

Den forhjulsdrevne

En av tidenes mest innflytelsesrike biler er **Citroën Traction Avant**.
En bil som ble en enorm suksess, men som også knekte sin skaper.

TEKST OG FOTO: LORD ARNSTEIN LANDSEM





1929:

Den industrialiserte verden er i krise. Arbeidsledigheten er skyhøy, og det er økonomiske krisetilstander. André Citroën, som har startet Citroën i 1919, sliter som så mange andre bilfabrikker med salget. Men den geniale franskmannen har en plan: En liten forhjulsdrevet bil med fantastisk veigrep, lavt karosseri og en clutchløs girkasse. Mange av hans rådgivere påpeker at det er for mye nytt på en gang. Imens fortsetter de utallige prøvekjøringene. Nye problemer dukker stadig opp, og feilene blir rettet gang på gang. For å fortsette utviklingen, trengs stadig mer penger.

Spesielt den clutchløse girkassen (kalt «frityrkokeren») byr på mange problemer, og 14 dager før presentasjonen bestemmer man seg for å bruke en konvensjonell 3-trinns girkasse. Presentasjonen er 24. mars 1934, og den 18. april blir bilen offisielt presentert på messen i Paris. Alle er glade, og ordrene strømmer inn.

Traction Avant er en enorm suksess, og ikke uten grunn. Under det lekre designet skjuler det seg en av de mest banebrytende biler verden har sett.

LETTERE OG BEDRE ENN KONKURRENTENE.

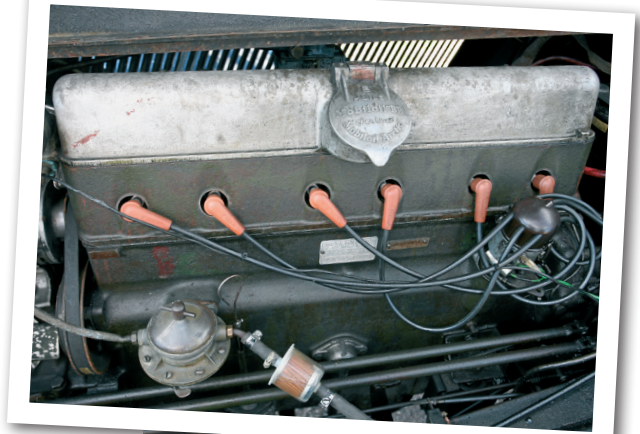
På denne tiden ble biler bygd etter den gamle oppskriften med å plassere et frittstående karosseri oppå en separat ramme, omtrent på samme måte som når man lager et campingbygg til et lasteplan i dag. Men Citroëns nyskapning har et selvberende karosseri som består av en

buesveiset monocoque, en fremgangsmåte som konkurrentene etter hvert kopierer.

Fjæringen er også utrolig avansert for sin tid. Forhjulene er uavhengig fjæret av hverandre, og bruker torsjonsstag og bærearmer på en tid da de fleste bilfabrikker fortsatt bruker stiv fjæring og bladfjærer av samme type som man finner på hestekjerrer. Dessuten er bilen framhjulsdrevet, noe som gjør den til verdens første framhjulsdrevne produksjonsbil med stål-monocoque.

Alt dette medfører at bilen er både lettere og har bedre kjøreegenskaper enn konkurrentene. Den første modellen kalt 7A har en 1313-kubikk motor, og blir raskt erstattet av 7B med 1529 kubikk. Deretter kommer 7C, 11 og 15 (de to siste numrene refererer til såkalte franske skattehester). 15 kommer i 1938 og har en 2867 ccm motor. Modellen blir gjerne kalt «Big Six» i mange markeder takket være sin 6-sylindrede motor.

Mest legendarisk er den mytiske 22CV, den såkalte «Super Traction» som blir vist på bilutstillingen i Paris i oktober 1934. Med en helt annen front, og en V8 på 3822 ccm (22CV var en dobbel 11, således ble 1911 ccm til 3822 ccm). Brosjyrer blir laget, men etter at en håndfull prototyper er bygd, blir 22-prosjektet skrinlagt. (Prototypene blir så bygd om >>>



Hybrid sparer miljøet!

FORSKUDDSLIEIE KR 0,-



INTRODUKSJONSTILBUD!

Tahoe 4x4, hybrid. Leasing fra kr 7.497,-*

*eks. mva pr mnd. Rente 5,25%. 60 mnd/100.000 km. 5 års leasing-periode. Leie blir mindre ved kontant innbetaling eller ved innbyttebil.

I Tahoe Hybrid troner du høyt og får det store overblikket over trafikkbildet. Alle bekvemmeligheter hører med til standardutstyret.

FOR ALLE TRE OG ALT DET ANDRE.

Velg 2 eller 3-seters løsning. I lasterommet det er plass til alt for enhver hobby eller alt en håndverker trenger av verktøy

HYBRIDBILER GIR MINDRE UTSLIPP OG LAVERE FORBRUK.

Ny Tahoe Hybrid har kommet med kraftig 150 hk el.motor og en enda sterkere V8 bensinmotor som slår automatisk inn når du virkelig trenger krefter.

Sylinderutkobling reduserer forbruk og utslipp når du legger opp til det. 4x4, store hjul og reduksjonsgir tar deg helt fram

Null NO_x til omgivelsene

35 år med yrkesbiler GM/US

Bergheim

www.bergheim.no

OSLO: Tlf: 22 57 65 00.

DRAMMEN: Tlf: 32 80 94 00.

SARPSBORG: Tlf: 69 12 88 00.

BERGEN: Tlf: 55 19 90 00.

Når prisen teller!

09* XV1900:
Før 285.900,-
Nå kun
235.900,-

YAMAHA
5 YEARS
WARRANTY



*Farger: Sort, hvit og blå

Spar
50.000,-

Hos din Yamaha-forhandler får du rene penger i rabatt.

Ingen utstyrsrabatt eller lignende, men tusenlapper du kan bruke på noe annet. Vi har gode høstpriser på flere modeller, kontakt din forhandler!

YAMAHA
www.yamaha-motor.no

til vanlig 11CV og selges med den firesylindrete motoren under panseret)

22CV er sett på som den hellige gral blant Citroën-fanatikere. En av prototypene blir ikke bygd om til 11CV og overlever krigen, men blir så ødelagt noen år senere av Citroën-designer Pierre Boulanger. I dag finnes det ingen 22CV, men fortsatt lever ryktene om at et par biler ble solgt med V8-motoren og at en doktor i Nord-Frankrike kjørte rundt med en slik før krigen. Hvor den ble av etterpå, vet ingen...

SUKSESS MED BISMAL. Tilbake til vanlig Traction Avant og dens suksess: Fra 30- til 50-tallet spiller bilen en stor rolle i fransk kriminalfilm, og under krigen er det Citroëner i alle leire. I juli 1957 ruller den siste Traction Avant av samlebåndet. Da har 759 111 biler blitt bygget over en periode på 23 år.

Dessverre for André Citroën får han aldri nyte suksessen. Han er nedbrutt av overanstrengthet og dårlig økonomi. Det resulterer i at fabrikken blir erklært konkurs i 1934, og André Citroën dør av magekreft året etter. Den største kreditoren er dekkelskapet Michelin, som dermed blir eier av Citroën fra 1934 til 1976. Men aldri så galt at det ikke er godt for noe: Med Michelins penger og ressurser kommer Citroën med mesterverk som DS i 1955 og CX i 1974.

EN INN, TO UT. Helge Guldberg (63) fra Tofte er ordentlig Citroën-entusiast, og sekretær i den norske klubben Traction Norge. Han eier 3 stykker av arten, et objekt 11BL fra 1937, en 1954 11BL og bilen du ser på disse sidene, en 1949 15-Six.

Dette eksemplaret har kun gått 95 000 km siden 1949, og den franske ambassade var første eier. Det er en urørt originalbil, og ifølge eieren er det kun flikket litt på forskjerner og dørstokker, ellers er alt som originalt.

Helge kjøpte bilen i 2009 etter å ha lovet kona at hvis han kjøpte denne bilen, så måtte to ut. Traction Avant er en komfortabel langtursbil takket være et særdeles romslig interiør, gode tykke seter og den allerede nevnte fjæringen.

Helge er ikke redd for å bruke sine gamle klassikere. På turlisten står blant annet

langturer til Belgia, Sveits og Skotland i henholdsvis 1998, 2004 og 2005. Bortsett fra litt skuring på belgiaturen, har resten av kjøringen vært problemfri. Det sier sitt om kvaliteten på disse bilene. ▲



Baksetet er gigantisk!



Vippearmen – som seg hør og bør på denne tida.



1949 CITROËN TRACTION AVANT 15-SIX

Motor:	2,9-liter R6
Effekt:	76 hk
Toppfart:	130 km/t
0-100:	21,2 sek
Forbruk:	1,52 l/mil
L/B/H:	476/179/156 cm
Vekt:	1325 kg

