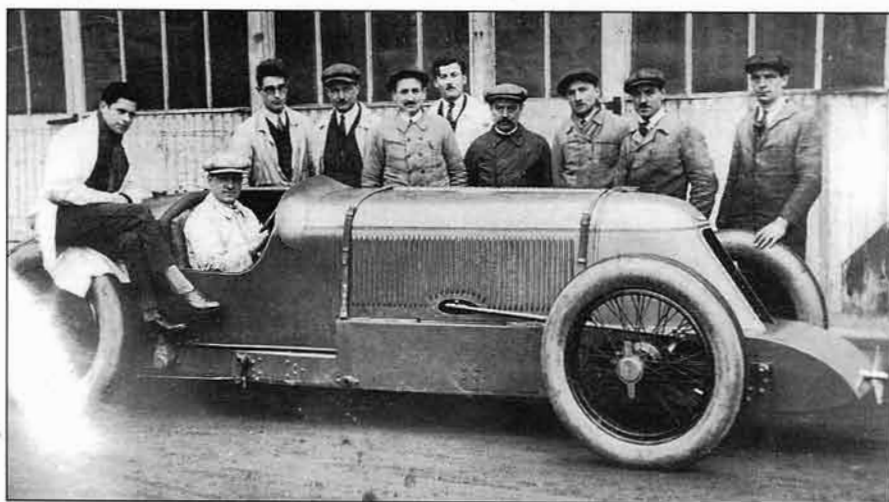
Lefèbvre vid ratten till en Voisin

fick någon formell position i Citroëns ledning. En sådan skulle ha tvingat honom till sammanträden och representation som han närmast föraktade.

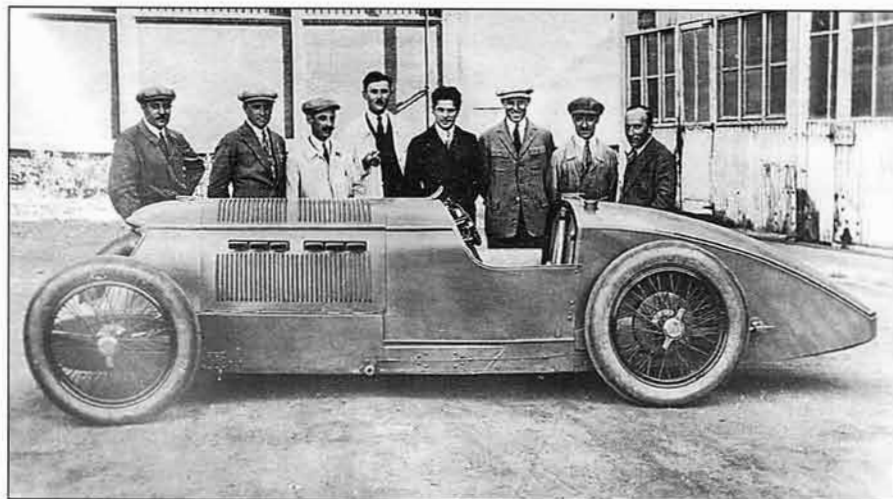
För det tredje drev han sin personal mycket hårt. De som inte var lika passionerat intresserade av jobbet som Lefèbvre själv försvann snart från hans avdelning. Likaså försvann snabbt alla som försökte hålla fast vid det gamla sättet att jobba. Under



Inför starten i en Voisin Laboratoire 1923. Foto: Strazza Photo Reportage, Milano.



André Lefebvre (på bakhjulet) och stallkamraterna hos Voisin.



André Lefebvre (i kostym i mitten) framför Voisin-fabriken med en Voisin-racer och fabriken racingstall.

Lefebvre gällde det att snabbt förstå vad han ville ha gjort och att snabbt utvärdera och anta eller förkasta hans okonventionella tankar.

För det fjärde hade Citroën mycket bråttom på grund av bolagets ekonomiskt pressade situation. Han var i desperat behov av en försäljningssuccé.

Trots brådskan hann inte Lefebvre bli färdig i tid. Vid årsskiftet 1934-35 gick Citroën i konkurs och Michelin tog över.

Fortsatt fria händer

Mirakulöst nog insåg även den konservativa familjen Michelin Lefebvres storhet. Han fick fortsätta att arbeta med mycket fria händer. Däremot var det inte längre tal om att släppa fram särskilt många av hans vilda idéer till produktion. Och många av hans mer dyrbara experiment stoppades i sin linda.

Redan 1937 hade Lefebvre t.ex. gjort de första skisserna till en bil med tvärställd motor. Citroëns ekonomiska läge tillät dock inte ens bygget av en prototyp.

Lefebvre lär ha blivit mycket upphetsad då Alec Issigonis 1959 presenterade Hundkojan. Det var ett bevis för att Lefebvre varit på rätt spår tjugo år tidigare.

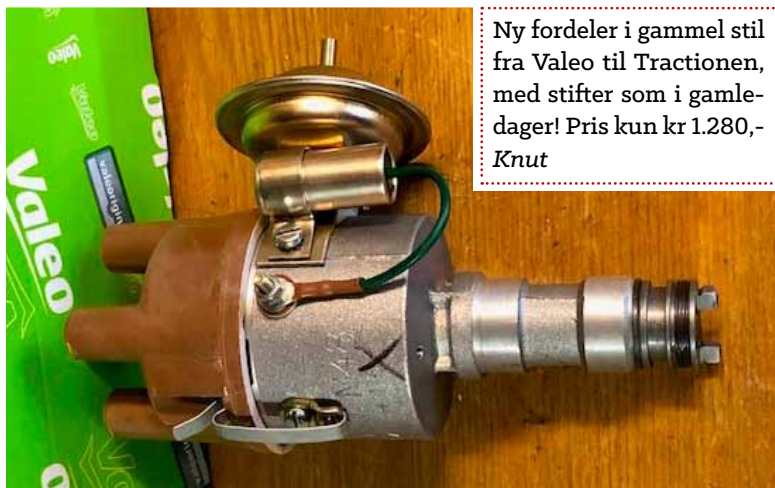
Lefebvre var en mycket hetsig och otålig person. Hans humör var hemskt. Och han förlorade snabbt intresset för sina konstruktioner så snart han konstaterat att de fungerade. Han överlät gärna till andra att föra idéerna vidare till produktionsstadiet.

Fyra milstolpar

Under sina 24 aktiva år hos Citroën hann André Lefebvre ta fram fyra bilar som alla betraktas som milstolpar i bilhistorien – Tractionen, H-skåpet, 2 CV och D-modellerna.

Ingen annan bilkonstruktör har bidragit med så många framåtsyftande idéer som André Lefebvre. Ändå är han okänd för de flesta, eftersom han inte satt sitt namn på ett eget bilmärke och eftersom han själv var totalt ointresserad av berömmelse och publicitet.

1957 blev André Lefebvre svårt sjuk. Den 7 juli 1958 blev han förklarad sjuk och den 25 juli lämnade han sin anställning hos Citroën. Den 4 maj 1964 avled Lefebvre på grund av en brusten blindtarm..



Ny fordeler i gammel stil fra Valeo til Tractionen, med stifter som i gamle dager! Pris kun kr 1.280,-
Knut

BILER TIL SALGS I SVERIGE

På svenske fyndbørsen ligger disse to godbitene ute:

Citroën B 11:A -48: 90 000,-

Omskøtt originalbil, nyren. motortopp og bromsar, blinkers diskret fram och bak, original-klädsel. Bra däck.



Citroën B11 sport 1954: 53 000,-

Är under renovering, svetsarbetet klart, motor, växellåda och axlar klart, invändigt lackerad så även hjulhus, motorutrymme kvarstår, under i stort allt grundat och kvarstår div. spacklingsarbete, dock ej några större saker för karossen är rak och fin. Bilen kan anses helt komplett, även nytt innertak och klädsel medföljer. Äldre reg.handlingar finnes för registrering.

<https://www.fyndborsen.com/>



LØST OG FAST fra sekretæren

16-18. september 2020

Det 17.de ICCCR (International Citroën Car Club Rally) arrangeres i Polen, i byen TORUN. Det er allerede mulig å melde seg på, og påmeldings-avgiften er lavere desto tidligere du melder deg på. Hjemmesiden vår vil etter hvert gi mere informasjon etter som det kommer.

Danskeklubbens treff blir avholdt **17-19. august 2018** (helga før vårt treff), og på Ærø, en øy sør for Fyn. Ytterligere info vil komme på hjemmesiden vår, når vi får mere info.

Nytt medlem:

Vi ønsker **Ketil Gram**, fra Ulefoss velkommen. Han har ingen bil enda, skal flytte til Stavangerområdet, og har derfor fått kontaktinformasjon til Stavanger/Sandnesmiljøet.

LMK-forsikringen

I forrige Citrophile skrev jeg litt om «bruker-begrensninger» for våre LMK-forsikrede kjøretøy.

En komplettering er nødvendig: Familie-medlemmer i egen husstand kan benytte bilen, det kan også LMK-medlemmer. Da blir egenandelen ved uhell være kr 2000.- Hvis barn/ svigerbarn/ barnebarn eller andre benytter bilen, så kan de det, men egenandelen ved skade vil da øke til kr 5000.-

Et lite tankekors: Selv har jeg gjennom årene samlet alle mine forsikringer i samme selskap. Ikke bare veteranbil, men hus, båt, hytte etc. Har lojalt fulgt LMK-samarbeidende selskap (LMK/IF->Tennant -> Watercircles) og har nå flyttet til LMK-IF, og forhandlet da frem en hyggelig premiereduksjon ved bytte fra Watercircles til IF. Premiereduksjon har det også vært ved tidligere selskapsbytter, så det ser ut til at «alle» selskaper øker prisene «litt ekstra» hvert år og har litt å gå på. Min erfaring er at vi må/bør forhandle jevnlig.

Ta en titt på politen med info om hva du har forsikret, og sjekk med et annet selskap om hva de har i forsikringspremie på tilsvarende forsikring. Ikke informer hva du betaler i premie til konkurrerende selskap. Det koster lite/ingenting å bytte selskap for oss, men det burde jo koste litt for selskapene at vi stadig flytter forsikring.