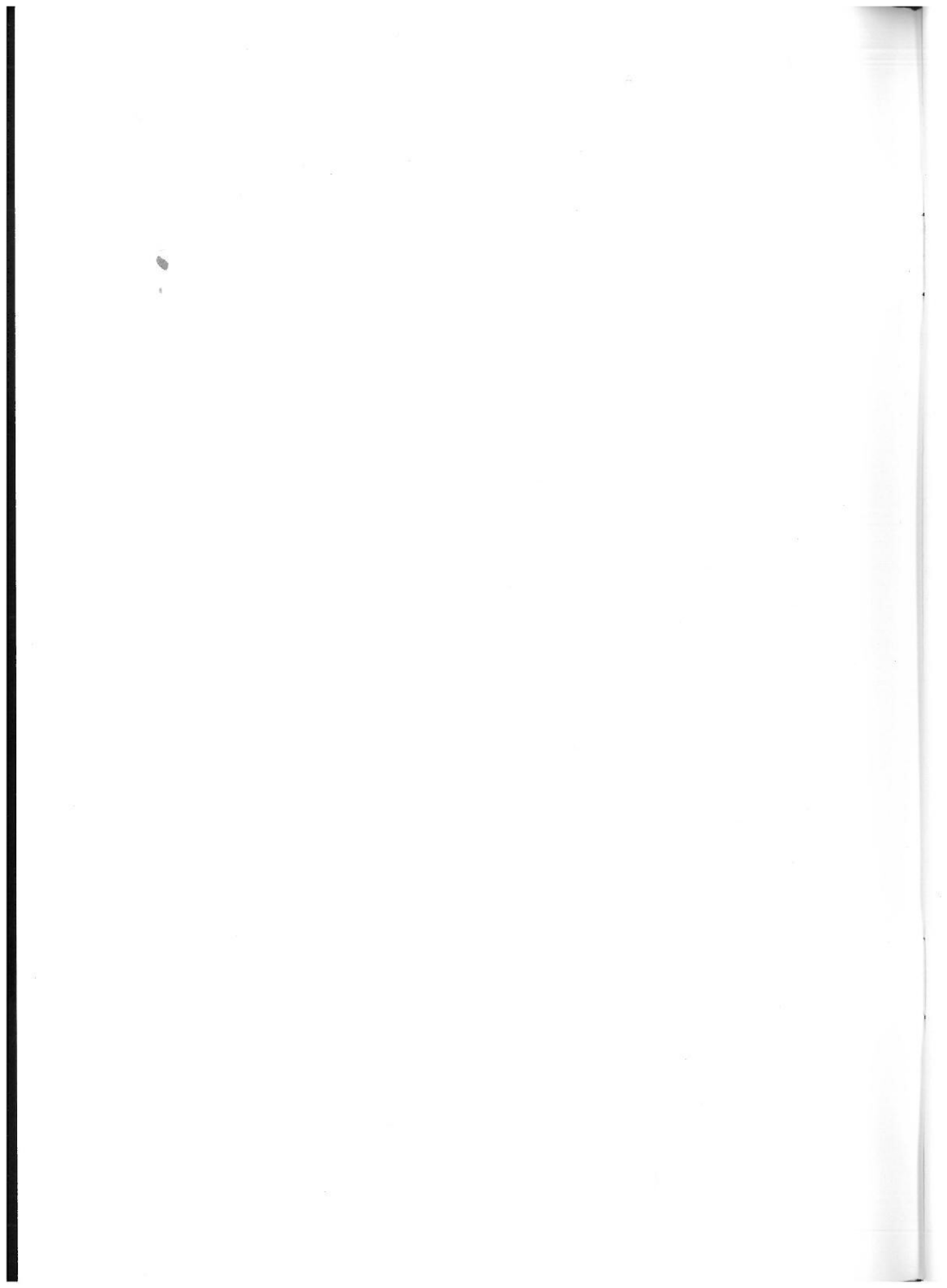


2CV – 50 år 1998



6203
syst. 10/58



2CV - 50 år

Udgivet af Citroënisterne i Danmark



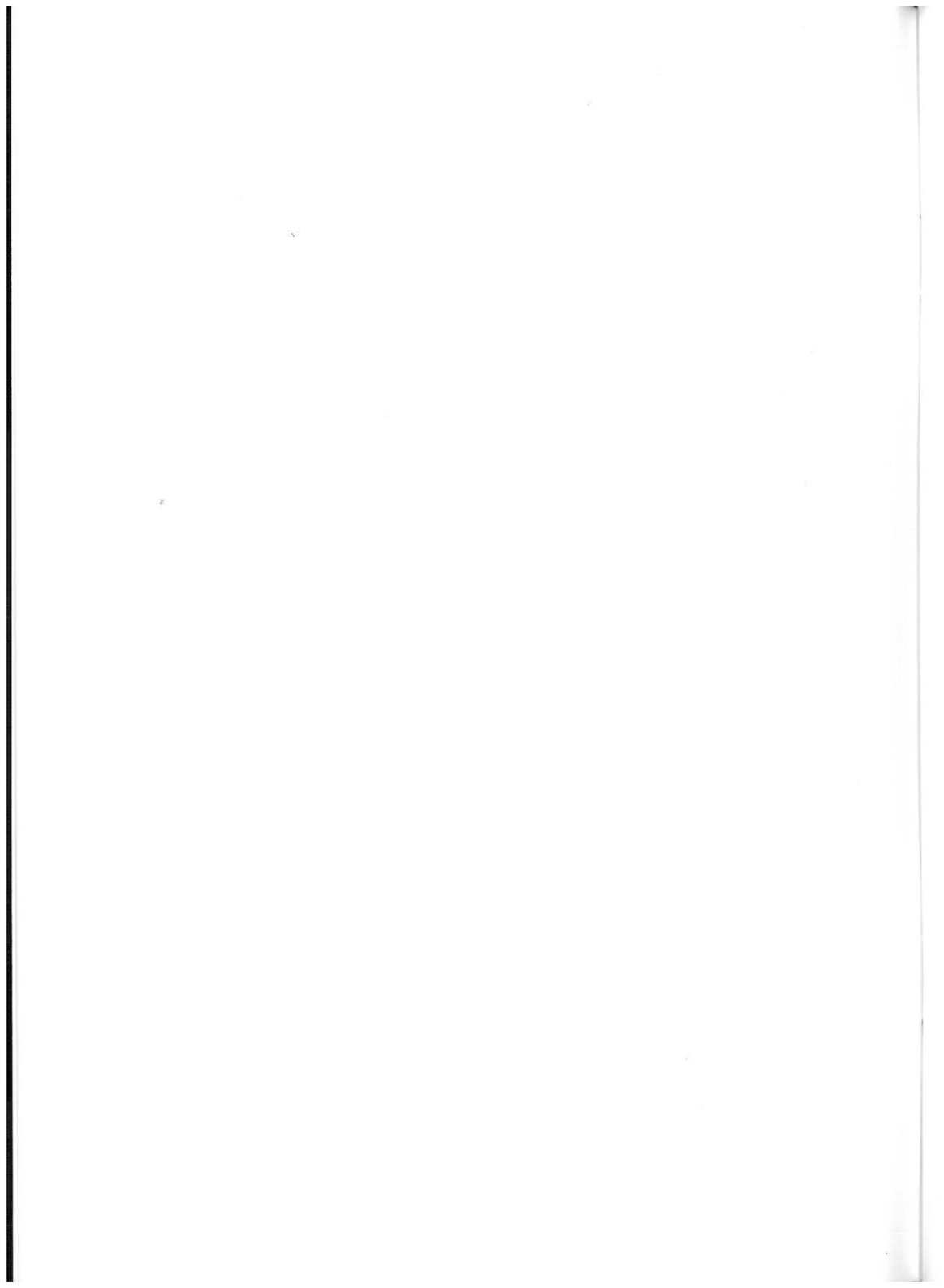
Forsidebillede: 2CV, 1986 og 2CV 1958, fotograferet af Kaj Sørensen
Artikler skrevet af Bjørn Stegger, Mogens H. Damkier, Gert Bue Larsen, Jan Beck
Jensen, Kaj Sørensen og Ulrik Hildebrandt

Opsætning og sats: Thomas Færch-Jensen
Tryk: BuwiTryk ApS



INDHOLDSFORTEGNELSE

KÆRE 2CV; TILLYKKE MED DE 50	SIDE 8
VI PRØVEKØRER CITROËN AMI8	SIDE 12
FABRIKATIONEN AF 2CV – ET SJÆLDENT SYN	SIDE 20
TREOGTREDIVE ÅR MED CITROËN A-MODELLER – ELLER SOM 4 1/2 GANG RUNDT OM JORDEN	SIDE 32
11 FORSKELLIGE 2CV-BROCHURER GENNEM TIDERNE... ..	SIDE 42
LIDT HISTORIE... ..	SIDE 54
TIL SAHARA... ..	SIDE 69



STORE OPLEVELSER, store følelser. Berusende glæde og stor stolthed. Sådan er vi mange, der oplever vores 2CV. En lille bil til de store udtryk. En lille bil, der har haft – og stadig har – stor betydning for mange mennesker.

I 1998 var det 50 år siden verden første gang stiftede bekendtskab med bilen. Det bør naturligvis fejres.

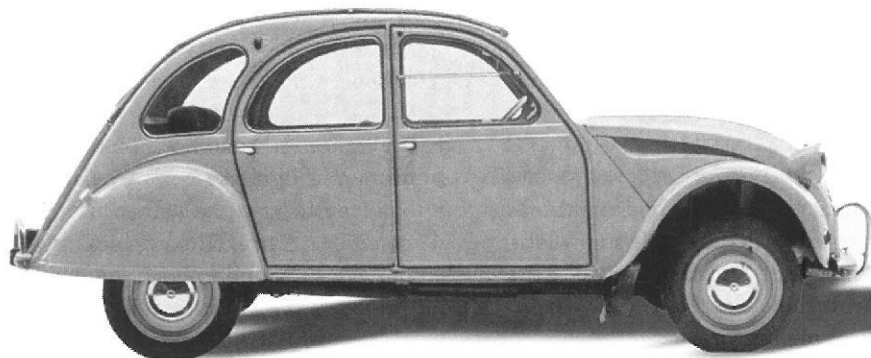
I dette lille hæfte har vi valgt at bringe forskellige menneskers forskellige oplevelser af 2CV'en og dens nærmeste familie – de såkaldte A-modeller.

Vi ønsker god fornøjelse med læsningen – og mange gode kilometer med din bil fremover.

Med venlig hilsen

Citroënisterne i Danmark.

KÆRE 2CV; TILLYKKE MED DE 50



SOM BEKENDT findes der kun et motor-drevet køretøj på fire hjul, som perfekt forbinder 30'ernes bedste begreber om romantisk og vidunderligt automobildesign med fritliggende skærme, selvstændige, dråbeformede forlygter og fritsvungne karrosserilinjier – med nutidige køreegenskaber og evigt ung, kompromisløs basisteknik: Vores højtelskede halvtredsårs-fødselar:

Citroën 2 CV!

Det bedste ved 2 CV'en er selvfølgelig, at man lige fra 1948 har kunnet erhverve sig denne „vintage car“ med beskedne midler på lommen. Man har aldrig skullet være millionær for at dyrke kulten omkring 2 CV. Billigt har vi alle kunnet opnå og opleve alle de glæder, som den lille ydmyge 2 CV med det store og dybt originale Citroën-hjerte giver os – de fanatiske 2 CV fans!

Straks man møder sin 2 CV, bliver man blød om hjertet. De tætsiddende forlygter, den lavthængende front med det

trutmunde-formede kølgitter og de stolte dobbelte chevron'er vækker alle ens moderlige / faderlige følelser!

Den lille bil ser ud, som om den trænger til ens hjælp! Man må hen og klappe den kærligt på motorhjelmene! Og når man så åbner hjelmen, bliver ens trang til at hjælpe endnu større! For det, der møder ens øjne dybt dernede i det store motorrum, er den lillebitte motor: Kan den virkelig klare sig ved egen kraft?

Jeg tager fat i det smukke aluminiumsdørgreb og åbner døren: Kan den nu holde? Eller brækker den simpelthen af? Nej, naturligvis ikke!

Mens jeg sætter mig tilrette i det knirkende bløde, men superkomfortable sofasæde, tænker jeg på de store fornøjelser, 2 CV'en i halvtreds år har givet os alle:

Den totale køreglæde. Et orgie i køreindtryk. Føle 2 CV'ens puls, mærke dens liv, mærke vejbanen, have optimal kontakt med vind og vejr. At arbejde sam-

men med sit kære køretøj. Og at være mæt af sanseindtryk, når man når frem til sit bestemmelsessted.

2 CV'ens motor er et teknisk vidunder, som konstruktivt nærmest er beslægtet med Porsche's og Ferrari's flade seks- og tolv-cylindrede motorer. Og lydbilledet i 2 CV'en, når den bestiller noget, lader ikke en Ferrari Testarossa noget efter. Der er lige så megen dybt brølende indsugningsstøj fra 2 CV'ens dobbelte Solex som fra Ferrari's Bosch / Marelli indsprøjtningssprøjtningsbatteri. Transmissionen af ventilstøj og tandhjulenes hvinen ud igennem letmetaltopstykkerne og letmetalmotorblokken er ligeværdig. Og det totale støjniveau er det samme. Ved 7.500 omd./min er der 103 dB i Ferrari'en. I 2 CV'en er der også 103 dB, men allerede ved 7.000 omd./min!

Det usynkroniserede, ligeskårne første gear i 2 CV, de pirrende, højfrekvente vibrationer i den pragtfulde runde gearknop og hele gearskifteforløbet leder tanken hen på Jaguar E-Type Mark I. Det er en fryd at arbejde med disse gear! Selve gearknoppen / gearskiftets placering centralt og i vandret plan med ratnavet har 2 CV for øvrigt tilfælles med den fornemste af alle Ferrari'er: GTO - i den oprindelige udgave fra 1962. Speederen og bremsepedalen i 2 CV sidder naturligvis i samme skråplan, så det er let og naturligt at lave hæl-og-tå, når der skal kobles dobbelt ud til første gear under en nedbremsning.

Og bremserne: „Vidste De, at en 2 CV har gode bremser?!“ som „Bilen“ skrev i en pseudotest af 2 CV'en for mere end 10 år siden. Jo, det ved vi. Tre bagkofangere har andre bilisters forsikringsselskaber måttet betale til vores 2 CV'er i tidens løb!

2 CV'en er næsten smukkest nedefra:

Så kan man rigtigt se dens vidunderlige konsekvente ramme, de suverænt enkle uafhængige hjulophæng - og de helt genialt på langs forbundne affjedringslementer. Og beundre styregeometrien. Forhjulene, der læner sig indad i svingene, så X-dækkene hænger perfekt fast i vejbanen, selv om karrosseriet hælder kraftigt udad!

Igennem det dejlige tykke étegrede rat kan man mærke alt fra vejbanen. Og der skal arbejdes hårdt med rattet i svingene og også ligeud. Fuldstændig som i en Porsche!

Op i sin bagdel får man alle de nødvendige signaler. Som den berømte østrigske mangedobbelte Formel 1 verdensmester, Niki Lauda, sagde: „Man kører bil med røven!“ Affjedringen i 2 CV er egentlig lige så særpræget som resten af vognen. Man føler alt, men henover de større ujævnheder klæber 2 CV'en til vejbanen, uden at man bliver udsat for ubarmhertige stød og chok.

Kort sagt findes der ikke et køretøj, der på en mere kontant måde end 2 CV'en giver sin fører alle de indtryk, som gør kørselen til en stor og sikker oplevelse. Man er straks klar over, om det er glat. Og man kan altid mærke, når grænserne nås.

Når vinden blæser skråt ind forfra, er det at styre 2 CV som at sejle windsurfer. Man skal konstant holde 2 CV'en op imod vinden, mens karrosseriet duver, dørene sitrer og kaleschen blaffer. Fløjtemusik for 2 CV!

En vinteraften med dyb, nyfalden sne kan det hænde, at man oplever en stjernekund i sin 2 CV: At holde for rødt lys tre gange i træk ved siden af én af succesdrengene med korthårsfrisur, bredskuldret tøj med de rigtige mærker og high-tech ur i sin tyske „Premium-Klasse“

potensforlænger. Og jorde blyfodsnarkomanen hver gang, der bliver grønt, fordi hans alt for brede Continental sutter – trods EDS, ATC og ASC – ikke kan få fat, mens 2 CV'ens Michelin savklinger flænses sig ned igennem den tykke sne.

En høj sommerdag i de sydsvejsiske alper med tilbagerullet kalesche har man rigtig nydt udsigten fra sin orkesterplads – på vej op til de sneklædte tinder i sneledefart – af indlysende årsager forrest i køen! Men nedad bjergsiderne kan 2 CV'en presse en BMW, så den til sidst må overgive sig og køre tilside, mens den blå, oliemættede røg vælter ud af dens to tykke udstødningsrør.

I en sen aften på kystvejen mellem Amalfi og Positano – på Sorrento halvøens sydside, må både nyere Fiat'er og Citroën'er trække tilside, efter at de har været på vej ud over serpentinersvingene med henholdsvis bagenden og forenden forrest!

Grand Place, Bruxelles. En meget våd nat. Det regner tove. Vi styrter hen til vores 2 CV. Tilbage mod nattens hotel. De små gule lygter oplyser den spejlblanke pavé. De trofaste viskere nedkæmper flodbølgen udenfor. Hvor er det dejligt at sidde inde i sin „paraply“ og høre regnens karakteristiske trommen på kaleschen!

Ja, bare på sådan en helt almindelig vinterdag er det en vidunderlig oplevelse at køre på arbejde i sin 2 CV: Først skal man besejre sine dybfrosne dørlåse. Så venter man med spænding på, om de to små cylindre kan vækkes til live. Derefter skal man igennem en længere opvarmningsperiode med delikat betjening af både speeder og choker. Og gearskiftet og gearkassen skal også behandles med lige dele varsomhed og

brutalitet, indtil det hele ligesom har fået varmen. Det er egentlig synd, at man skal vække sin 2 CV i sådan et vejr! Men efter 8 – 10 kilometer er 2 CV'en frisk til dåd. Alt er varmt og godt. Varmen strømmer ind igennem de små blikkanaler. Var der nogen, der sagde termotop. Nej vel, en 2 CV er en „paraply på fire hjul“, ikke en mikrobølgeovn!

Med sideruden klappet op – flagrende ud til siden – for at undgå alt for megen dug på vinduerne – og for at nyde den frostklare morgenluft i fulde drag – tøffer man igennem sneen, mens ens ører modtager sød musik fra det venstre fordæk. Michelin X-hugormemønstret afgiver en højlydt, hvalagtig sang, mens det dræner sne og smat til den store guldmedalje. De to små viskere bevæger sig i meccanotakt til den snerrende og bassyngende viskermotor. Udsynet igennem „brevsprækken“ er perfekt!

Det er denne pragtfulde musik, der er så typisk for de enkle glæder ved at køre og beskæftige sig med 2 CV. I hvilken anden bil kan man få så stor en oplevelse ved bare det, at viskerne fungerer, stønner og har det godt?

Det hører med til samlevet med en 2 CV, at man skal have fat i smørekande, skruetrækker, topnøgle og unbracoskruenøgle temmelig tit for at småjustere og småreparere alle de små detaljer, som hele tiden flytter og forrykker sig, truer med at dratte af – eller bare rasler og skramler! Og ligegyldigt hvor meget man gør ud af at pleje sin kære 2 CV, vil det altid konstant rumle, knirke og knage ét eller flere steder i motorrummet, fra dørene, instrumentbrættet, bagagerummet, undervognen – for ikke at tale om kaleschen!

Og så er 2 CV'en også en humørsvin-

ger. Nogle dage kører den meget bedre end andre. Hvis man en dag kan mærke, at ens 2 CV føler sig halvsøj, skal man bare vente til dagen efter. Så spinder den helt sikkert som en kat!

Det kræver en ganske særlig indstilling at køre 2 CV. Man skal yde meget, koncentrere sig dybt, bruge alle sine kræfter i arme og ben, være meget modstandsdygtig overfor kulde og træk – og finde sig i at få rifter og skrammer og flænset sit tøj af alle 2 CV'ens skarpe kanter.

Men så får man desto mere igen.

For der findes ikke noget andet køretøj, der giver sin ejer og passagerer så mange dejlige, intense oplevelser undervejs som en 2 CV!

Og tilfredsstillelsen af at være kommet frem. Både 2 CV og besætning har præsteret et monumentalt stykke arbejde. 2 CV'en har adlydt alle ens kom-

mandoer og ønsker trofast og pålideligt.

Vi er dybt taknemmelige og klapper ømt og blidt vores 2 CV på viskermotorkassen!

Kære 2 CV!

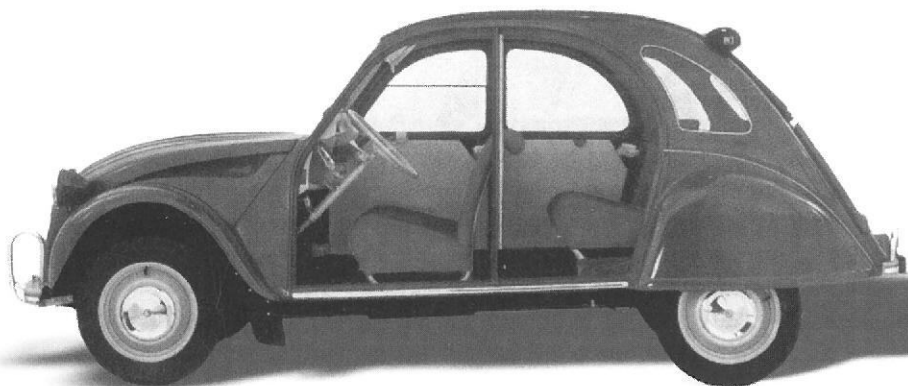
Du vores højtelskede „paraply på fire hjul“!

Hjerteligt tillykke med de halvtreds år!

Tusind tak for alle de pragtfulde ture til nær og meget fjern, du har givet os!

Du vil altid være lige ung - og leve lige stærkt i vores hjerter!

Vi glæder os til sammen at køre videre i de næste 50 år!



Bjørn Stegger

VI PRØVEKØRER CITROËN AMI8



Test fra Skandinavisk Motor Journal nr. 4/70 skrevet af Mogens H. Damkier

Artiklen er gengivet med Mogens H. Damkiers tilladelse

BAG AMI8 ligger en teknisk filosofi, der må siges at være væsensforskellig fra almindelig standard. Dermed være sandelig ikke sagt at konstruktion og udformning i AMI8 ikke er i orden – tværtimod – men man viser en vis dristighed i at tage sit udgangspunkt mere fra Bismarcks lære end fra de fantasidmarvende markedsanalyser.

Bismarck har sagt noget i retning af, at publikum skal bare have tæsk - i hvilken forbindelse disse ord er rullet ud under hans imponerende skæg ved jeg ikke, men det kan benyttes som slagord for alle, der prøver noget nyt og spændende lige fra abstrakt kunst til teknik og viden-skab. Selvfølgelig er det en langt mere sikker levevej at undersøge, hvad publi-

kum vil have, for derefter at opfylde ønskerne, men der kommer sjældent noget nyt eller noget særlig glørværdigt ud af den fremgangsmåde.

Selvfølgelig er AMI8 arveligt belastet fra 2CV, da den i store træk er opbygget på samme måde. 2CV var aldrig tænkt som nogen almindelig personvogn, men derimod som et nytte køretøj med mange muligheder og god driftsøkonomi. AMI8 er derimod bygget som en personvogn, hvilket dog ikke har medført, at man i nævneværdig grad har skiftet produktionspolitik. Man ofrer fortsat ikke penge på detaljer, der virker teknisk underordnede, skønt disse for det store publikum kommer til at minde om skønhedsfejl, men til gengæld bruger man mere på

konstruktive finesser, som publikum ikke uden videre kan vurdere.

Motor og transmission

Den tocy lindrede, luftkølede boksermotor er overtaget fra AMI6, men effekten er forøget til 32 hk ved 5720 o/m bl.a. gennem en væsentlig forøgelse af kompressionsforholdet og ved brug af en registerkarburator.

Det er en særpræget konstruktion med opbygget krumtapaksel og udelelige plejlstangslejer, der ikke desto mindre er udformet som glidelejer – man skulle mene, at det var billigere og hurtigere at smede krumtapakslen i et stykke og benytte delelige plejlstangslejer. Ved hovedreparation skifter man delene ud, og en ny krumtapaksel med plejlstænger koster kr. 445,85 for fabriksnye dele. Der er heller ikke noget med overstørrelse i stemplerne, for man skifter støbejernscy lindrene ud, og disse koster med nye stempler kr. 240,-. Der er 9 times arbejde på disse udskiftninger og 1 time til renovering af topstykkerne – i disse tider er indbefattet afprøvning med fuld montering.

Cylindre og topstykker omgives af en kølekappe, og en aksialblæser sørger for køleluften, der i opvarmet tilstand benyttes til vognens varmeanlæg ved simpelt hen at åbne for et spjæld. Dette varmeanlæg er i det store og hele tilfredsstillende til vore klimatiske forhold, men ved større kuldegrader bør systemet suppleres med en benzin-brænder.

Motoren er monteret med en vekselstrømgenerator, og tændingsanlægget omfatter en afbryderkontakt, centrifugalregulator og spole med et tændkabel til hver cylinder. Gnisten springer altså hver gang stemplerne er i top, men gnisten i udblæsningsslaget har naturligvis

ingen betydning. Tændrørene forbrændes lidt hurtigere på denne måde, men til gengæld har man kun to at udskifte, og man har ingen kvaler med fugt eller slid i en fordeler, og man kan ikke som ved uensartet kontaktafstand på en dobbeltkontakt få forskellig fortænding på de to cylindre.

Knastakslen trækkes med tandhjul (begge af stål), der har skråtskårede tænder. Knastakslens store tandhjul er egentlig sat sammen af to smalle tandhjul med en fjederforspænding imellem. Det afmonterede tandhjul ser mærkeligt ud, fordi tænderne på de to dele ikke flugter. Først når tandhjulet monteres og presses i indgreb med krumtapakslens lille tandhjul, flugter tænderne, og fjedererspændingen optager alt slør således, at dette sæt tandhjul arbejder absolut lydløst. Der sker aldrig noget med knastakseldrevet, og ved hovedreparation er der ingen udgift til ny knastakselkæde eller til et nyt fiberhjul. Der er heller ingen udgifter til pakninger, for delene er slebet sammen. Manglen på toppakninger forklarer også, at man har meget lang levetid på ventilerne – udskiftning af ventilstyr er så godt som ukendt – fordi topstykkets varme har mulighed for frit at forplante sig til cylinderen.

Man vil altså se, at denne motor er absolut forbrugervenlig, for den er ikke bygget til den lavest mulige fremstillingspris, men derimod til de lavest tænkelige vedligeholdelsesomkostninger. Ved en hovedreparation risikerer man ikke, at fabrikkens mål ikke overholdes, for der anvendes fabriksnye dele, og man spiller ikke hasard med nedslibning af søler til pletvis under hærdegrænsen.

I modsætning til de store Citroën modeller ligger motoren i AMI8 foran foraksellinien, og den trækker over koblingen

tilbage til en firetrins gearkasse, der ifølge specifikationerne er fuld-synkroniseret. Skal vi sige 3? Sagen er nemlig den, at det ikke er en egentlig synchromeshkobling til første gear, men derimod en bremsering, der ved stilstand bremser førstegearhjulet således, at man kan skifte lydløst til første gear ved stilstand. Hvis man under kørslen vil skifte lydløst fra andet til første gear, må man benytte dobbelt udkobling. Dog skal det siges, at man kun sjældent behøver at benytte første gear, medens vognen triller, så det skal ikke virke afskrækkende. Typisk for Citroën har man ikke ofret så megen omhu på første gears tandhjul, der har lige, hvilket vil sige vinkeletret, tandskæring, og følgelig larmer første gear helt overdådigt. Hvordan man har fået det til at larme så bemærkelsesværdigt, vides ikke, men det er simpelthen i en usædvanlig målestok. Man kan ligefrem se nogle franske konstruktører med osende cigaretter, små sorte overskæg og store armbevægelser forklare hinanden, at første gear bruges kun i meget små promillier af vognens samlede køredistance, så det er der ingen grund til at ofre penge på. De mest langstrakte diskussioner blandt franskmænd fremkommer, når alle er enige – ellers er der altid en eller flere, der går i dyb fornærmelse, og så stopper diskussionen. Man må jo indrømme, at synspunkterne er rigtige, men det er også dristigt at spare på en detalje, der aldeles omgående vil støde køberens øre.

Gearkassen trækker frem til differentialet, og som på de øvrige Citroën modeller er forhjulets bremser anbragt ved differentialets udgående aksler. På 1970-modellen er det skivebremser, og momentet overføres til de drivende forhjul gennem kardanaksler med homokinetiske led.

Hjulophængninger

Hjulophængningerne er overtaget direkte fra 2CV, og der er altså tale om langsgående svingarme både for og bag. Det er velkendt, at disse hjulophæng giver en krængningsakse helt nede ved vejbanen, og krængningen i sving er for 2CV nærmest overdådig. Knap så galt er det med AMI8, dels fordi den har kraftigere fjedre, dels fordi den har hydrauliske støddæmpere.

Affjedringssystemet – ligeledes hentet fra 2CV – er særpræget på den måde, at det forbinder for- og baghjul i hver side. De langsgående svingarme er i forbindelse med langsgående trækstænger, der ender i et „ventilhoved“. Mellem dette støt-tepunkt og fjederhuset er indspændt en skruefjeder for hver trækstang, og ved opslag af f.eks. et forhjul vil trækstangen trykke skruefjederen sammen. Selve fjederhuset er også indspændt mellem et par gummifjedre, og ved aktivering af forhjulets skruefjeder vil også hele fjederhuset blive trukket fremefter, og på den måde bliver også baghjulets skruefjeder aktivret således, at baghjulet trykkes hårdere mod vejbanen. Affjedringsbevægelserne bliver derfor i nogen grad lige op og ned i det vandrette plan for karosseriet, og når begge hjul i samme side belastes ved kørsel gennem sving, bliver de to hjuls fjederspænding noget kraftigere.

De hydrauliske dæmpere ligger parallelt med trækstængerne, og man vil bemærke, at også på denne konstruktion er hjulophængning og affjedringssystem samlet i knudepunkter, hvor den bærende konstruktion er gjort stærk, hvilket er medvirkende til en lav egenvægt.

Et specielt dæmpningssystem er også overtaget fra 2CV. Det er inertidæmperne anbragt ved hvert hjul. Inertidæmperen består af en lodretstående cylinder i hvil-

ken et lod er anbragt. Loddet kan bevæge sig op og ned, og en luftkanal udligner lufttrykket og tillader olie at komme fra bunden af cylinderen op til toppen af denne. Loddet er fastgjort til en underliggende skruefjeder, der er fastgjort til cylinderens bund. Ved opslag af et hjul vil loddets inerti gøre modstand, og fjederen vil blive trykket sammen. Når hjulet når det maksimale opslag og et kort øjeblik er i ro, inden det begynder tilbageslaget, vil fjederen begynde at rette sig ud, og i tilbageslaget vil fjederen allerede være i hvilestilling, og loddet vil trække i fjederen og dermed i hjulet, inden dette når hvilestillingen på en jævn vej. Loddet kommer på den måde ikke til at indgå i den uafjedrede vægt, og den dobbeltvirkende dæmper kræver ingen befæstigelse til den bærende konstruktion og derfor heller ingen lokal forstærkning af denne.

Interiør

Forhjulene er anbragt så langt fremme, at skærmmaskerne ikke stikker ind i kabinen. Der er derfor fortrinlig plads til fødderne ved de to separate forstole, og da der hverken er kardantunnel eller centralrør, er der også storartet plads ved bagsædet, der kan tages helt ud af vognen, når man har brug for ekstra stor bagageplads.

Som på de store Citroën modeller er ratstammen ombøjet til en enkelt ege for ratkransen. Ratstammen er direkte i indgreb med tandhjulet i tandstangstyrehuset, der ligger beskyttet bag motoraggregatet, og denne placering overflødiggør yderligere sikkerhedsforanstaltninger. Ratstammen går gennem en konsol, på hvilke lyskontakt, blinklyskontakt, ratlås med tændingskontakt samt kontakt for viskere og elektrisk vindspejlsvasker er anbragt. Vindspejlsvaskeren er udformet som en

membranpumpe, der ved aktivering af kontakten giver et enkelt, solidt sprøjt mod forruden. Midt på forpanelet sidder reguleringshåndtagene til varmeanlægget, og til højre er der et åbent handskerum.

Også til venstre for instrumenthuset lige foran ratstammen er der et lille rum til kørerens småting, som han kan have brug for under kørslen. Instrumenteringen omfatter speedometer med kilometertæller, benzinstandsmåler og batteri-meter.

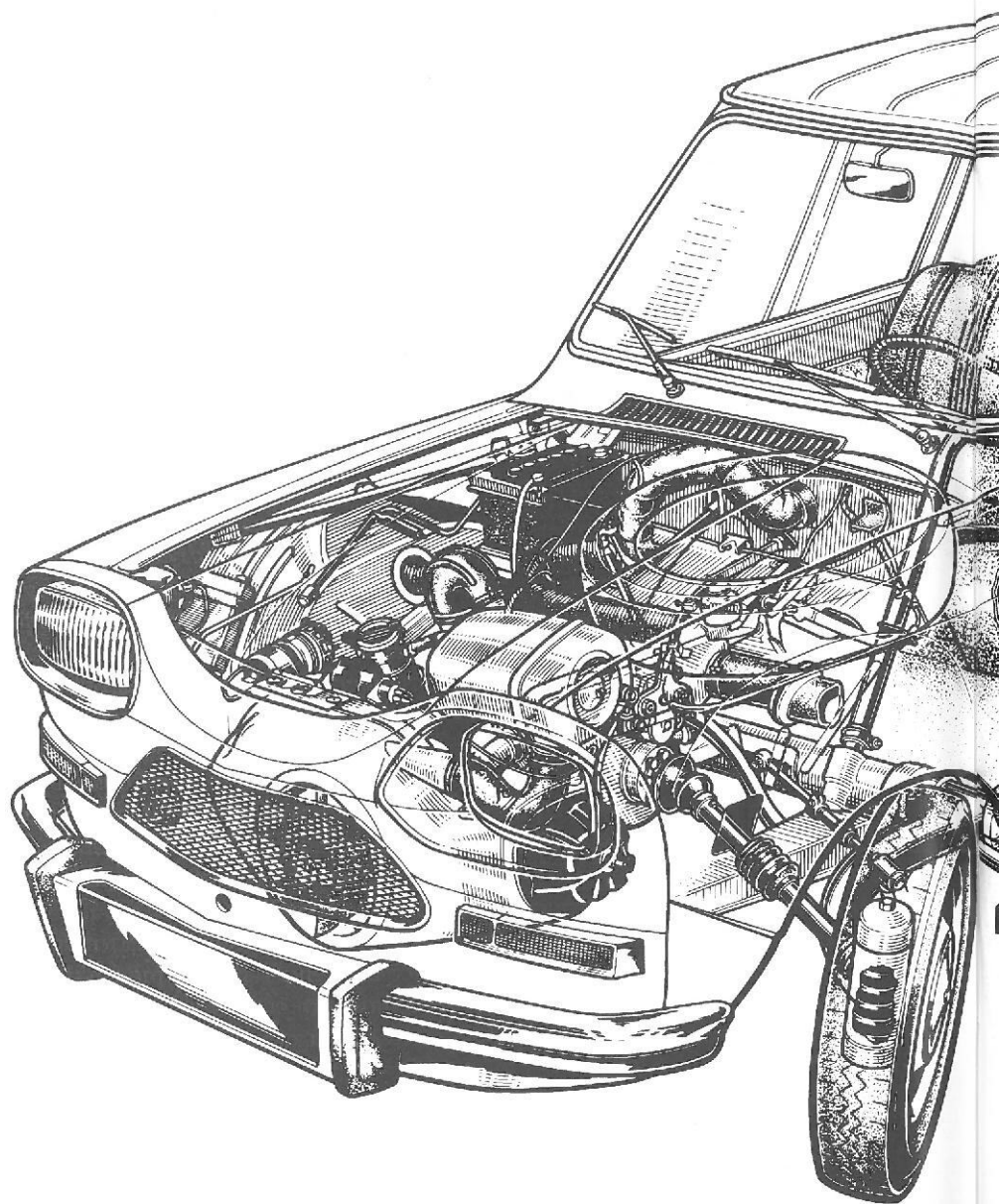
Foruden varmeanlægget med tilhørende kanaler er der to store, separate friskluftventiler i hver sin side af forpanelet, og med to håndtag til hver ventil kan man både regulere luftåbning og luftretning.

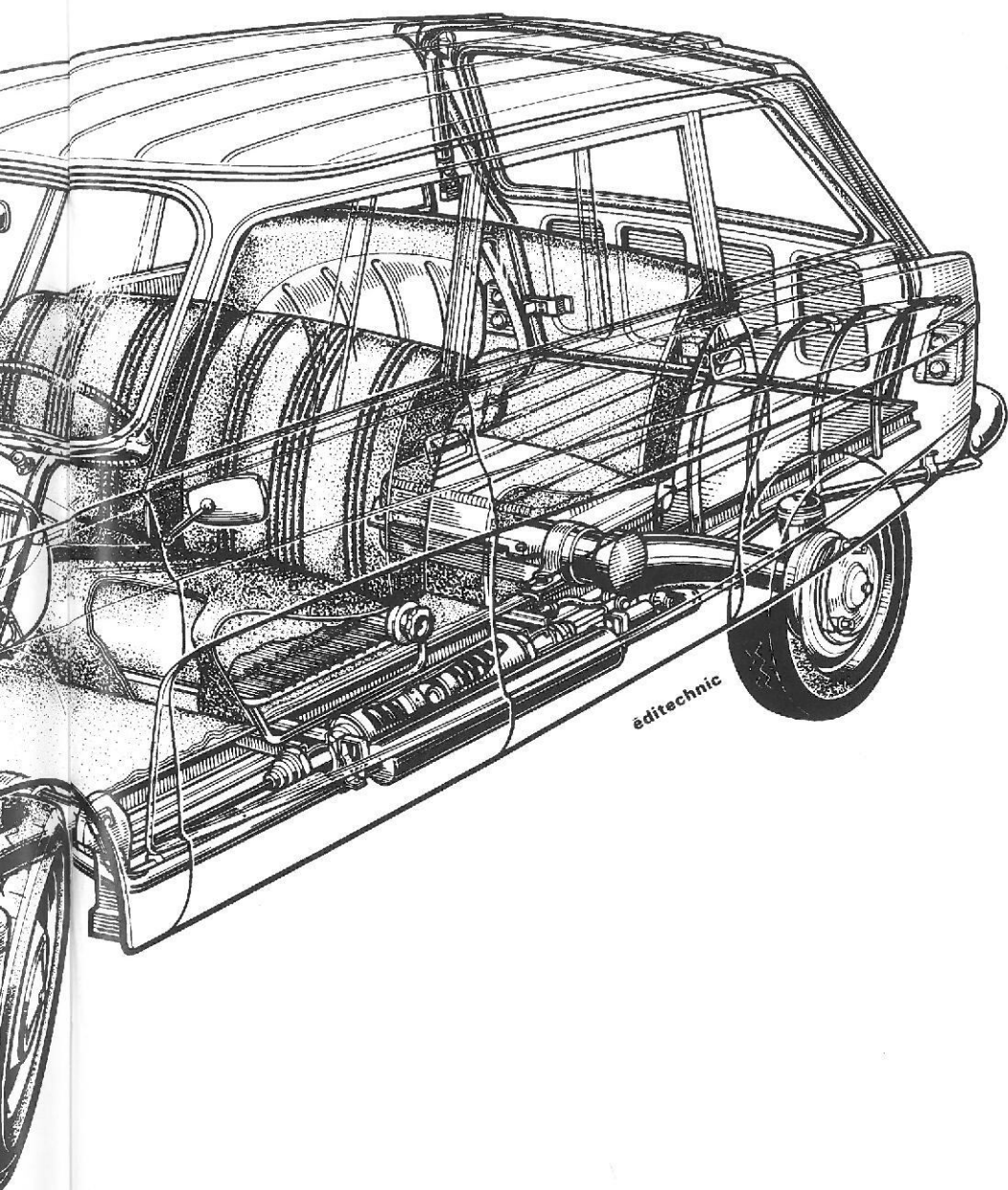
Gearstangen er anbragt midt i forpanelet, og den fungerer som på 2CV og Renault 4 og 6. Håndbremsen er udformet som paraplyhåndtag og anbragt lige til højre for ratstammen, og til venstre for ratstammen under forpanelet sidder et drejehåndtag til indstilling af forlygterne hvilket er en helt fortrinlig anordning, blot skal man huske at indstille lygterne, inden man tager sikkerhedsselen på, for ellers kan man ikke nå håndtaget. Vognen kan leveres både med og uden indstilleligt ryglæn på forstolene.

I de fire døre er der skyderuder, og da både den forreste og den bageste dele af hver rude er forskydelig, kan man let finde en indstilling, der giver trækfri ventilation. I dørene er der indbyggede kortrum og armlæn i en særpræget, moderne formgivning.

Køreegenskaberne

Motoren er startvillig selv i de laveste temperaturer, og opvarmningsperioden mærker man egentlig ikke noget til. Det overordentlig beskedne drejningsmoment ved





de lavere omdrejningstal bevirker at accelerationsevnen er betydelig under middel, og da man følger udmærket med i byens trafik, viser det kun, hvor sløvt trafikken i danske byer afvikles. Der er i denne vogn helt og holdent taget hensyn til økonomien frem for accelerationsevnen, og når man kan køre 16,25 km pr. liter ved 100 km/t, må man vel også sige at økonomien er i orden. Det er egentlig kun i første gear, man direkte bemærker den sløve acceleration, og efter nogle dage med AMI8 bemærker man ikke, at der er særlig dårlig accelerationsevne – i virkeligheden bliver man overrasket, når stopuret fortæller om den virkelige acceleration.

Som sagt larmer første gear bemærkelsesværdigt, men ellers er støjniveauet lavt ved jævn hastighed op til ca. 85 km/t. Kun under acceleration og når motoren skal bestille lidt mere ved hastigheder over de 85 km/t, må vognen betegnes som mindre lydløs, omend støjen ikke virker generende. Nogen motorstøj kommer ind med varme anlægget, og derfor er vognen lidt mere lydløs ved sommerkørsel.

Køreegenskaberne er noget for sig selv på grund af hjulophængninger og affjedrings særlige udformning og karakter. AMI8 er lidt fastere i affjedringen og i sine bevægelser end 2CV, men den har den samme forbløffende evne til at absorbere vejens ujævnheder, og selv på meget dårlig vej har man glimrende kontakt ved alle fire hjul og ikke den fjerneste tendens til steppen med hjulene selv i sving. Det er dog ikke som med 2CV, der er nogenlunde ligeglad om den kører på vejen eller ved siden af vejen, men kørslen er under alle omstændigheder stabil og komfortabel.

AMI8 er både retnings- og sidevindsstabil, og den er desuden glimrende styrefølsom, hvilket letter en vanskelig undvi-

gemanøvre. Styringen er svagt understyrende, og styretøjet virker meget præcist med en passende udveksling, der er hurtig nok ved landeveje og bykørsel og dog ikke for tung ved vanskelig kantstensparkerings.

Vognen er under normale omstændigheder absolut sporsikker, og kun ved hård kørsel i et snævert sving kommer der en svag bagvognsudskridning. På tør vej kan man ved maksimal acceleration få forhjulene til at spinde ved start i første gear, hvilket kunne tyde på, at man på en glat vej kan opnå hjulspind både i første og andet gear, når man giver fuld gas. Og ganske rigtigt, hvis man behandler vognen brutalt på nævnte måde på en sneglat vej, kan man f.eks. få forhjulene til at spinde i et sving med den virkning, at forvognen går lige ud. Dette vil normalt medføre den naturlige reaktion, at man løfter foden fra gaspedalen, og med det samme griber forhjulene fat og genoptager styringen, medens bagvognen svinger ud i en jævn bagvognsudskridning. Pengene passer så strålende, at det, man satte over styr ved forhjulsudskridningen, indhenter baghjulsudskridningen, og man kommer nydeligt rundt i svinget. Hånden på hjertet: Den slags kan man ikke uden videre konstruere sig til, medmindre man betragter det som en primær egenskab, så her er tale om et smukt lykketræf, der trods alt bunder i god automobilteknik.

Bremserne er fortrinlige med et passende pedaltryk, der let lader sig afveje til både tør, våd og glat vej, og de lever selvfølgelig helt og fuldt op til vognens tophastighed. Monteringen af forhjulsbremserne inde ved differentialet betyder som bekendt ikke alene, at man befrires for forhjulene for bremsernes vægt, men også at bremsernes dimensioner bliver uafhængige af hjulstørrelsen.

Efter en uges intensiv kørsel med AMI8 kom jeg til det resultat, at man ikke behøver at iføre sig fåreskindspels, mongolskæg og Jesus-frisure for at bestige en vogn af denne art for at lade vognen virke som en ekstra understregning af sin uniforme originalitet – blot man har lidt indsigt i automobilteknik og ikke mindst mekanik, vil man være i stand til at goutere den, og så må man blot justere sit temperament i overensstemmelse med vognens, hvilket sikkert kan være meget sundt rent mentalt.

Såvel som jeg tidligere har kritiseret den første AMI6 for en for beskeden maksimaleffekt med forslag om en forøgelse til netop det, den er nu (hvilket franskmændene sandsynligvis fandt ud af uden min hjælp), vil jeg nu sige, at man godt kunne ændre lidt på motorens karakteristik således, at man fik et forbedret drejningsmoment ved et lavere omdrejningstal på bekostning af benzinforbruget – det er alligevel så lavt, at man godt kan ofre en ekstra sjat benzin på accelerationens alter.

Specifikationer

Fire-personers, fire-dørs sedan med udtageligt bagsæde.

Importør: Automobiles Citroën A/S. Bådehavnsgade 38-40, København SV.

Motor: To-cyl., topventilet, luftkølet. Boring 74 mm, slaglængde 70 mm, slagvolumen 602 ccm, kompressionsforhold 9:1, maksimaleffekt 32 hk (DIN) ved 5750 omdr./min, maksimalt drejningsmoment 4,2 kpm ved 4000 omdr./min. Lite-reffekt (DIN) 53,1 hk/l. Boksermotor med aksialblæser. Oktantalkrav: 97.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling, fire-trins gearkasse med syn-

kromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 5,75:1, 2,93:1, 1,923:1, 1,35:1, gearstang i forpanel. Forhjulstræk med homokinetiske led. Differentiale: spiralfortanding, udveksling 3,875:1. Dækstørrelse: 125-380 X.

Hjulophængning: Langsgående svingarme for og bag forbundet gennem forskydelige langsgående fjederhuse med skruefjedre til hvert hjul. Hydrauliske dæmpere og inertidæmpere. Krængningsstabilisator.

Bremser: Forhjul 244 mm skivebremser, totalt belægningsareal 84 cm². Baghjul: 180 mm tromlebremse, totalt belægningsareal 224 cm², fabrikat: Lockheed. Vægtafhængig reduktionsventil til baghjul.

Elektrisk anlæg: 12 V, dynamo 390 watt, akkumulator 38 amp. timer.

Mål, vægt: Total længde 3991 mm, total bredde 1540 mm, total højde 1494 mm, akselafstand 2400 mm, sporvidde for 1260 mm, bag 1220 mm, fri højde fra vej 190 mm, benzintank rummer 31 liter, oliesump rummer 2,2 liter. Egenvægt 725 kg. Effektvægt (DIN) 22,7 kg/hk. Tophastighed 118 km/t. Hastighed ved 1000 omdr./min. i topgear: 21,13 km/t. Venderadius 5,7 m. Udveksling 17:1.

Pris: kr. 18.800,-. Med sovebeslag: kr. 19.151,-.

Særlige bemærkninger: Bagagerum. Nyttelast 375 kg. Tekniske oplysninger: Karburator: Solex 26 35 CSIC register. Tændrør: AC 42 FF, elektrodeafstand 0,6-0,7 mm, kontaktafstand 0,4-0,5 mm, fortænding 8°, ventilspillerum: indsugning 0,15 mm, udblæsning 0,15 mm ved kold motor. Dæktryk forhjul 1,8 kg/cm² = 26 p.s.i., baghjul 1,8 kg/cm² = 26 p.s.i. Gearkasse og differentiale rummer 0,9 liter SAE 80 EP.

FABRIKATIONEN AF 2CV – ET SJÆLDENT SYN

DE FLESTE bilproducenter vil gerne vise deres fabrikker frem, og arrangerer derfor ofte rundvisninger for interesserede gæster. Det gør Citroën også på flere fabrikker, men fabrikationen af 2CV var i mange år en umulighed at komme til at se for offentligheden, og derfor omgærdet af hemmelighedskræmmeri og mystik. På fabrikken i Levallois nær Paris, som lukkede i februar 1988, var besøgende absolut ikke velkomne, og der var ingen hjælp at hente, hverken hos Citroën i Danmark eller i Frankrig, til at få arrangeret en rundvisning, selvom Attraction's bladgruppe og utvivlsomt mange andre entusiaster har gjort ihærdige forsøg.

Hvorfor denne afvisende holdning? Det var vel næppe være af frygt for industrispionage, men nok snarere fordi 2CV stadig hen imod slutningen af sin levetid produceredes på samme måde som biler typisk produceredes 40 år tidligere, og denne manuelle og „gammeldags“ produktionsform på en desuden meget gammel fabrik, har Citroën simpelt hen ikke villet være bekendt at vise frem.

Da fabrikken i Levallois lukkede den 25. februar 1988, fik et lille hold medlemmer af Citroënistjerne nogle sidste øjeblikke glimt ind i den „forjættede“ fabrik (men kun udefra – besøgende var stadig særdeles uvelkomne), hvilket er udførligt beskrevet i fotos og tekst i artiklen „Top secret“ i Attraction 157.

Dette glimt animerede til at gøre endnu et forsøg på at få set, hvordan en 2CV blev sat sammen på fabrikken, og nu var der kun én sidste mulighed tilbage: Fabrikken i Mangualde i Portugal, hvor 2CV produk-

tionen fortsatte efter lukningen af Levallois. Medlemmer af Attractions bladgruppe forsøgte først på høflig vis at få arrangeret et besøg via de officielle kanaler – Citroën i Danmark og i Paris. Men også denne gang var det som at bede om adgang til Joakim von And's pengetank: Der var, som det pænt hed, „ingen besøgsordning“ og det kunne altså simpelt hen ikke lade sig gøre at komme ind på Mangualde – dermed basta!

Derfor måtte en anden metode prøves: En venlig herre i handelsafdelingen på den portugisiske ambassade i København tilbød at ringe direkte til fabrikken, hvilket gav det særdeles positive resultat, at der uden bureaukrati og med stor imødekommenhed fra fabrikken i Mangualde blev aftalt en rundvisning for de meget interesserede danskere, allerede nogle få dage senere.

Det lykkedes således omsider at få set, hvordan en 2CV blev fremstillet, og hele forhistorien til besøget samt selve besøget i Mangualde er udførligt beskrevet i artiklen „...este célebre carro“ i Attraction 170. Her følger en bearbejdet udgave af ovenstående artikel, hvor selve processen for fremstilling af 2CV i Mangualde beskrives trin for trin:

Sammenvejsning af karrosseriet

På fabrikken i Vigo i Spanien stod de store presser og svejsemaskiner, der lavede siderne af karrosseriet, guldplader, bagagerumssektion, sektionen under bagsædet, bagpanel, torpedovange og -plade, forruderamme, tværstivere, chassissrammer, døre, skærme, motorhjelms m.v. Alle disse dele kom til Mangualde i store transport-

kasser på paller, der blev kørt derhen og åbnet, hvor de skulle bruges.

Herfra tog rigtige mennesker delene. Ingen robotter her! Første proces var sammensvejsning af kassevangen under bagagerumsbunden og det lille gulv over benzintanken. Det foregik på den måde, at en mand først tog sektionen med bagagerumsbunden og lagde den på to bukke. Så tog han kassevangen og lagde også den på bukkene. Med to låsetænger klipsede han de to sektioner sammen.

Ned fra loftet hang hans modstandssvejsseapparat i en stålwire, der foroven var rullet op på et fjederbelastet hjul. Han kunne således manøvrere rundt i luften med den tyve kg tunge modstandssvejsers som om den var et stykke håndværktøj. Modstandssvejsseapparater bruges på alle bilfabrikker – i Manguale blev de altså bare ikke manøvreret af robotter, men af mennesker.

De to sektioner blev altså lige svejset sammen til en med en halv snes velrettede svejsninger, og så blev den båret et par meter hen, hvor der stod nogle andre op ad en søjle.

Ved en tilsvarende operation, blev torpedoplade og -vange sammensvejset til en sektion, der ligeledes blev placeret op ad en søjle.

Næste proces var sammensvejsningen af karrosseriet. Det foregik to steder parallelt, hvilket var nødvendigt for at kunne levere karrosserier hurtigt nok til resten af produktionen. Fremstillingen af karrosserierne gik ellers imponerende hurtigt – det tog kun ca. 10 minutter pr. stk.!

Der var to mand om hvert karrosseri – en på hver side. Først blev bagagerumssektion, gulvplader og torpedosektion placeret på en slags lære eller stativ, hvor de blev sat fast, således at de sad rigtigt i forhold til hinanden. Gulvpladerne, der var positionerede ved hjælp af nogle



Karrosserisiden påsvejses.

tappe, der blev vippet op gennem bolt-hullerne, blev så svejset sammen med de to andre sektioner i hver ende. Så tog mændene hver deres komplette karrosseriside og placerede den. Med låsetænger blev de holdt på plads, og bagpanelet blev monteret og positioneret ved hjælp af nogle tappe på en lære, der kunne svinges op, så tappene stak ind gennem hullerne til baglygterne. Og så kom der ellers gang i modstandssvejserne fra begge sider, så karrosserisiderne og bagpanelet blev forenet med den allerede sammenhængende bagagerums-, gulv- og torpedosektion...

Til at placere tværpinden foroven mellem karrosserisiderne var der ikke nogen lære, målebånd eller lignende. Det kunne derfor ved første øjekast se lidt tilfældigt ud, hvor den kom til at sidde, men arbejderne gik sikkert efter sammensvejsningen foroven midt på karrosserisiderne.

Sluttelig blev forruderammen svejset i med en elegant teknik: For at gøre de punktsvejsninger, der er synlige på karrosseriets yderside mindre tydelige, lagde man et par tilpassede stænger af kobber med rektangulært tværsnit i den skrå del af tagrenderne langs med forruderammens sider og holdt dem fast med et par låsetænger. Svejsningerne blev nu foretaget således, at den ene kæbe var på indersiden af svejsestedet direkte op imod pladen (hvor svejsningen alligevel ikke kan ses) mens den anden kæbe var på ydersiden, men altså med kobberstangen imellem. Den slags „ensidige“ modstandssvejsninger efterlod således ydersiderne af forruderammen pæne og glatte. Samme teknik med kobberstangerne blev i øvrigt også benyttet uden på panelerne, under dørene.

Skabelsen af et nyt karrosseri afsluttedes med, at styretappene blev vippet bort

og karrosseriet blev vippet forover, således at det kom til at ligge på hovedet! Dette skete tilsyneladende uden at varmluftkanaler eller andre ting på torpedopladen blev beskadigede. Karrosseriet blev så af en anden mand skubbet, som var det en slæde, ca. 10 meter hen ad nogle spånplader, der var lagt ud på betongulvet som en vej, hen til næste proces!

Slaglodning

I den anden ende af „spånpladevejen“ foregik slaglodningerne. Her stod to mand parat, klappede svejsebrillerne ned og tændte for hver sin acetylen/iltbrænder, hver gang der kom et karrosseri. En hel del samlinger og hjørner – faktisk overraskende mange – blev forstærket eller lukket ved slaglodning.

Efter slaglodningerne i bunden blev karrosseriet vendt, og de resterende lodninger foretaget på „oversiden“. Herefter blev karrosseriet skubbet videre til slibning – i to trin – af de netop færdige slaglodninger. Og allerede her blev det bestemt, om karrosseriet skulle leve sit liv som Charleston, for i så fald blev der nemlig ved hjælp af en lang borelære, boret huller i panelerne til montering af de blanke aluminiumspyntelister.

Herefter blev karrosserierne båret hen og stillet på et lille „bufferlager“, bestående af et langt stativ af to jernrør, anbragt i en meters afstand, ca. halvanden meter over gulvet, hvorpå der var plads til 10-15 karrosserier af gangen.

Rensningsproces

Fra det lille bufferlager blev et karrosseri af gangen taget af to mand, sat op på en lille vogn og skubbet ind i en hal på størrelse med vaskehallen på en tankstation – måske lidt højere. Her stod en

mand med en højtryksrenser og spulede det stadig helt rå karrosseri rent for den værste oliefilm og fedtede fingre.

Også de andre dele, der skulle males, gennemgik denne affedtningsproces. Skærme, døre, motorhjelme og andre dele, der skulle males, blev pakket ud af kasserne, der formentlig også kom fra

Vigo, og blev ophængt på snedige stativer inden den videre behandling.

Herefter blev de kørt ind til afskylning. Hver vogn – med enten et karrosseri, en flok skærme, motorhjelme eller andre ting – blev efter tur neddyppet i seks store renskar for at skylle sæben af.

Over karrene hængte nogle fjernsty-



Afskylning af det rå karrosseri.

rede kraner på skinner. Hvert karrosseri eller stativ blev fulgt af en mand, der ved hjælp af kabelfjernbetjeningen dypede delene ned i kar efter kar. Når det efter et lille minuts tid var holdt op med at boble, blev delene hejst op igen og hang lidt for at dryppe af. Så videre til næste kar. Som man kan tænke sig, var der ret plumret i det første kar, og helt klart i det sidste. På hvert kar var der på kanten en seddel, hvorpå der blev sat en streg for hver gang, det blev brugt. Når der var et bestemt antal streger, har det sikkert været tid til at skifte væske.

Nogle af karrene indeholdt destilleret vand, men et af dem må have indeholdt en form for syre, der efterlod de rå pladedele med en mat overflade, som var velegnet for den kommende maling at hæfte på.

Efter at de nyfødte dele således var blevet døbt, kom de ind i en stor bageovn, hvor de fik nogle minutter ved 120°C, og var således dejlig varme, da de kom ud.

Grundmaling og forsegling

Endnu inden delene havde nået at blive helt kolde, blev de kørt hen til „den sorte gryde“, hejset op og ved hjælp af kranen dypet ned i et gigantisk kar, fyldt med sort grundmaling. I modsætning til billedet her i artiklen, blev karrosserierne hejset ned med snuden først, hvilket forklarer behovet for de to store huller, forrest i bagagerumsbunden. Uden disse ville der nemlig stå ca. 20 liter maling eller mere i bagagerummet, når karrosseriet bliver hejset op af karret igen.

Straks når en sort ting kom op af malingen, stod tre mænd parat med hver deres lille malerrulle for at fjerne de løbere, der ikke kan undgås ved en sådan neddypning. Alle de steder, der kunne ses udefra på den færdige bil, blev rullet. Det

vil sige dørsider, oversiden af motorhjelme, bagklapper, skærme og karrosserisider. I denne „kabine“, der var åben i begge ender, hvor den sorte maling blev påført og rullet efter, var der kraftig udsugning og vand løbende under gulvets metalriste til at binde støvet. På trods af dette, var der stadig en så interessant odør af opløsningsmidler derinde, at det er helt ubegribeligt, hvorfor kun en af de tre derinde havde ulejliget sig med at tage en maske på.

Desortmalede dele nåede dårligt nok at tørre, før de blev rullet ind i en lukket kabine hvor to mand tog maskerne på og gik ind sammen med delene. Her blev alle dele sprøjtet med grå grundmaling.

Den grå grundmaling efterlader en overflade, der nu kan inspiceres for diverse ujævnheder. Eventuelle løbere i grundmalingen blev slebet væk, ligesom små buler blev spartlet og slebet. Det hele foregik fuldstændig manuelt og tilsyneladende lidt kaotisk, idet de grå karrosserier og stativer med diverse løse dele stod lidt hulter til bulter rundt omkring i rummet. Der var ikke nogen veldefineret rækkefølge i arbejdet, men det var naturligvis også helt individuelt, hvor meget, der skulle gøres ved hver enkelt karrosseri i denne fase.

Herefter blev alle pladesamlingerne forseglet med fugemasse – både på selve karrosseriet og på løsedelene (døre og bagklap).

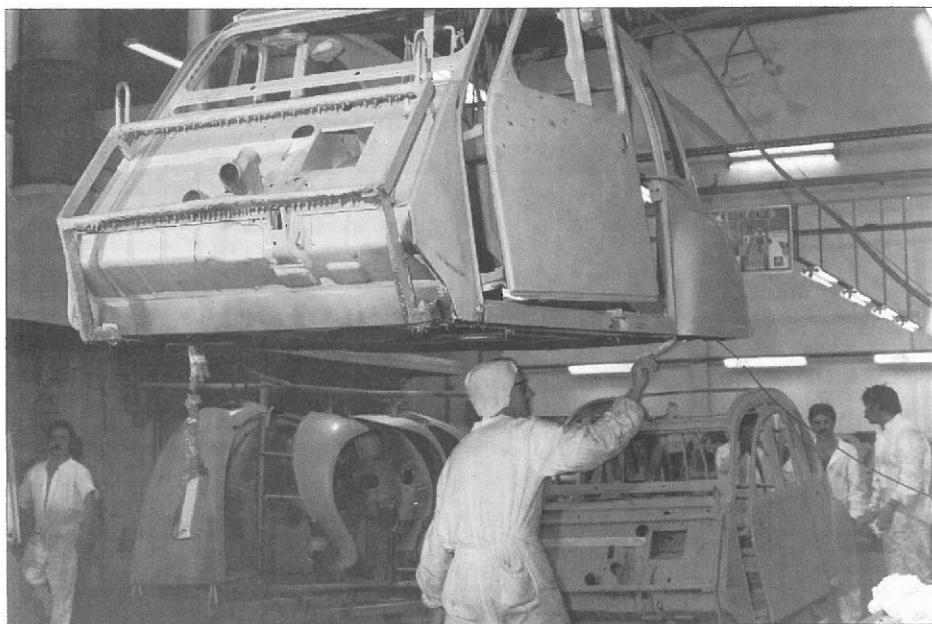
Slutlakering

Nu var alt klar til det sidste lag lak, der ligesom den grå grundmaling blev påsprøjtet manuelt med sprøjtepistol. Her var ingen robotter til at føre sprøjte-pistolerne!

Karrosserierne kom ind i sprøjtekabi-



Et karrosseri hejses op af „den sorte gryde“.



Slibning af grundmaling samt forsegling.

nen med bagskærme, fordøre og bagklap monteret. Bagskærmene var monteret med øverste og nederste skrue på dørstolperne, fordørene var monteret på nogle specielle hængsler, der fik dem til at gabe hele vejen rundt og bagklappen blev, ved hjælp af et stativ, holdt åben i vandret stilling. Indeni karrosserierne stod et andet stativ, hvorpå f.eks. trekantplader og ventilationsklap var monteret.

De øvrige karrosseridele (forskærme, bagdøre og motorhjelme) blev lakeret separat på særlige stativer. Desuden blev der lakeret f.eks. instrumentborde til Spécial og kofangere.

Om forberedelserne til lakeringen og den endelige finish kan kun siges, at kvaliteten og udseendet af arbejdet var langt bedre end de modeller, der kom fra Levallois-fabrikken i Paris.

Efter lakeringen blev de midlertidige fordørshængsler afmonteret og erstattet

af de rigtige og karrosseriet var nu klar til at starte på samlelinjen.

Samlelinjerne

Hvert karrosseri blev placeret på en vogn med hjul, således at det kunne skubbes frem på linjen. Langs linjen stod reoler med kasser, hvori alle de dele, der skulle monteres befandt sig. Fra disse kasser tog arbejderne så bare delene efterhånden som de skulle bruges.

Først blev ledningsnettet monteret, og diverse indvendige beklædninger og lydisoleringer blev pålimet i en sand hørm af kontaktklim. Her kunne man godt have brugt lidt udsugning!

De videre trin montering af instrumentpanel, (ca. 10 i alt) før samling af karrosseriet var f.eks. hovedcylinder/pedaler, viskermotor, sprinklersystem, ruder, døre, måtter, baglygter osv.

Parallelt med karrosserilinen fandtes



En komplet monteret chassissramme på samlelinjen.

en samlelinje for chassissrammer. Rammerne blev leveret færdige på stativer med ni stk. stablet oven på hinanden. Inden de kom på samlelinjen, gennemgik de en grundig rustbeskyttelse i en hal bagved samlehallen. Der er boret huller alle de rigtige steder i rammerne og de blev varmet op under hulrumssprøjtningen.

De således behandlede rammer blev nu i ca. 10 trin monteret med alle løsdelene: For-

bro, bagbro, benzintank, kofangere, benzinslange, bremserør, udstødning, motor/gearkasse osv. Motor/gearkasse kom som en samlet enhed fra Nantes i Frankrig og skulle her blot monteres med varmekasser, lydpotte, bremser mv.

Forening af chassissramme og karrosseri

På det sidste trin blev det parallelt færdiggjorte karrosseri løftet over på chas-

sisrammen og skruet fast. Nu havde man en næsten færdig 2CV, der kunne rulle selv. På grund af pladsmangel for enden af samlelinjen, kunne den sidste ende af den svinges ud til højre, og med et midlertidigt rat stukket på plads fik bilen nu et lille skub ned af linjen, med en mand indeni, som styrede i den rigtige retning. Han trillede bilen hen til den sidste samlelinje, hvorpå bilerne kørte på egne hjul, tog sit rat med igen og gik tilbage til den næste bil, der skulle flyttes.

På denne 15 trin lange samlelinje blev nu monteret rat, kaleche, sikkerhedsseler, sædeskiner, sæder, lygtestativ, tændkabler, forskærme, trekantplader og motorhjul. Bremserne blev udluftet (LHM-væsken blev under tryk presset igennem systemet), vognhøjden blev justeret og lygterne stillet.

De sidste trin på denne linje var kvalitetskontrol af de færdige biler, hvor de

blev nærstuderet i alle detaljer. På nogle af de kritiske kanter, hvor lakken var lidt tynd, blev de gået efter med en lille pensel.

I forhallen udenfor selve fabrikshallen blev bilerne oversprøjtet med en særlig voks til beskyttelse under den videre transport.

De færdige biler var nu parat til at blive sendt videre ud i Europa til deres respektive destinationer.

Anneksfabrikken

Lidt fra hovedfabrikken lå en lille anneksfabrik, som udefra så ganske uanselig ud, men indenfor foregik der interessante ting.

Først værkstedet, hvor der blev fremstillet ledningsnet. De blev lagt op på store borde og sporadisk omviklet med tape.

Dernæst en hal, hvor stof og kunstlæder til sæderne blev skåret ud i tykke





bundter, og ca. 25 syersker ved hver sin symaskine syede med stor præcision og hastighed sædebetræk til 2CV og AX.

På de færdige, sortlakerede sæderammer, der lå i store bunker ved indgangen til fabrikken, blev sædeelastikker og kanvas monteret samt skumgummipols-tringen limet på med kontaktilim. Her var udsugning, men odøren var alligevel i

bogstaveligste forstand svimlende!

Den sidste interessante ting, der foregik i anneksfabrikken var fremstilling af 2CV-kalecher, som bliver skåret til, lagt op og limet sammen med fortravers, ruderamme, elastikker mv. Det foregik på store borde med helt præcise skabeloner. Sådanne lokalt fremstillede kalecher og sædebetræk blev samtidig pakket og le-



Kvalitetskontrol inkl. penselmaling...

veret til reservedelslagrene i Frankrig.

Transporten af de færdige dele, som skulle bruges til 2CV-produktionen, foregik på den måde, at en C35 varevogn blev proppet med sæder og kalecher og kørte i pendulfart frem og tilbage mellem annekset i den ene ende af alleen og hovedfabrikken i den anden ende!

Mangualde set udefra

Udenfor var der et større lager af biler – ca. 120 splinternye 2CV'er. Bilerne blev normalt sendt med toget – når der altså ikke lige var strejke. En del blev derfor også kørt ud i den vide verden med lastbil...

Her kunne man rigtigt studere de fær-

dige produkter. Hvert land har sine krav og specifikationer til bilerne, og det var således et anseligt antal forskellige versioner af 2CV'er, der endte med at være.

Til Frankrig og Belgien leveredes Special og Charleston med tågebaglygter som eneste særlige udstyr. Special havde sæder i plastic-cowboy-stof og Charleston havde grå vaflede sæder.

Til Vesttyskland leveredes både Club og Charleston med særlig motor (A06/664), baklygte, asbestfri bremses, særligt indvendigt „sikkerhedsudstyr“, og små plastkanter på kofangerne m.v. Sæderne var med hhv. ternet gråblåt stof (chinois gris) og grå vaflede sæder. Til England leveredes Special og Charleston med højrestyring. Til Portugal leveredes en Club-version, der havde særlige sæder (ternt stof med sorte plastickanter og -sider) hvorpå bagsædets ryglæn kunne lægges ned.

Under en slags halvtag på den anden side af bygningen blev rammerne behandlet, og herude blev også udstødningssystemet samlet.

Historisk om Mangualde

Fabrikken i Mangualde blev grundlagt formentlig som en følge af lokale afgifter på importerede biler, og har siden da fungeret som samlefabrik for næsten alle slags Citroën-modeller. At det er en samlefabrik vil altså sige, at der rundt omkring fra Citroëns andre fabrikker leveres relativt store karrosserikomponenter som blot færdigsammensvejses her, og de fleste mekaniske komponenter leveres i færdige eller næsten færdige enheder. Ganske som beskrevet for 2CV'en ovenfor i denne artikel. Der foregår altså ingen pladepresning, støbning eller lignende.

Produktionsstatistikken viste, at man ved starten i 1964 samlede 2CV personvogne og AZU varevogne. Det gjorde man til og med 1971, og startede så først igen i 1982 med at samle 2CV'er.

Men næsten alle slags Citroën-modeller er blevet samlet i Mangualde gennem tiderne: 2CV, AZU, AK, Ami6, HY, DS, Dyane, Mehari, GS/GSA, Ami8, CX, FAF og Visa. Nogle modeller i ganske få eksemplarer, men andre med temmelig høje styktal - f.eks. 27.660 stk. Dyane og ca. 19.000 stk. GS/GSA.

I året 1964 var totalproduktionen på 472 stk., i 1965 763 stk., og tallet er næsten konstant vokset hvert år til ca. 19.000 stk. i både 1988 og i 1989, hvor der udelukkende er blevet lavet 2CV - ca. 85 stk. pr. dag. Til og med april 1990 er i alt 183.623 Citroën'er rullet ud fra Mangualde.

For 2CV'ens vedkommende ville man lige til det sidste i juli 1990 holde den gennem flere år konstante kadence 85 biler om dagen - en bekræftelse på, at det hverken var afslutningsvanskeligheder eller dårlig produktionsrentabilitet, der var årsag til, at 2CV-produktionen blev nedlagt.

Et par kuriosas på produktionsstatistikken skal nævnes: I 1964 samlede man 1 stk. 2CV Sahara til en mand i Portugal, som stadig har den og er glad for den. (2CV Sahara eller 2CV 4x4 som den senere blev omdøbt til, er modellen med 4-hjulstræk, lavet med en motor i hver ende fra 1960 til 1966). Og siden 1987 har fabrikken leveret i alt 1152 stk. komplette, rullende chassisrammer, altså med drivaggregat, hjul osv. til forskellige små franske fabrikker af biler, hvis køretøjer er mekanisk baseret på 2CV, men som har et andet karrosseri.

Gert Bue Larsen

TREOGTREDIVE ÅR MED CITROËN A-MODELLER – ELLER SOM 4 1/2 GANG RUNDT OM JORDEN

DET HELE BEGYNDTE – ikke med Adam og Eva (selv om det for læseren kan synes sådan!) – men i Skovshoved Skole i 1956'ernes begyndelse. Jeg havde der en ung lærervikar, der lod en bemærkning falde om, at skulle han nogensinde få råd til en bil, skulle det være en Citroën, for den var forhjulstruktet, så den skulle man i modsætning til andre give gas i svingene, så lå den uovertruffent på vejen! Kun om vinteren kunne der være et problem med at komme op ad stejle bakker. Så måtte man nok bakke op(?)

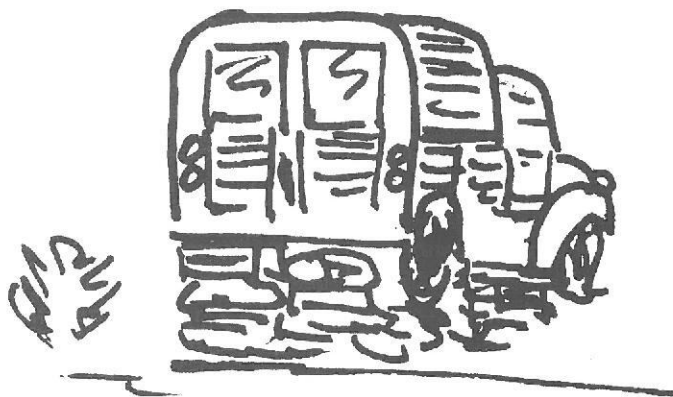
Efterkrigstidsbilismen var endnu ung. Få havde råd til privatbiler, men efter nogle års forløb traf jeg vikaren, der nu var blevet lærer og havde fået råd til en – Volvo 444! På det tidspunkt var jeg ikke selv nået længere end til en DKW motor-

cykel på 125 ccm, så jeg rev ham ikke noget i næsen. Havde vel i øvrigt heller ikke nogen særlig erfaringsmæssig baggrund for det!

Endnu nogle få år gik, og nu blev det min tur til at købe bil. Jeg var lige blevet færdig med at læse, pengene var små, og naboens søn, som var automekaniker, havde et års tid kørt rundt i en AZU fra 1958. Nu havde han i et letsindigt øjeblik lovet sine forældre, at han ville overtage deres næsten nye VW („Boblen“), fordi de ville have en Volvo 544!

Derved blev AZU'en til salg for 1100.- kr. og min – vores (jeg var netop blevet gift)! Der blev lavet pladearbejde, justeret bremsen og betalt for syn. I alt 1400.- kr.! Det var dengang.

Naturligvis skulle „barnet“ have et



**BAGAGEN
UNDER VOGNEN**

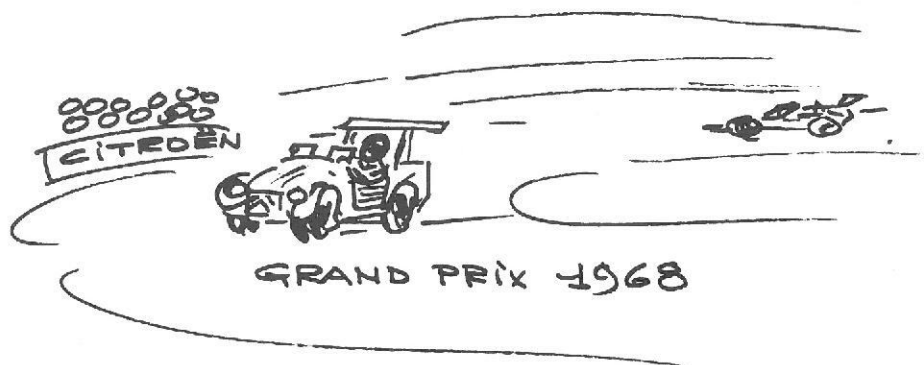


navn, og valget faldt naturligt nok på André. André havde gået 86.000 km, da vi købte den, og de næste to år hentede den de fleste af de næste hjem på den gamle A4 mellem Kalundborg, hvor vi nu boede, og stadig bor, og København.

Dog med småture på ferie rundt i Danmark. Den vakte nogen furor, da den en aftenstund ankom til en overfyldt campingplads i Skagen. Vi havde fået lov til at komme ind på pladsen, hvis vi ikke fyldte andet, end bilens plads. Ud med venstre forsæde. Op på den meget store tagbagagebærer med det. Kufferterne ind på den tomme gulvplads, så vognbunden blev „løftet“, højre forsæde vendt med bunden i vejret, luftmadrasserne rullet ud og pumpet. Hele operationen tog mindre tid, end selv det mindste telt krævede for at blive slået op. Og så kunne vi have taget entre for „opførelsen“. Be- og forundrede blikke fulgte vores vej ind i „camperen“.

Dog! – Også hverdagskørslen kunne sætte kolorit på tilværelsen: En sen novemberaften var vi på vej hjem fra Køben-

havn i øsende regn og blæst. Lige efter Roskilde udbrød co-driveren: „Lugter her ikke brændt?“. „Nej, jeg kan ikke lugte noget“, sagde jeg – lidt i strid med sandheden. Lidt efter gentog ordvekslingen sig. Og efter et endnu kortere tidsinterval lød det: „Her lugter af noget brændt“. Noget modstræbende måtte jeg give efter. I samme øjeblik skubbede jeg til op-/nedblændingsarmen – og fik meget varme fingre. Nogle få hundrede meter fremme lå den gamle – senere nedbrændte – Lindenborg Kro. Op foran kroen. Motoren standset. Ind i krostuen. Det var omkring midnat, da jeg trådte ind. Tjeneren var alene. Han var ved at gøre kassen op og troede vel et øjeblik at der var tale om et røveri, da jeg spurgte, om jeg måtte låne telefonen og ringe til Falck? Lettelsen viste sig på hans ansigt – og lidt efter på mit, da Falck dukkede op. Der blev hurtigt konstateret kortslutning i den ene forlygte. Ledningen blev taget fra, og for kort lys kørte vi videre. Det var før at der kom sikringer. Enten virkede det, eller brændte?!



Andre forhold gjorde dog livet som 2CV'ist værd at leve: En Københavner tur begyndte med at fylde f.eks. 13 liter oven i den slurk benzin, der måtte være i tanken i forvejen, for – 14,30 kr.! Det var naturligvis nok til en T/R.

Der skulle ikke meget til at få de brøllende 12 hk til at leve. Månedslønnen var godt 2.000 kr.

Det havde hele tiden været vores mening, at når der kom en reparation på 1.000 kr. eller derofter, ville vi købe en ny bil (underforstået AZU). To år senere skete det. Landsbyme mekanikeren skulle have omkring 1000 kr. for at få André til at køre videre.

Renault havde præsenteret 4'eren. Den vel nok bedste A-model efter ligning indtil nu (?) Forsigtigt spurgte jeg co-driveren, hvad hun mente om den? „Hvad den kunne, som A-modellen ikke kunne?“. „Jo, den havde lidt flere kræfter og kunne derfor køre lidt hurtigere“. „Bevar mig vel. Vi skal have en AZU.“ Jeg var lettet, og er det stadig over denne saglige afgørelse. For den nye André havde da 18 hk, og det var jo nok.

André II blev leveret ved døren i Tøm-

merup Skole. Købt som den var hos Citroën i Bådchavnsvej i København! Gamle André blev kørt den modsatte vej. Uden papirer, for den skulle jo skrottes!

Et par uger senere ringede en vis Leif Olsen fra Hedehusene. (Var det den Leif Olsen? – Jeg fik aldrig spurgt ham):

Han skulle bruge papirerne. Bilen skulle ud og køre. Gad vide, om den stadig kører? Hvorfor ikke? Da vi afleverede den havde den kun kørt 120.000 km. Deraf de 31.446 km i vores eje. På to år minus to måneder og ti dage.

Den nye André blev godt modtaget. Inden den kom ud at køre for alvor, kørte jeg hen til landsbyme mekanikeren, hvor jeg tilbragte to eftermiddage på ryggen under bilen og smurte undervognen ind i syrefri fedt. Undervognsbehandling fra fabrikken var dengang ukendt, og Tectyl var vist lige kommet på markedet. Så hellere fedt(!)

Den sommer kørte den vores første-fødte hjem fra fødeklinikken. Og to år efter vores datter samme tur.

MPV-bilerne er nu på mode. Jamen de er ikke nye som „opfindelser“ betragtet. AZU-kørere har altid haft de muligheder.

At have en adskilt barnevogn „ombord“ er jo ikke noget problem for de fleste biler. Det bliver straks vanskeligere, når man skal have to liggende børn anbragt samtidig med underdelen af en barnevogn, bleer og et par kufferter og legetøjskasser. Så måtte barnevognsstellet på taget. På den store bagagebærer, der lå hen over hele varekassen. Den var fulgt med fra den første André. Der var den skruet fast i små pånittede bøjler. På den nye stod den på sine gummiklodser og var spændt fast ved hjælp af et stykke pladejern, der gik ned langs varekassensiden og med en påsvejset tap på en ombøjning forneden blev spændt op i den vandrette yderprofils afløbshul. Engang kørte vi 30 km, før vores søn fra varekassen meddelte, at der manglede noget kendt uden for den siderude, vi senere havde fået sat i, da ruder i varekassen fornuftigvis blev godkendt til biler med „papegøjeplader“. „Spændbåndene“ lå hjemme, så ind til nærmeste hus og deponere bagagebæreren, til vi kom forbi en anden gang. Det si-

ger noget om A-Modellens affjedring.

Inde i varekassen sad/lå det mindste barn i en sammenklappelig seng. På kanten af den og over til den vandrette, lange „hjulkasse“ lå to ombukkede stykker fladjern, på hvilken der lå en kraftig finerplade, på hvilken der lå en madras, som var det ældste barns liggeplads. Ind under det hele var der stuveplads. Begrænsede man bagagen, var der endog plads til barnevognsunderstellet.

Til småture, sad det ældste barn ved siden af sengen på en skolestol, hvor benene var savet af. Risikabelt? Ja efter nutidsnormer; men stolen kunne ikke vælte eller ryge frem, da dens plads var meget begrænset.

Kørte vi med voksne passagerer, sad de på et rygvendt klapsæde. Et stålstativ med lærredssæde. Købt hos Citroën. Accelerationen var jo ikke så kraftig, at „sofaen“ kunne rykkes bagud.

I øvrigt havde jeg indbygget et skab i bageste venstre hjørne af varekassen. Et skab med mahognidør og indbygget Ya-





lelås. Her kunne vi opbevare værdigenstande som plastkopper, theskeer og dybe tallerkener, som altså var opfundet!

Det var mens, vi havde André II, 2CV'en fyldte 25 år.

Citroën Danmark udskrev konkurrence om at illustrere hvordan man opfattede en 2CV. Jeg brugte en sommerferiedag på at fremstille en plakat. I midten en 2CV. Rundt omkring denne forskellige tænkte modeller: „Alligator“ havde larvefødder, „Sahara“ havde to pukler ovenpå hvilke der sad en sheik, „Concorde“ havde naturligvis tilbagestrøgne

vinger, „Grand Prix“ havde kun en lille vindskærm og hækspoiler osv.

Vores søn var dengang fem år. Hele dagen havde jeg opfordret ham til at tegne til børnekonkurrencen, men nej. Først da han skulle i seng om aftenen indfandt lysten sig. Inspirationen havde han fra mig: En 2CV med sutflaske, een med barnevognshåndtag o. lign. af en femårigs fantasi.

En dag kom der brev fra Citroën Danmark. Man ville gerne se os til præmieoverrækkelsen i København.

Kendte kunstnere havde været dom-

mere. Overdommer var „Spjæt“-Christensen fra Tivoli Der var en 3. præmie. – til Niels i børnekonkurrence. Præmie: et benzinkort til Shell værdi 500 kr. overrakt af Jesper Klein. Jeg købte kortet. Selv vandt jeg ikke noget i konkurrencen for voksne amatører men festivitás'en kom vi da med til: taler, frokost, overrækkelse af en buket blomster i franske farver til Niels med mor ved hånden og presseomtalen.

Det er de underligste forhold, man kan vænne sig til. I Harzen knækkede startwiren. Her kom så den medbragte ståltråd i brug. Desværre var den for kort til at nå fra cockpittet til startmotoren; men det klarede et stykke sejlgarn. Eneste ulempe var, at yderste led på pegefingeren smertede, når starten skulle gå. Nogle måneder senere, blev nødløsningen udskiftet med en original startwire. Nu blev det pludselig en mærkelig fornemmelse at starte, og den hårde hud på pegefingeren forsvandt. De vist nok 50 kr var givet unødvendigt ud.

At André II også blev anvendt som camper er nok overflødigt at bemærke? Sjældent har aftensolen syntes smukkere,

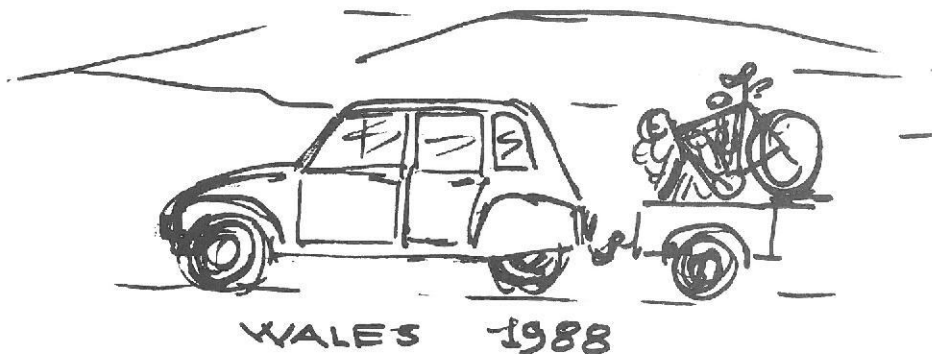
end når den er betragtet ud gennem bagruden i en AZU parkeret en sommeraften helt oppe ved Vesborg Fyr på Samsø.

Nå, også André faldt af på den. Lidt pladearbejde med efterfølgende blymønje og håndlakering forlængede dens liv nogle år. På et vist tidspunkt erstattede jeg den bagerste travers med en „figurskåret“ af bøgetræ i syvdobbeltykkelses-dimension af den originale. Efter monteringen blev den sprøjtet med Tectyl. Fremgangsmåden havde jeg læst om i klub-bladet. Det gjorde man i Norge.

Vi havde i mellemtiden boet tre år på Stevns og var flyttet tilbage til Kalundborgegnen, hvor jeg var begyndt at morgenbade i Sejerøbugten. På vej hjem fra stranden opgav André en morgenstund ånden. Jeg gik de fire kilometer hjem. Bilen kom på værksted, hvor de senere på dagen konstaterede, at den ene cylinder var slidt op, og den anden kunne man ikke måle kompressionen på?!

André havde da „gået“ 180.352 km. Det følte vi var ganske fint. Dengang vidste vi ikke bedre.

I løbet af den sommer (1976) solgte vi





MODEL 'SISU'
1993

den opslidte motor og andre effekter for 100 kr. til en ung AZU-kører fra Amager ved fornavn Kaj.

Resten af André kom nogle unge mennesker fra Tvind i Vestjylland og hentede. Jeg havde ved et tilfældigt besøg i Tvind nævnt, at vi havde en „tom“ AZU stående hjemme i haven i Raklev. De spurgte, om de måtte få den til genopbygning. Det måtte de godt.

Det sidste års tid havde vores søn benyttet den som drivhus for kaktus og springbalsaminer, men kunne den komme til at trille rundt i Jylland, var det vel en mere værdig fremtid for en AZU? Med den senere indtrufne økologiske bølge havde vi nok været i tvivl. Et drivhus!

I den periode, hvor André gik ned, var vi ved at bygge om, og vi havde derfor stærkt brug for en bil til at køre med materialer. Fra den ene dag til den anden

købte vi derfor en ny Dyane hos min gamle soldaterkammerat Ole Richardt i Herlev. Når det blev Dyane, skyldtes det, at „2CV'en“ på det tidspunkt havde fået mere polstring i sæderne. Det betød at jeg ved trafiklys måtte krumme ryg for at kunne se, når signalet skiftede. Endvidere har Dyanen en tættere dørkonstruktion, ikke mindst ved sideruderne. Et forhold jeg med tiltagende alder syntes, jeg måtte tage i betragtning. Så for vores vedkommende var der ikke tale om, at den skulle være „finere“. Vi har da heller ikke gennem årene forstået den lidt medfølelende tone, vi kunne møde i klubregi over at køre i Dyane. Særligt ikke, når nogle af de „medfølelende“ senere ankom i BX, når de var blevet „voksne“. Vel den eneste malurt, vi har smagt i „klubbægeret“

Nu blev det så den tredje André i rækken. Børnene havde nu nået en alder, hvor de – berettiget nok – også gerne ville

blive befordret komfortabelt. De havde i flere år siddet rygvendt på lærredssædet. Nu kom de til at sidde på et rigtigt bagsæde og kunne se, hvad indland og udland bragte ind gennem for- og sideruder. Sverige, Holland og Tyskland var for deres vedkommende blevet oplevet nærmest som på en TV-skærm gennem AZU'ens bagruder.

De næste tre år vendte vi op og ned på deres begreber om omliggende lande.

Med denne André havde vi ikke nogen ekstraordinære oplevelser. Tre år efter kørte vi igen til Ole Richardt. En ny Dyane blev bestilt. Nu havde vi nået den alder og bonitet, hvor bilen kunne skiftes efter tre år!

Inden den nye „Clementine- farvede“ (Orange Mandrin) havde fået navn, anskaffede vi en anhænger. Samtidig var „Kaj og Andrea“ blevet familiens foretrukne TV-stjerner (Vi var så småt begyndt at kalde den tredje André for Andrea), så da anhængeren var mørkegrøn, var det naturligt at kalde „forvognen“ for Kaj og anhængeren for Andrea. Sidstnævnte havde (har også efter en omfattende restaurering) et skilt med advarslen til andre trafikanter „Long vehicle“ på bagsmækken. Det er nu nærmest indtrykket, at de trafikanter, den skulle advise om, hvad der var i vente, slog usikre slag på vejen i deres forbløffelse over det, vi mente seriøst, men som de åbenbart opfattede som morskab.

Den første sommertur med Kaj gik til Norge. Uden Andrea, som ikke har påløbsbremse. Fyrre kilometer i timen op gennem Sverige i ferietiden kunne vi jo nok holde til; men Volvo/Saab - svenskerne?!

Oslo i øsende regn. Defekt i det elektriske! Bilen kunne for det meste starte men

gik i stå ved tomgang. Telefon til „Falken“, som uden dikkedarer bad os følge efter deres kranvogn til Citroën i Oslo. „Falken“ må have haft mange udrykninger den dag, for det tempo, de lagde ud i og fastholdt igennem deres hovedstad - førte til en kørsel med Kaj, som mest kunne minde om et rallys manøvreprøver. Kaj måtte jo ikke standse. Så gik den i stå, og den startede efterhånden ikke hver gang. Det blev til en uforglemmelig oplevelse for os alle. Gennem et stykke tid derefter lød det fra bagsædet: „Far, prøv at køre som dengang i Oslo“.

Citroën værkstedet klarede problemet ved at føre et par ledninger uden om startlåsen og montere en startkontakt.

Efter hjemkomsten blev fejlen naturligvis klareret af Citroën her i landet.

Resten af Norgesturen blev iagttaget som gennem en gammeldags osteforrettings vinduer: vandet silende ned over ruderne. Men ellers var det en fin tur. Som altid, når man har en rummelig og komfortabel vogn!

Med tiden viste det sig, at vores årlige kilometertal stabiliserede sig på omkring 12.000 km, så efter tre år havde Kaj kun kørt omkring 39.000 km. Skulle den allerede skiftes? Familieråd. Andres erfaringer blev bekræftet: halv voksne børn har - naturligvis - stor indflydelse på familiens ve og vel. „For deres skyld skulle vi ikke skifte“. De cyklede nu til deres fritidsinteresser. Vi beholdt Kaj. Og har den endnu!

Da vi for nogle år siden var til vores første grænsetræfi i Ålsgårde, kom Citroënisterne til og bød os velkommen.

„Den er da ellers ganske pæn. Hvilken årgang er det?“ - „En -79'er.“. „Nåh, en -79'er.“. Underforstået: og den er virkelig ikke rustet op endnu.

Det var den ikke. Den blev holdt; men „tidens tand!“ For seks år siden blev Kaj fuldstændig adskilt hos vores mekaniker og bygget op igen med de rustreparationer, der nu var nødvendige. På forsvarlig vis. Håber/tror vi. Undervejs blev alle chassiets hulrum fyldt op med rustbeskyttende „voks“. Det hele blev pr. håndkraft vendt nogle gange, motor, svingarme, karosseri, sæder med mere blev monteret, og hele herligheden sprøjtet lakkeret. Ved samme lejlighed monteredes GSA-sæder på nye beslag, så vi på den måde fik nakkestøtter og regulerbare sæder. Et par år tidligere monterede jeg sikkerhedsseler - trepunkts - til bagsædet. Så helt fundamentalistiske er vi ikke.

Også Kaj har været rundt omkring. Ikke i Sahara eller Kabul (hvem kommer der nu?), ikke på rødvinstur til Frankrig hvert år; men dog: Til det sydlige Polen gennem det tidligere DDR med fire cykler monteret på Andrea. På vej hjem skulle man dengang bakke ombord på den østtyske færge. VOPOerne tog opstilling. Nu ville der blive forestilling. De havde nok moret sig mange gange, når amatører skulle bakke ombord. Talt, hvor mange gange, der skulle rettes op. Vores søn havde nogle måneder forinden taget kørekort til bl.a. med anhænger. Ombordkørslen blev klaret med kun en opretning. Anerkendende nik fra tilskuerne og en Cola til chaufføren, da vi kom op i cafeteriet.

Naturligvis var Kaj også til det 11. ICCR - verdenstræffet i Herning. Da var undertegnede alene, så det var ikke noget problem at sove i bilen. Anderledes problematisk blev det, da min kone og jeg var på vej til A-model verdenstræffet i Finland for nogle få år siden. Ankommet til en mindre, svensk provinsby ved

nordkanten af Vättern, fandt vi det ikke ulejligheden værd at køre rundt ud på natten for at lede efter campingpladsen. Hen til parkeringspladsen ved den lille havn, hvor der i forvejen holdt et par campere, ind under bilen med campingbord og stole, ned med ryglænene (bagsædet var taget ud hjemmefra), bagagen rykket lidt rundt, skumgummimadrasserne rullet ud. "God nat!"

Endnu mere end i AZU'erne lærte vi her at vende os i takt. Men det lod sig gøre. Og da vi næste nat og den næste skulle vende os i takt, kunne vi nu gøre det i søvne. Det er nu socialt befordrende at køre A - modeller. Tillægsgevinsten er morsken over den megen undren, der står i ansigtet hos andre campister, der flokkes om grillen i campingvognens fortelt, mens ungerne ser TV i campingvognen. Nå, nu skal vi heller ikke spille „frelste“: Rundt i Finland benyttede vi vores lille villatelt, hvor der dog kan sidde fire personer omkring bordet i forkabinen. Hvis de ikke er for store og for voldsomme i deres bevægelser.

Ikke alene har vi iagttaget det sociale aspekt. Også verdensservice finder vi interessant: Nord for Stockholm begyndte koblingspedalen at gå trægt. Jeg medbragte ikke fedt til den slags, så vi fandt frem til den lokale Citroën-forhandler med værksted. „Jo, s'gerne“. En mekaniker på sagen, et par tryk med en lille sprøjte. „Hvor meget?“. „Det koster ikke noget, når I kommer helt fra Danmark. (Indehaverens kone var af dansk familie). Hvor vi skulle hen?

„Til verdenstræf i Finland, ovre i Karelen“. „Jamen, ved den ryske gräns!“. Forbløffelsen stod i ansigtet hos vores svensker. Og så satte vi det afgørende stød ind: „Forinden tager vi lige en runde i det po-

lare Finland, bilen skal lige køres til". (Kaj havde da forlængst rundet 200.000 km).

Da vi kort efter kørte ud fra værkstedet, følte vi, at hele personalet var blevet sammenkaldt for at bede for os.

Nu har så Kaj næsten 270.000 km på bagklappen. „Hvad gør vi?“ – Jo en dag var vi rundt i det østsjællandske og kiggede indenfor hos Klinikken, hvor Ulrik Hildebrandt konstaterede, at Kaj nok havde nogle år i sig endnu. Et par enkelte ting burde nok fornyes, men ellers! Samme resultat er Kajs faste mekaniker kommet til.

Vi er lettede. Hvad stiller man op den dag, Kaj giver op? Ja, man kan vel endnu i mange år få restaurerede A-modeller; mensjælen! Den har jo kun det kære køretøj, man har oplevet så meget i og med, hvis sæder, man har formet gennem årene, hvis pludrende lyde ikke skal forandre sig ret meget, før ens eget nervesystem slår krøller, hvis orangefarvede pyramidestubudseende kan genkendes på

lang afstand på enhver parkeringsplads, hvis udseende venner og bekendte gennem årtier har genkendt på kalundborgensiske veje og hilst på. Nu også lidt hovedrystende, fordi den ikke kører rundt med efterhånden utallige uoppustede balloner (som utvivlsomt er et gode, når man nu ikke kører A - modelkørsel, eller kunne blive ramt af dem med de mange balloner og heste). At vi har kunnet køre blyfri, inden, der kom blyfri benzin, orker vi ikke længere at forklare, „for vi har jo ikke katalysator,“ og så er alt andet ligegyldigt; men Jean Auguste Citroën se i nåde til os, hvis vi en dag skulle blive næsten tvunget til at lade os befordre rundt i en sølvgrå/blå/rød/grøn ekvipage af ubestemmelig art.

Hvor bliver det kedeligt!

Tillykke Citroën med A-modellerne - og TAK.

Jan Beck Jensen



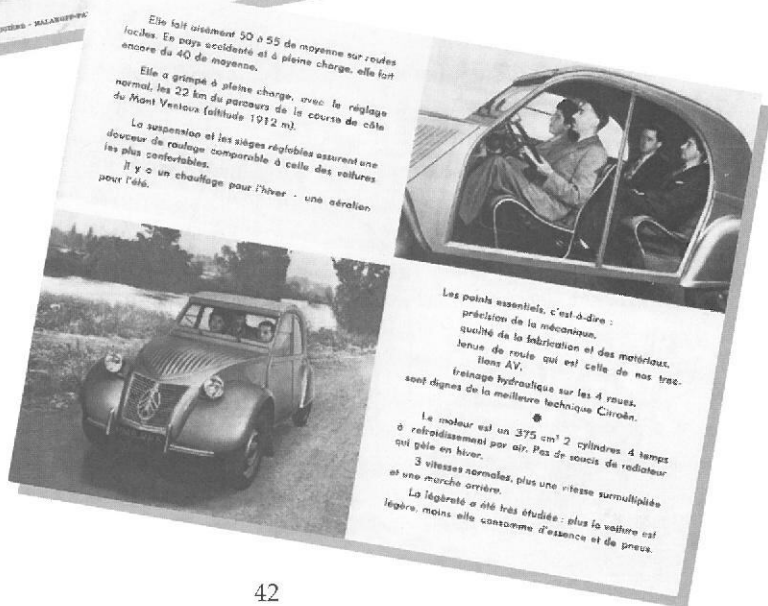
„DER VAR SÅ DEJLIGT - DERUDE PÅ LANDET.“

11 FORSKELLIGE 2CV-BROCHURER Gennem TIDERNE...

1948: 4-siders folder, „La 2CV Citroën“. 9x13,5 cm.

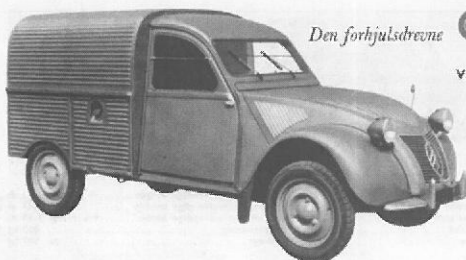
Den første franske brochure for 2CV, som er blevet trykt på et tidspunkt hvor man regnede med at bilen skulle have et mekanisk startsystem (à la græs-slåmaskine).

Efter brochurens trykning bestemte man sig for at 2CV skulle have elektrisk startmotor, hvilket derefter med håndskriftsirligter blevet rettet på bagsiden.



1952: 2-siders ark, „Den forhjulsdrevne Citroën varevogn 2CV“. 20,7x14,7 cm.

Den første danske brochure for 2CV var for varevognen, som i Danmark blev præsenteret før man præsenterede personbilen.



Den forhjulsdrevne

CITROËN

Varevogn 2 CV . Nyttelast ca. 350 kg

er nu kommet til Danmark

KNUD BÆRENTZEN

aut. Cit. og Forhdl.

Løngangsstræde 21

Byen 1790

Denne varevogn er bygget efter de samme principper som den så stærkt omtalte Citroën personvogn 2 CV.

Alle de tekniske nyheder, der er nedlagt i konstruktionen af personvognen, er overført på denne varevogn, hvorved man har opnået en for varevogne enestående køreskomfort og sikkerhed. Dette i forbindelse med varekassens store rumindhold – 1,88 m³ – har skabt den ideelle varevogn for enhver lettere transport.

Det plane gulv, den lave højde over jorden og de brede dobbelte bagdøre gør af- og pålæsning let og bekvem.

Affjedringen er enestående blød og behagelig, hvorved man undgår risiko for beskadigelse eller sammenrystning af de transporterede varer.

Der er rigelig plads til føreren. Sæderne er komfortable og let indstillelige.

Som alle andre Citroën-vogne har den forhjulstræk, tandstangsstyring og hydrauliske bremses på alle 4 hjul. Varmeinstallation og friskluftsanlæg er standardudstyrt.

Den er billig i anskaffelse og billig i drift – 5 à 6 l pr. 100 km – og let at vedligeholde. Der er kun 4 smørsteder på hele vognen.

Tekniske specifikationer:

Motor: 4-takts topventilet motor med 2 vandretliggende cylindre; luftkelet; udskelelige cylindre.

Boring 62 mm
Slaglængde 62 mm
Cylindervolumen 375 cm³
Kompression 1:6,2

Kobling: Tårpladekobling.

Gearkasse: 3 gear frem plus overgear; 1 bakgear.

Bremses: Fodbremse hydraulisk; virker på alle 4 hjul.

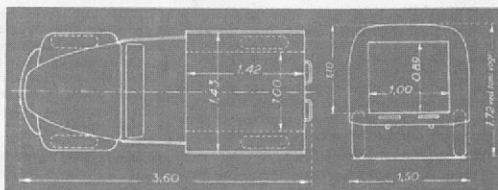
Håndbremse med kabeltræk til forhjulene.

Affjedring: Specialt fjedersystem.



Total længde 3,60 m
Total bredde 1,50 m
Højde ved tom vogn 1,72 m
Akselstand 2,40 m
Sporvidde 1,26 m

Vareummets indvendige længde 1,42 m
Vareummets indvendige bredde 1,43 m
Vareummets indvendige højde 1,10 m
Totalbelastning 850 kg
Egenvægt ca. 500 kg



CITROËN

1962: 28-siders brochure, „Er De....“.
27x21 cm.

Brochuren for "Citroën 2CV AZU varevognen" demonstrerer på meget original vis, at uanset hvilket erhverv man har, så er dette den optimale bil.



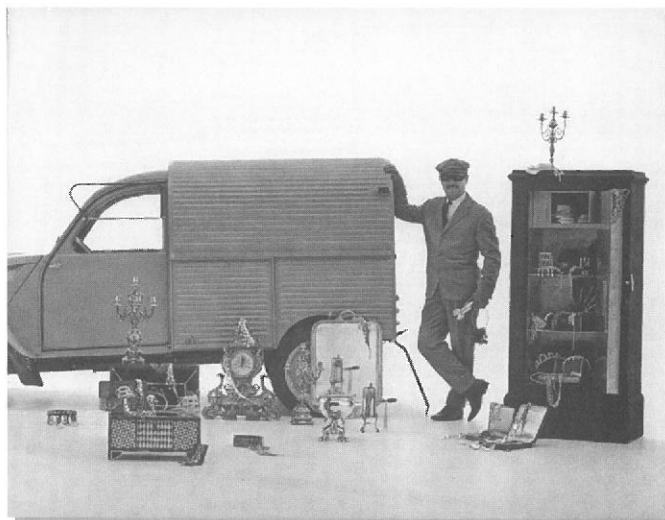


KOM FO RT

på fire hjul.

sagde om kom, og
samtalerhus. Det er
handler, gartner, la-
brochuresider - ge-
nød. Foran i 2CV'en
gjørde, der sætter
bati kommer ind og
genom de fiske vip-
— Hov, et øjeblik
meg som 2CV'en, de
hørt om en 2CV, de
en fan

ØKO NO MISK



De latur, den er

både med og uden last, — og som virkelig kender har jeg sans for kvalitet.
Med en 2CV varevogn kan De transportere de mest forskellige ting og De kan gøre det, når det passer Dem. — Har De lyst til en forretning i landet eller skal De og Deres familie ud for at nyde weekenden i naturen, ja, så kan 2CV'en transportere både familien, maskinen og badejuleten på en pris, der ligger langt under prisen for en tilsvarende tur med et lastbærende køretøj. 2CV'en har et stort bagagerum, der er let at indpakke og pakke ud, og den er så let at køre, at den er perfekt til Dem. — og pålidelig, 2CV er sandt formået — på fire hjul — en vogn, der bygget specielt til Dem.

BOOK

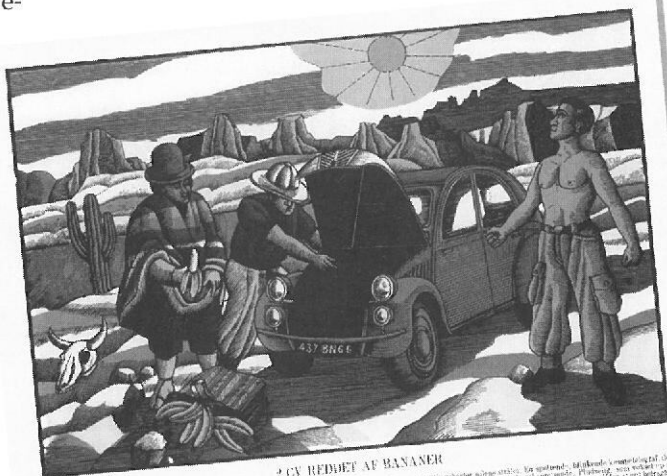
den er

WER DI FULD



1968: 10-siders folder, „Store øjeblikke for en lille vogn“. 27x21 cm.

Den flotte folder har en stor rød 2CV på den ene side, og små historier og tegninger fra 2CV'ens liv og gerninger på den anden side. Bl.a. den berømte historie om 2CV'en der kørte med bananer som smøring i gearkassen.



2 CV REDDET AF BANANER

En lille historie om den berømte historie om 2CV'en der kørte med bananer som smøring i gearkassen. En lille historie om den berømte historie om 2CV'en der kørte med bananer som smøring i gearkassen. En lille historie om den berømte historie om 2CV'en der kørte med bananer som smøring i gearkassen.

1973: 4-siders folder, „Kunstauktion“. 9x21 cm.

I 1973 havde 5 kunstnere dekoreret 6 2CV'er, som Automobiles

Citroën A/S bortauktionerede den 13. oktober 1973 med Jesper Klein som auktionarius. Overskuddet ved auktionen gik til Kofoeds Skole.

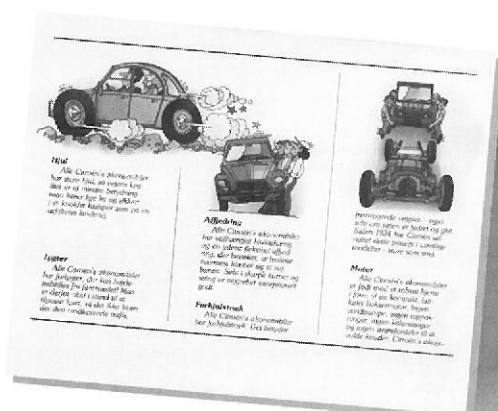


CITROËN'S ØKONOMIBILER



1977: 24-siders brochure,
„Citroëns økonomibiler“.
27x21 cm.

Samlet brochure for alle daværende A-modeller.



1978: 4-siders folder, „Danmarksmesteren i benzinøkonomi“. 29,7x21 cm.

DANMARKSMESTEREN I BENZINØKONOMI

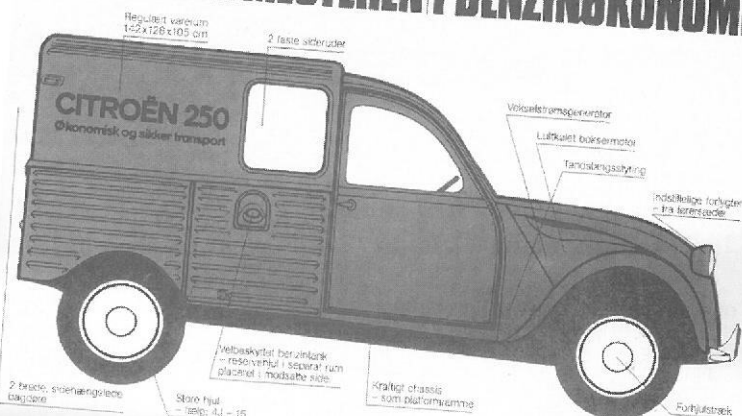
TILBUD BEGRÆNSET ANTAL

26.862

26.862 - + 2238 - + 29100 -

Sidste chance for at erhverve sig en „Citroën 250“ (AZU)...

DANMARKSMESTEREN I BENZINØKONOMI



Citroën 250 er verdensudviklet af den populære 2 CV - Danmarksmesteren i benzinøkonomi, som næppe kan overvåges for en billig pris. Men de skal nok svinge Dem... der er kun et begrænset antal vogne tilbage til gamle pris. Er det ikke lige netop den vogn, De har brug for i det daglige arbejde? Så kom hurtigt på fire hjul...

I et skiltet væg i byen sælges sum på antallet af det Citroën 250, der kommer frem, hver anden varevogn må drive og køre på fire hjul.



Den folder kun 560 mm - og derfor let af på den, lægges og smutter rundt med. Den trækker den manglende en vej at køre på - alledrig, der slutter fuld og uoverskuelig, der er ingen, der ikke kan se den.

Det store, franske vægtrum med de to, praktiske sider, der er i hver side - En rulle i hver side - En ekstra forlygte, hvis man ønsker at belysning, vognen kan kombineres forlygter og privatkøret, eller blot som en praktisk, 2-pers. vogn i stationær.

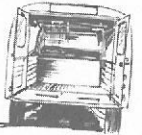
Karrossen er udstyret med og udstyret med forlygter. Forlygterne kan nemt installeres fra forreste side.



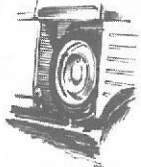
Ja - Citroën's små, populære økonomivogne er en blanding af drøgt og genialitet og som for ingenting fungerer. Man kan faktisk køre en vogn med en økonomisk kørsel på fire hjul, men man har prøvet en Citroën 250 i på gættet.



Med en vorkasse, der rummer 1,63 m³ og en rygte last på 250 kg, er den vognen til alle lige formål...



Reservohjulet er blot anbragt i et separat rum. Forlygter, trække, den skilte indstillede boksersmotor - altså ingen vandpumper, ingen luftslang, ingen kølenslange og ingen strømforbruger.



1981

**Den langsomste
måde at blive fattig på.**

9.1981: 8-siders folder, „Den langsomste måde at blive fattig på“. 29,7x21 cm.

Samlet brochure for 2CV og Dyane.

[illegible]

Ju så! Det moderne seksualitet er altså også knyttet til stillingsvognen. Forholdningen stemmer ikke, vaskeriet, er også flydende og ubrokket. Der burde så for eksempel være et eller andet personligt dataarkiv, så passer forklaringen på, hvorfor det ikke lykkes i alle tilfælde. Citaten 2CV i artiklen er angiveligt uafhængigt af alle andre faktorer, men det fortæller vel i alle henseender, om et generelt klappernet på moderne holdning til ligestilling. Man skulle tro, at status - her er værdigheden - det står over for. Men det er faktisk her, hvor man vil - her vil man dybest set have et privatliv, som er anderledes end offentlige forhold - måske endda for at gøre det mere et sted til et andet.

af dem, han har bevaret sin frihed til at færdes hvor han vil - især når han vil. Og det er dybest set hvad et privatbilselskab handler om. Uafhængigheden af offentlige transportmidler - muligheden for ved egen hjælp at bringe sig fra et sted til et andet.



Ekonomisk grund:

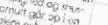
Og det er ofte de økonomisk mest vel-funderede - i takt med og i overensstemmelse med 2CV, Singelthorn fandt det er en god forretning.

Der er jo 3 faktorer, som skal harmonisere, før man kan sige det er god bil-økonomi:

1. Anskaffelseskriterierne
2. Driftsomkostningerne (bensin og fremmer benzin, men også forsikring, vægtskatter, service besøg m.v.)
3. Udgiften til reparationer og vedligeholdelse.

Altredet i 1950 var der flere der ventede på en 2CV, hver gang, da blev presset for at få en side udtrykt afslættet stadig bare i fuld ned og den grundlæggende ide - der er. Men selvfølgelig er det også vigtigt, at der er. Flouren nu er 45 år gammel og i sit seneste år, selv om udvalgt fulgt med halsen. Dyrne kan vi i 1975 for at vilde den, men for i 1975, er det stjerne isolerende, og et lidt mere komfortabelt udsigt.

...at køber en bil af 2CV og Dyano
som nok det nærmeste man kan
komme på ikke at leve bil.
Uafhængighed,
anligge og betændte
anderledes - et par
decentrisme og drif-
tids karaktier hvor
driftlighed og stu-
formet går op i en
balans er højt.



Kære venner
Kom og se hvad vi har
købt for at få penge
til overs til at invitere
jer til car-warming
dag den 14. juli

1989: 8-siders brochure, „Les aventures de la 2CV et de la grotte hantée“. 21x29,7 cm.

I slutningen af 80'erne var flere 2CV-brochurer udformet som Tintin-tegneserier, og denne franske brochure for årgang

1989 er en af de sidste, der blev lavet for 2CV.



LIDT HISTORIE...

DEN herlige teknik i denne enestående bil er godt beskrevet andetsteds, men her en kort repetition!

Udviklingsarbejdet startede i 1935 og man begyndte med en platform-kasse-ramme som bærende element. En slags tømmerflåde med 4 hjul. Derfra gik 2 vanger fremad, til montering af motor og transmission, 2 bagud til at bære tank og bagagerum. Der blev så monteret 4 krumme langsgående svingarme på siden af rammen, den inderste ende blev koblet til affjedringselementerne, og på den yderste ende blev hjulene monteret.

Der blev så konstrueret en lille 8 HK 2cyl. vandkølet boksermotor, et hus til kobling og gearkasse, med aksler ud til forhjulene, det kendte man fra den tidligere Citroën Berline model – det hele blev bare vendt, så gearkassen nu lå bag motoren.

Man lavede et karrosseri med plane sider, en buet bølgeplade (vaskebræt) til at dække motoren, og en lærredsdug til at

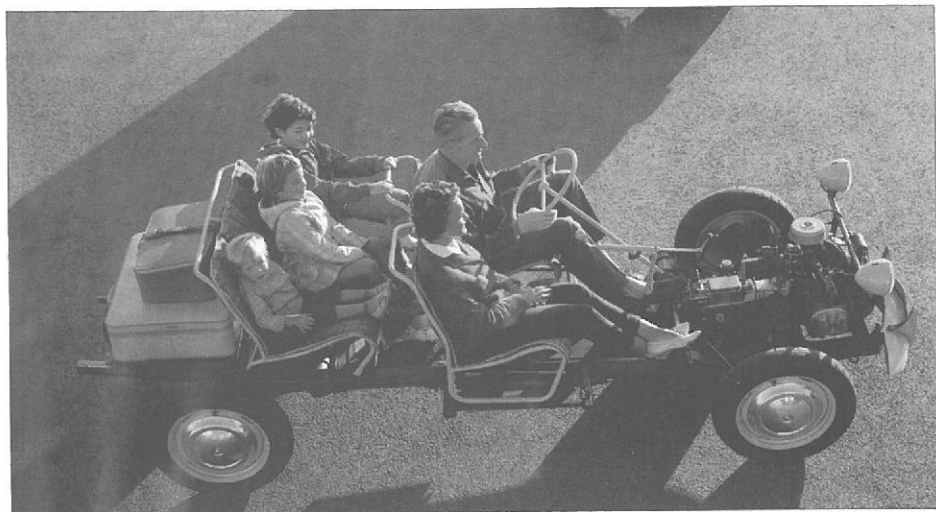
dække den buede taglinie og bagagerummet.

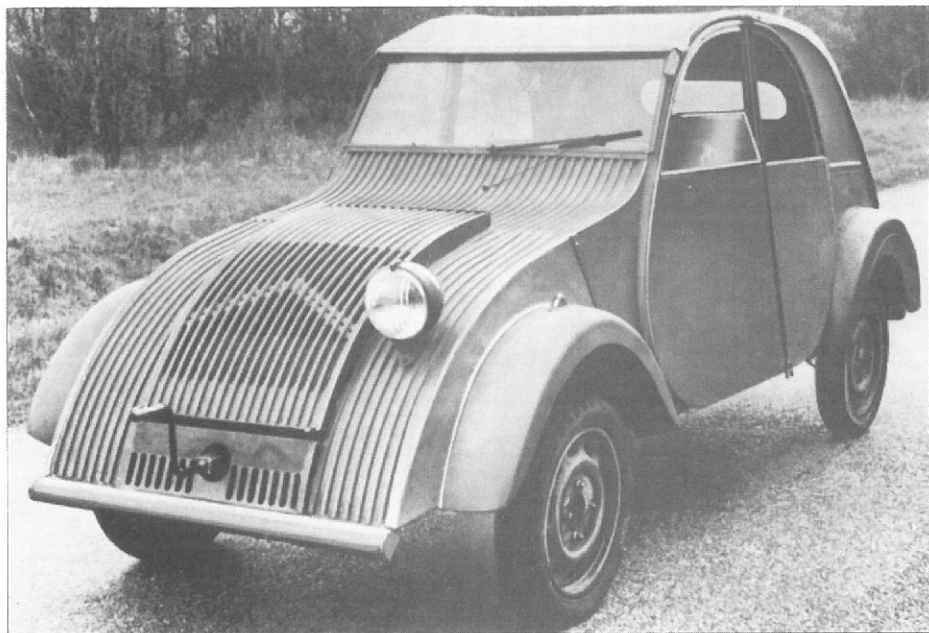
De 2 dobbeltsæder var 2 konsoller, sat fast i gulvet og et rør ophængt i 2 wirer øverst i siderne, derimellem var udsænkth lærred – samme system som en liggestol – så var der siddeplads til 4 personer.

Som rudemateriale forsøgte man sig bl.a. med plexiglas, men endte med et plant sikkerhedsglas.

Mange af ideerne og komponenterne til denne bil var helt nye og ikke afprøvet før, da man i 1939 kunne præsentere la Tout Petit Voiture (T.P.V., den helt lille bil).

Så kom den tyske krigsmaskine væltende ind i Frankrig. Biludstillingen i Paris blev ikke gennemført? Citroëns ledelse, med 2CV-ideens far Pierre Boulanger i spidsen, gik i panik; 249 prøve- og udstillingsvogne blev destrueret! Tre køreklare, én i adskilt stand, og en tidlig prototype kørte som „budcykel“ på Michelin's fabrikker i Clermont-Ferrand og overlevede.





Under krigen omarbejdede man hele projekt T.P.V. Bilerne var fremstillet i aluminium og andet letmetal, men det var dyrt og svært at svejse i. Det blev nu ændret til jernplade og affjedringskomponenterne blev ændret fra torsionsstænger til spiralfjedre. Motoren blev luftkølet, fik dynamo og elstart samtidig med at udformningen af karrossen kom til at se ud, som vi kender den fra gaden i dag. Ændringerne gjorde bilen lidt tungere, men nemmere at fremstille, mere praktisk og lidt pænere!

I oktober 1948 blev 2CV'en fremvist for første gang, for offentligheden på biludstillingen i Paris. Der havde i nogen tid været rygter om at Citroën arbejdede med en lille personbil, men ikke meget om hemmeligheden var sivet ud.

Der var stor forbauselse over resultatet, både positive og negative reaktioner fra den kyndige motorpresse. Men alli-

gevel var der stor købelyst fra de bilhængende efterkrigs europæere.

Produktionsapparatet var endnu ikke kommet op på fuld tryk, og Citroën havde travlt med at fremstille Berline samt den store varevogn type H, der var sendt på markedet tidligere på året.

Eksporten til andre lande kom også i gang, f.eks. i 1952 til Holland, 1953 til Danmark og først i 1957 til Tyskland. I det



Endelig kommer den...



materiale jeg har fundet, og skriver ud fra, er det første man hører til 2CV'en på dansk, i FDM's blad MOTOR efteråret 1948. Her vises et billede af bilen skråt forfra og et af førerpladsen. I bladet nævnes det, at karosseriet „ikke minder om Citroëns Berline“ og „det er en monokonstruktion uden chassissramme“. Det første er umiddelbart synligt, det sidste er ikke rigtigt! Desuden fortælles det, at man på billedet kan se „det håndtag motoren skal startes med, da der ikke er selvstarter“. Desværre er det gearstangen man her har taget fejl af...

Til sidst nævnes det, at „de udstillede vogne var uden motor i“, det kommer af, at man ikke fik lov at se motorerne før udstillingen i 1949. Et år senere skriver MOTOR så en dramatisk historie om, at de „for nogen tid siden i avisen med afsky havde læst, at en 2CV under prøvekørsel var blevet holdt op af maskerede banditter, der havde søgt at aflure dens hemme-

ligheder“. Det havde været nemmere at gå på biludstillingen, og have set den der! I 1949 var en af de udstillede biler nemlig afmonteret motorhjul og forskærme. I omtalen dette år har man desuden også fået alle specifikationer med.

I 1952 har MOTOR igen været på udstilling, denne gang i Forum København. Her var det varevognsvarianten type AU, der først blev vist i Paris 1951, der omtales. Her skriver man, at „Citroën 2CV AU, er en forklædt varemotorcykel“. De første annoncer for salg af 2CV i Danmark, er da også for varevognen og uden nævnelse af pris.

Januar 1953 ankommer de første eksemplarer af vores 50 års jubilar til Danmark!

MOTOR skriver i februar, at det er „rart at se enkelte europæiske fabrikanten, tør afvige fra den gængse praksis“, nemlig at lave biler der er „miniamerikanske“ f.eks. Renault 4CV, Morris Minor og Fiat 500c, for at takkes køberne. Dem



De populære forhjulsdrevne



CITROËN

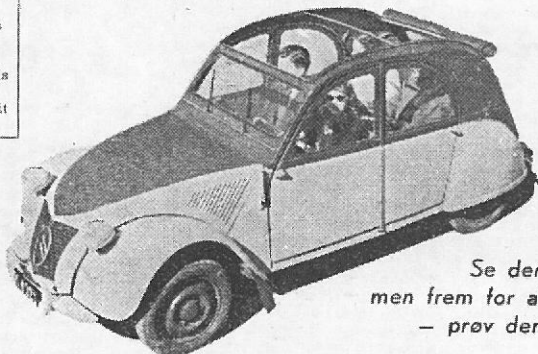
2 CV

FANTASTISK ØKONOMISK

For ca. 55 d. kr. i
benzinudgift kan
4 personer +
bagage befordres
en strækning,
som f. eks. fra
København — Paris
og tilmed
yderst komfortabelt

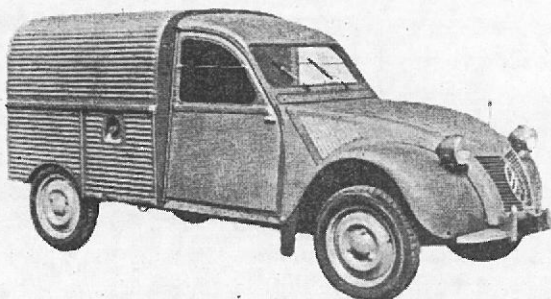
Pris: 8770

excl. lev.omk.



Se den,
men frem for alt
— prøv den!

Kør for at spare!



2 personer +
last til en
samlst vægt af
350 kg kan
transporteres
over en afstand
som f. eks.
København —
København —
3.20 kr.

Pris: 7100

excl. lev.omk.

Spar, medens De kører!

AUTOMOBILES CITROËN A/S

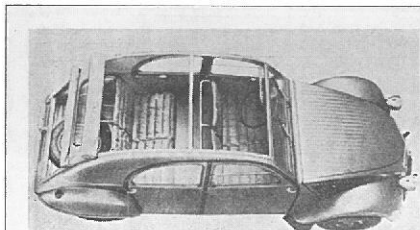
SYDHAVNSGADE 16, KØBENHAVN SV

AUT. FORHANDLERE OVER HELE LANDET

...også til Danmark

ligner 2CV'en i hvert fald ikke, hverken
udvendigt, indvendigt, og ej heller når
det gælder teknikken.

Nu er der også salgsannoncer i bla-
dene, der viser en tofarvet 2CV Berline til
prisen 8.770 kr. I „Skandinavisk Motor



Vi prøvekører Citroën 2-CV

M. Srinivas H. Duvvuri

[illegible]

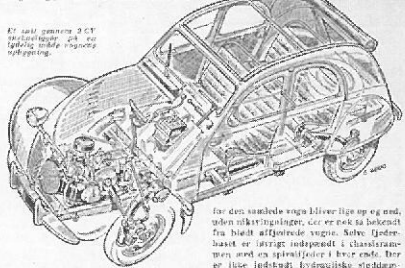
mislukningsystem og hjulopbejling. I vir-
ket er det ret hermetisk afsluttet, at en
teoyfader, lukket under på 375 mm
kan misvilde 10 hh; men det er med vel-
beholdt hh, at man har holdt effekten på
lange mnd, da man gerne bliver sig med
overbelastning af selv motor og transmis-
sionsstyret som at vognen er rigt. Det har
på denne måde været muligt at skabe en
1,5 vogn og dog være i stand til at ud-
føre affjedningsstyret på en måde,
der giver den højest tænkelige løst,
men at man på nogen måde kan komme
over den situation, at køretøjerne ikke
lader sig på højde med de gamle køretøjer
heller.

Vognen er bygget over en platform, der er udførelt som et chassis med to hoveddragere og travere, er det egentlige kørselsredskab, der er udførelt af ganske tynd plade, er svejst og belagt til denne platform. Motoren er en loaylmotor, indstillet indkørselsmotor, der via en overlimningsrem, tre eutekpladskubler trækker tilbage til gearakslen, hvis hovedaksel trækker fortil til differentialen. De udførelse differentialaksler er forsynet med to enkelte hardaktyrde og trækker — som fristes til at sige autoruliers — på formlen. Motoren er

blåserkølet, idet et stort blåserhjul i en blåserkanal trækker kulekøllen ned over de to cylindreklokker, og den opvarmede kulehfil føres gennem større rør frem til vognens indre, der opvarmes behageligt og effektivt, såfremt man ønsker det.

Det mest bemærkelsesværdige ved 2-CV er ganske afgjort affjedringsystemet. I sig selv er det ikke nogen let opgave at frembringe et tilfredsstillende effektivt affjedring af en vogn, der kan veje 490 kg i ogvægt, eftersom fuldruldet mellem den

not, skides at fjerderhuset samtidig på-
virket af trækket frem efter. Ved den
ne bevægelse vil højgljedsophængningen
skrueløst (på det højgljød) der er an-
bragt i sømmer side som det fjerdre for-
højld blive trykket i den sømmer, og for
at udligne denne påvirkning, vil højgljød
blive presset påvirket ned mod rebhængen.
Resultatet af hele denne afsljedsrække-
følge bliver, at afsljedsbevægelserne



afslægtninge den afledende, ved værgeløs og blivt langt senere end fødselstid er ved de senere personlige. Derfor kommer den store forskellighed i det nævnte værgeløshed, så snart nogen bliver voksen og kan selv sørge for sig selv, og kan selv sørge for sig selv. Men er derfor, at det udtryk som "afledt" kendetegner sigssystemet, idet såvel forson højst er ophængt i svingene, der gennem slæktens påvirkning nogle karakterer. Disse karakterer går ind i et system af karakterer, der er karakterer, der karakteriserer ved dem. Når slægtens karakterer kan henvise sig i vognens lempelighed, ud dette vil igen sig, at luffet er forbi sig selv en forklaring, vil forudsætte, at de karakterer, der karakteriserer slægtens karakterer, først træde den karakterer, der betjener det pågældende forbi, som

Den samlede vognsløber ligger op og ned, uden mistilstandig, og der er nok bekendt fra bladet af tidligere vognsløber. Vognsløberbaast er forrest indpreget i klassifikation af vognsløberbaast i 1940'erne, og det er derfor ikke muligt at finde vognsløberbaast i 1940'erne. Den samlede vognsløberbaast er forrest indpreget i klassifikation af vognsløberbaast i 1940'erne, og det er derfor ikke muligt at finde vognsløberbaast i 1940'erne. Den samlede vognsløberbaast er forrest indpreget i klassifikation af vognsløberbaast i 1940'erne, og det er derfor ikke muligt at finde vognsløberbaast i 1940'erne.

Journal" juli 1953, er den første prøvekørsel på dansk.

Mogens Damkier går som sædvanligt grundigt til værks, med „røntgen tegning“, skitser der forklarer affjedringssystemet og kurver der viser acceleration og benzinforbrug. I skrivelserne mener han, at „Citroën 2CV skal ikke umiddelbart sammenlignes med noget andet eksisterende køretøj“, og at den „er ikke et klovnummer, men det er derimod et pålideligt og økonomisk transportmiddel for mennesker, der ikke ønsker at trodse vind og vejr med et sidevognskøretøj“ (motorcykel).

Efter 5 sides præsentation og vurdering, sætter Mogens Damkier civilingeniør O. Ahlman-Olsen til, at skrive sine tanker om 2CV'en. Her er også mange „roser“. Det han mest forundres over, er karosseriets form og høje luftmodstand. Det bruger han 2 sider af i alt 7 side kloge ord om 2CV'en på dansk. Efter at have set

dette er man lidt stolt af sin nationalitet.

FDMOTOR's første prøvekørsler i 1954. Der kommer så en supplerende i 1955 hvor 2CV'en fik kraftigere motor 12 HK i stedet for 9 HK. Man forklarer den nye centrifugalkobling og kritiserer igen de simple kadankryds der giver kraftige ryk i rattet, under langsom kørsel med drejede hjul.

Senere går det slag i slag med mange prøvekørsler i forskellige motorblade. Det kniber dog lidt i 60'erne med den nu 18 HK motor. I 60'erne kom 3 nye varianter af 2CV'en nemlig Ami 6 1961, Dyane 1967 og Méhari 1968, de skulle jo også prøves.

Jeg har dog fundet 1 dansk prøve af 2CV'en, det er „Populær Mekanik“, der i oktober 1967 skriver at „det var ikke just kærlighed ved første blik, da jeg hentede 2CV'en hos importøren“. „Men da jeg afleverede den en uge senere var jeg kommet til at holde af den. Ja, der var faktisk tale om forelskelse“.



PM prøver:
CITROËN 2 CV
ved John E. Bech

Et charmerende bekendtskab

HÅNDEN på hjertet, så var det ikke just kærlighed ved første blik, da jeg mødte den gamle dame eller: Citroën 2 CV, som det står i dens franske årbog. For kan det være så enkelt, men efterhånden som prøvedagene skred frem, og jeg fik lært den nærmere at kende, så kom jeg virkelig til at holde af den. Ja, der var faktisk tale om en forelskelse, og da jeg godt en uge senere med venindens lovende den tilbage til importøren, var vi blevet venner for livet. Når jeg sidstnævnte møder en af dens mange brødre, sender jeg velkomnende et venligt smil, og i tankerne beder jeg den tage en hilsen med til min lille franske ven og sige tak for de mange dage, vi tilbragte sammen.

Har man ikke selv kørt en 2 CV gennem længere tid, kan en og må man ikke udvise sig om den, for det gælder her mere end noget andet sted, at man ikke må slæbe banden på hjulene.

Faktisk er den så god, at man kommer til at holde af den af samme grund, men tro nu ikke, det er af medlidenhed, man forbrænder sig over den. Nej, det er sandelig fremtids overvældende charme og personlighed, der gør det.

Vil man tidligere her i PM begynde de moderne bilers komfort og mangfoldighed på personlighed, men her er faktisk et eksempel på det modsatte. — Jeg er en mand egentlig, siger den i kørt med Piel's lille kat og husarbejdet Daim, og ligesom sådanne udsatler den en personlighed og charme, der desværre er blevet en sjældenhed i vor samfundslidende tid. Citroën 2 CV er rolig og fremadrettet, men en buggemand med eftertryk på brug. Den er derfor helt fri for alle de forkromede dekklæder og alt det fir og gas andre moderne biler er behængt med for at kunne leve op til deres rolle som statussymbole.

Hos 2 CV'en er der alt, hvad man behøver, det sidste nemlig, hvor det skal, og så virker det ganske enkelt, men klogende effektivt. Ja, den bil er simpelthen raffineret på grund af hele sin enkle og gamle facon. Uden



Den første prøvekørsel der viser et billede af en dansk indregistreret bil, er i „Skandinavisk Motor Journal“ juni 1958, men det viser en mindst 4 år gammel bil med afviservinger og tofarvelakering. I andre prøvekørsler vises billeder man har fået hos importøren, de er tit meget afvigende. I „Populær Mekanik's“ prøvekørsel 1958 vises billeder af en årgang 1948. Ved prøvekørslerne senere, er billederne taget i forbindelse med prøven, og viser at bilerne nu ikke afviger fra de franske — på nær det lille sideblink der kendes som ekstra på de fleste danske biler.

Iøvrigt har jeg samlet ikke mindre end 18 beskrivelser af danske prøvekørsler, hvor 2CV'en indgår, så man må da ikke håbe, det har været surt arbejde for d'herre journalister hver gang.

Det ældste billede af en skandinavisk

2CV, har jeg fundet i en artikel i det svenske „Teknik för Alla“, september 1952, med svensk indregistrering og afviser BLINKLYS. Det kom først fra fabrikken i Paris i 1955, og da Citroën Danmark var hovedimportør og fordeler, til resten af Skandinavien på dette tidspunkt, er dette lidt af en gåde...

Det ældste billede af en 2CV, på dansk grund er igen en varevogn, type AU på



Citroën, Berlina 2 CV



Forum udstillingen i 1952. med tofarvet lakering; grå med lys overdel på varekas- sen. Dernæst kommer et samlebillede af en 2CV Berline, igen tofarvet, med dansk indregistrering K4321. Det er muligvis Citroën Danmarks demonstrationsbil. Den er monteret med afviservinger, lige foran fordørene, og med mørklakerede fælge – flot!

De næste billeder jeg har fundet, var et svineheld. En mand i Næstved, jeg

kendte før jeg flyttede herved, havde haft en 2CV, der blev købt som ny i sommeren 1954, på Stevns. Han var amatør fotograf, så her findes en stribe gode billeder af H9141, en tofarvet med afviservinger, luksusstriber på skærmene og hjulkapsler.

Det eneste billede jeg har, hvor man ser 2CV'en bagfra, er hvor den står et stykke væk og det ser ud til, at der er monteret med nogle store klodsede baglygter, til supplement af den enlige originale. Det har nok være de ovale Boschlygter, som på samtidige Berline fra Sydhavnsgade.

På en samtidig brochure i farver, med dansk nummerplade K80620, ses tydeligt tofarvet lakering, normalgrå for- den, mørk koksgrå foroven, hjulkapsler fra Bruxelles modellen, mørke fælge og nu rødternet betræk på sæderne, i stedet for det grå lærred - Citroën er jo ved af blive helt pjankede...



Nye Modeller

Fra 1954 kan man nu også købe den belgisk fremstillede model „Bruxelles“, med andre farver, blanke aluminiumsbeslag på skærmene, smarte kofangere mm. og selvfølgelig lidt dyrere.

Fra 1958 fik disse luksusbiler også den 3. siderude bag bagdøren (den kom først 7 år senere i den franske produktion).

I 1955 blev 2CV'en leveret med 2 baglygter og afviserblinklys fra Paris. Her skulle de danske myndigheder lige vise, at de var klogere end disse franskmænd, så det forlangtes at de orange blinklygter på forskaermene og blinklygter bagpå blev flyttet fra en høj placering bag bagdøren, ned på bagskaermene.

Desuden ser det ud til at alle 2CV Berliner der blev solgt fra den danske importør op til sidst i 60'erne, på nær de første par stykker, havde hjulkapsler monteret.

Omkring 1960 skete der en del ændringer på 2CV'en. Mest iøjnefaldende er, ændret motorhjul 1960 og lidt kraftigere motor 13,5 HK 1961.

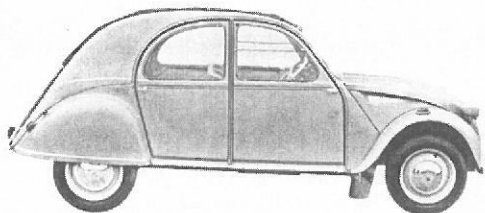
Bilen fås nu i flere farver: Blå, grøn, gul og rød. Fra 1962 i beige, den første hvide kom i 1969 og orange i 1973. Speciallakeringer som Charleston modellen sort/mørkrød, sort/lysgrå fra 1980 og Dolly modellen rød/hvid. Nu kom der andre farver og specialmodeller til andre



Citroën 2 CV - AZL

Pris 11.560

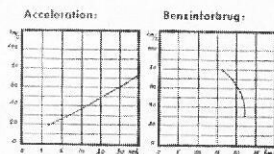
Alicia vengutafgift 75 kr.



FRANSK

Topfart: 80 km/t
Acceleration: 0-60 km/t:
27 sek.
Benzinforbrug: 18-20 km pr. l
Vmgfyldelse 39,2 kg/hk SAE
2-ely. 4-takts boxer motor
Boring: 66 mm. Slag-
længde: 62 mm
Slagvolumen: 425 cm³
Kompressionsforhold: 7,5:1
Max.effekt 12,5 hk SAE
4200 omdr.
Istærfekt: 29,4 hk/liter SAE
Akselafstand: 240 cm
Stærste længde: 378 cm
Stærste bredde: 148 cm
Stærste højde: 160 cm
Vægt: 490 kg

Græsa 2,5 V har et grundlæggende vægnet, som motoriserede brænder ikke den anden verdenskrig. Dens angreb at tilbringe den konstruktive tilgang til en billig penge. Franske konstruktører gik til denne opgave med den karismatiske entusiasme og tekniske klar, som er karakteristisk for fransk geni i den såkaldte og mest traditionshyldende lene. Man kaldte vægnet vægnet, troede ikke på den. I dag er den eneste i sin økonomiske succes, længe som den er blevet præget. I regner den for tilfældet i sin filosofiske angreb over de økonomiske forhold. Den er blevet brugt i mange andre områder, som nu har kun karakteristisk som det sidste medfølelse til det, som ønsker nyheder og tænding. Vi har i 2,5 V en menneskelig bil, hvis man ser bort fra ganske meget for acceleration og implant. Vi har tændt rumdrevende bil i den lille klasse, end måske nogen anden til prisen. En driftssikker og retnende økonomisk tænding, der er afslutningsvis kørt mellem samme antal kilometer, som "almindelige" biler, for der bliver det afsluttende i vejen. Dens grunde nonchalante er blevet en charmerende

[illegible]

2CV, 1963 ▲

2CV.1967





lande og farverne skiftede selvfølgelig i mange nuancer.

I 1963 blev speedometeret flyttet ned foran rattet og der kom rigtig tankmåler i stedet for pejlestokken. Vinduesviskerne blev eldrevet i stedet for kabeldrevet og nogle modeller commerciale og AZAM fik nogle store blanke rørbøjler på kofangerne.

I 1964 blev motoren „tunet“ til 18 HK og fordørene blev hængslet fortil. I 1965 kom den 3. siderude bag bagdøren og de dyreste modeller fik de nye konstanthastighedskardanled (homokinetiske), hvilket nok er den vigtigste ændring i 2CV'ens liv.

Omkring 1972 var det slut med den gamle 425 ccm motor 12-21 HK. Bilerne blev nu opdelt i 2CV4 med en ny 435 ccm 26 HK motor, og en 2CV6 med en 602 ccm 33 HK (SAE) motor

I 1975 kom så den designmæssige revolution, de FIRKANTEDE FORLYGTER og nyt kølergitter. I 1976 slog så nostalgimoden igennem, og den første

specialudgave kom til Danmark. Den hed „Special“ og havde den gamle instrumentering, runde forlygter og manglede den bagerste siderude, og så var den Citrongul.

I 1981 kom så en anden stor ændring. 2CV'en fik nemlig skivebremses på forhjulene, det var den sidste større ændring, bortset fra den sidste sending biler i 1988, der havde runde forlygter.

2CV'en blev i Danmark aldrig den „folkevogn“ den blev i Frankrig og der er





kun nogle få 50'er biler kørende. Den ældste er tilfældigvis en varevogn type AU, der blev restaureret af Fritz Trøst op til ICCCR træffet i Herning 1992. En anden AU varevogn, nemlig Jens Olsens fra Lolland, er det 10 år siden jeg har set og da var den ikke særlig pæn. 1996 så jeg Pi-

erre Leefevres 1954 2CV Berline, men så vidt jeg kunne se, var det minimalt, hvad der var tilbage fra 1954. Så er der Kim Rasmussens flotte 1958, min egen og tidligere Carsten Lüllaffs 1959 modeller, også meget fine.

Der er dog en del opstaldede 50'er bi-



ler, jeg har kendskab til, men hvor mange af dem der kommer ud at køre, er et spørgsmål. Mange af dem er ombygget, det kræver en del arbejde, at få dem bragt i original og god stand.

Det ser ud til at alle 1960'ere bilerne, der kørte herhjemme er døde. Men der findes en 1962 model i pragtfuld originalstand, som Helge Kyndbo hentede i Frankrig, for et par år siden. Men ellers tror jeg, vi er ret heldige med stadig, at have en del synlige 2CV'ere i trafikken. Man ser faktisk flere her i landet end i Tyskland og Frankrig. Der er endda så mange, at ikke alle hilser, når vi mødes på vejen.

Afsalgstallene ses det, at de „store“ årgange herhjemme er omkring 1959-61; lige over 125 stk. pr. år. I 1970-80 er gennemsnittet kommet op på ca. 1.000 stk. pr. år. I 1986 toppede det med et salg på over 1.500 stk.

Import og salg i Danmark stoppede desværre i foråret 1988, samtidig med at produktionen i Paris blev nedlagt. De følgende 2 år blev 2CV'en fabrikeret i Portugal, og i 1990 var det helt slut med produktion af den vidunderlige lille bil.

Den 31.12.1989 var der indregistreret 8.507 2CV personbiler i Danmark. De fleste – 1.463 fra årgang 1986 og kun 713 var fra før 1979. Den samlede danske personbils-vognpark, var ca. 1,6 mill. stk.

SELVOM HR. DAMKIER som nævnt skrev, at 2CV'en ikke kunne sammenlignes med noget andet køretøj, blev dette dog gjort flere gange senere. Bl.a. i juni 1972 i „Bilen og Båden“. Her er 8 konkurrenter valgt efter hovedsagelig pris. Det er bl.a. dyrest Renault 4 til 22.936 kr. og billigst Seat (Fiat) 600 til 15.968 kr. 2CV'en ligger her på 18.883 kr. og bliver her betegnet som veteran i selskabet.

En anden af konkurrenterne er 2CV-varianten Dyane 6. 2CV'en får her mange roser med på vejen: Fine køreegenskaber, brugsgenstand, 4 døre + soltag, støj og håndteringsmæssig mere behagelig end Dyane.

I bagageplads ligger 2CV'en nr. 2, Dyane nr. 1. I pris ligger den i den billigste halvdel, kun underbudt af NSU Prinz 4 til 18.625 kr. og Seat 600 til 15.968 kr. Disse to taber meget på at de kun har 2 døre og kun plads til 2 ølkasser i bagagerummet.

De 9 testkørere, lavede dengang deres egen hitliste og her er resultatet:

1. Citroën Dyane
2. Renault 4
3. Citroën 2CV
4. Morris Mascot
5. NSU Prinz
6. Moskvich 1500
7. DAF 33
8. Skoda 100S
9. Seat 600

Det er utroligt flot klaret og man kan da undre sig over hvad d'herres bilkonstruktører har fordrevet tiden med, på småbilsområdet i hvert fald.

På tur

I forbindelse med de fantastiske langture der er foretaget i 2CV, har jeg fundet en artikel om turen Sverige rundt. Den fandt sted i februar 1955 og blev foretaget i 4 2CV'ere der blev kontrolleret og plomberet af Kgl. Svensk Automobilklub. Der var 4x2 køre – 2 svenske herrehold, 1 svensk damehold og 1 dansk hold bestående af Poul Rasmussen og J. Köster.

Ruten var fra Stokholm nordpå til Luleå over Jokkmokk, Karlstad, Malmø og tilbage til hovedstaden: 4.250 km. Kun af-

BILEN OG BÅDEN

NUMMER 6
JUNI 1972
UDKOMMER 31/5
KRONER 4,85
INKL. MOMS

9 BILER I KÆMPE-TEST



Hvilken af disse billig-biler er bedst?

brudt af påfyldning af benzin og mad. Gennemsnitshastighed 54 km/t. 178 timer i -16° og -41°, benzinforbruget var på 15,4 km/l. på den vogn der brugte mest benzin.

En anden tur blev gennemført i 1961 af

Jens Rasmussen og Leif Jappe i en 2CV AU varevogn. Bilen var ved starten 8 år gammel og havde kørt 70.000 km. Med den lille 9HK motor gik turen med fuld oppakning ned gennem Europa til



Alvar ZACKÉ og John RÖNNENBERG.



Det danske hold: Paul RASMUSSEN og J. KÖSTER.



Marianne ULLMANN og Kerstin SJÖSTRÖM.



På tur...

AKE TEDWICK.



Den internationale presses kommentarer til »SVERIGE RUNT«.

Afrika gennem Sahara, Nigeria, Congo, Kenya til byen Mombasa på Afrikas østkyst - i alt 25.000 km. gennem ørken, jungle, krig og fred i 9 måneder. Uheldigvis var der også flere ufrivillige ophold undervejs; bl.a. 2 større reparationer.

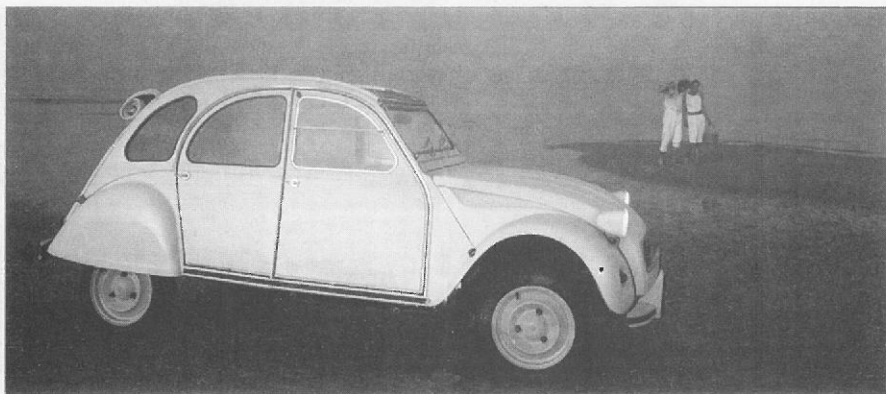
Flere danskere har været på eventyrrejser med 2CV'ere, disse er bare et par eksempler.

At køre 2CV i dag

At køre en 2CV6 i dag, i tæt hurtig trafik, går fint, hjulpet lidt af hastighedsbegrænsningerne. Det er en af de få biler der lærer sin chauffør, at køre defensivt og forudseende. Ved den sidste tredjedel af speedervandringen, er den største ændring nok kun, et merforbrug af benzin.

At køre min gamle „veteran 2CV“ 12

HVAD SKAL VI GØRE VED 2CV'EN?



Reglen siger, at biler konstant skal fornyes, hvis de vil overleve. Men ingen regel uden undtagelse.

I 38 år har 2CV'en i store træk set ud som på billedet ovenover.

Men hvad skulle vi også gøre ved den?

Nyt design? Elektriske vinduer? Automatgear? Nej, vel. Så ville det bare ikke være en 2CV.

I stedet kan man glæde sig over, at 2CV'en er noget af det mest tidløse, der er skabt på fire hjul. Og at den har manifesteret sig som en sand "globetrotter".

Om det så er i Saharas ørken eller i Himalayas bjerge, vil du møde den. Eller som her - på en idyllisk dansk strandbred.

Tekniske data:

2CV - Motor: 602 cm³/29 HK. Benzinøkonomi: Ved 90 km/t 18,5 km/ltr.

HK bil, er desværre ikke altid en fornøjelse. Folk skelner ikke mellem den og de nyere, næsten 3 gange så kraftige biler. Det har resulteret i forskellige ubehagelige reaktioner, fra „fuckfinger“ til folk der drejer skarpt ind foran og bremser. Der har dog også været sjove episoder; nogle har overhalet og så længere fremme holdt og taget billeder af os. På en tank i Tyskland var der så mange, der ville kikke og snakke, at tankpersonalet kom og forlangte, at vi skulle flytte os, så der kunne komme gang i omsætningen. Vi havde jo fået vores 15 l. Mange af de

andre tager jo 4 gange så meget.

Det bedste er dog, når vi futter afsted med ca. 60 km/t på en alm. landevej med taget helt åbent og nyder de landlige dufte og cikadernes sang.

Hvis så der er et stykke med autoværn eller mur, til haver eller marker, kan man rigtig høre motoren arbejder. På de gamle 2CV'ere går udstødningen jo ned i landevejen, lige foran ens fødder. Jeg har ikke fantasi til at forestille mig, hvordan man kan få det bedre, mens man kører!

Kaj Sørensen

TIL SAHARA...

Et af klubbens medlemmer gennem mange, Ulrik Hildebrandt, realiserede for år tilbage sine drømme; en tur ud i den store ørken. Vi har valgt at publicere forberedelserne med bilen, men samtidig pointere at Ulrik – i forbindelse med chassisrammeforstærkning – ikke ville gå så voldsomt til værks den dag i dag!

DRØMMEN om den store rejse er for mig uløseligt forbundet til mit billede af 2CV'en på grund af dens enkelthed, lethed, økonomi, de fine terræn-egenskaber og dens multianvendelige opbygning, der muliggør opbygningen af et helt personligt køretøj, der opfylder lige netop de krav man nu måtte stille.

Jeg hører til dem der har det bedst når asfalten hører op, og vejbelægningen bliver så smattet, at 15 hk til 900 kg føles alt

rigeligt, og jeg ser det som den fornemste dyd for en terrænbil, at den er i stand til at blive hjulpet fri af sin fører og sine passagerer. Helst med et minimum af hjælpemidler, for at sidde fast når man kører terrænkørsel, det er klart noget man ikke gør i en reklame for en Daihatsu Rocky. I virkelighedens terræn er det mest interessante derfor, om man er i stand til at komme fri uden hjælp fra Falck eller bondemandens traktor – især hvis man påtænker at begive sig ud i så øde områder som f.eks. Sahara.

Ved virkelig terrænkørsel er det nemlig uhyre sjældent at man behøver at „køre der hvor man ikke kan gå“ – der er altid en vej udenom, og det sker altid at man kører ud i noget terræn man havde „læst“ forkert, og alligevel ikke kunne køre i.

En let bil der om nødvendigt kan gøres

Testkørsel i det midt-sjællandske



endnu lettere er altså sagen: 2CV personbil. I denne kan indrettes en udmærket soveplads, og et godt køkken i anderummen klares også nemt. Imidlertid stiller jeg andre krav til en rejse af 5-7 måneders varighed, hvorfor AK'en af komforthensyn tiltaler mig mere.

AK byder også på større fordele med hensyn til lasteevnen og køreegensaberne på dårlig vej og med fuld last. Og fuld last bliver der, hvis Sahara skal krydses af en bil:

To personer og deres almindelige opakning: 185 kg. Værktøj og reservedele: 45 kg. Store dæk: 15 kg. diverse forstærkninger af bilens chassis, svingarme, kofangere, styrearme samt bundkarsbeskytter: 20 kg. Minimum 10 liter vand pr. person i 3 dage + 10 liter i reserve: 70 kg. Benzin til 850 km's kørsel med maksimalt forbrug og stor fordampning incl. Jerrycans: 75 kg. Sandstiger, slæbetov, spade, kraftig højtloftende donkraft og luftpumpe: 40 kg. Mad ca. 5 kg. Gasapparat med ekstra flaske: 11 kg.

Således når man op på næsten 470 kg. De resterende 30 kg bruges nemt på indretning, lydisolering, gulvtæpper og lignende.

Selvfølgelig kan der skæres ned på flere af disse poster alt efter hvor meget komfort man kræver. I dette tilfælde blev komforten prioriteret højt, da turen ikke kun drejede sig om at krydse Sahara, men også om at køre rundt og nyde Europa.

Omkring opbygningen af bilen kan det siges, at jeg måske er en forsigtig, men jeg vil godt være sikker på, at den bil vi skulle af sted med var i stand til at gennemføre turen og jeg kun kendte til Afrikas veje fra diverse rejsebeskrivelser og et par engelske håndbøger, der beskæfti-

gede sig med hvordan en Landrover forstærkes og udstyres. Dette foregik på en måde, som er meget forskellig fra det ideelle for en 2CV, og langt fra det ideelle for køresikkerheden. Men trods alt påvirkes man jo af at læse om alt det tykke jern og alt det ukendte. Imidlertid kender jeg temmelig godt til problemerne omkring 2CV'en og terrænkørsel/kørsel med fuldt læs, og som en overordnet vægtgrænse for ombygningen af bilen satte jeg 100 kg, da jeg skønnede at de resterende 400 kg måtte række som lasteevne for 2 personer på en sådan tur.

Noget af det vigtigste for at kunne bevæge sig, er motor og gearkasse. Jeg valgte en M28/1 motor med dobbelte luftfiltre og en AZU gearkasse monteret med store tromlebremser. Denne gearkasse har et 19% lavere 1. gear og et 10% lavere 4. gear end almindelige 2CV-gearkasser. Perfekte drivaksler, altså helt uden slør, er en selvfølge. For at kunne beskytte maskineriet er en bundkarsbeskytter helt nødvendig; jeg lavede den af 3 mm jernplade således at den også dækker den forreste udstødningspotte, og således at den buer opad foran bilen og danner en solid platform for en kofanger, som også er væsentlig for en god beskyttelse af motoren. Hele bundkarsbeskytteren, kofangeren og lygtestativsarrangementet skydes ind over rammen som en skuffe, og sikres med to bolte. Når motor og gearkasse er sikret, gælder det chassisrammen: specielt varevogne og Méharier er svage i stykket mellem foraksel og fjederkonsol, men heller ikke stykket foran på akslen glemmes – specielt ikke hvis man har hængt en tung kofanger og evt. reservehjul på derude, og selvfølgelig ikke hvis rammen er forstærket på førstnævnte sted.

Disse to forstærkninger er nok, men som bekendt betyder forstærkning et sted, at et andet sted belastes mere, og jeg valgte derfor at indlægge to „stiger“ med „skrå trin“ i hele rammens længde. Stigerne byggede jeg i 20x20x2 mm firkantrør, og samtidig opbyggede jeg de midterste buede vanger i chassiset helt ude fra hornene i 1,5 mm plade. Traversen under gearkassen og selve bundpladen udførtes også i 1,5 mm plade, hvorved rammen i alt blev knap 20 kg. tungere. Men så vidste jeg også, at den helt sikkert var „stærk nok“.

Svingarmene forstærkedes både for og bag. Foran havde været tilstrækkeligt, men vægtforøgelsen pr. aksel er kun 2 kg, og AK'en har større belastning bagi end personbilerne. Den uaffjedrede masse øges kun med ca. $\frac{1}{2}$ kg. Pr. hjul. Forstærkningerne udføres ved at svejse en halv svingarm på undersiden af hver arm.

På AK og Ami er P.O styrearme standard (P.O. er fabrikkens betegnelse for specielt forstærkede modeller til brug for ekstreme opgaver.-red.) – og dette selvfølgelig ikke uden grund. Derfor forstærkede jeg også disse ved at sætte et rør udenom. Forakslen er erfaringsmæssigt heller ikke så stærk som bagakslen på grund af udskæringen til styretøjet, så den blev forstærket med et T-jern på bagsiden.

De originale 125x15 dæk er pragtfulde i sne og pløje, og også virkelig gode i sand med reduceret lufttryk (med tom vogn). Men med en fuld AK har de ligesom svært ved at styre læsset ved landevejskørsel, hvilket kan afhjælpes ved at montere 135- eller 145-dæk. Bilen bliver tungere at dreje, men roligere. 125'ernes anden svaghed er deres dårlige beskyt-

telse mod gennemslag og deres svage dæksider. Det var disse punkter der fik mig til at vælge 155x15 XM+S 89 med slange. Disse dæk giver selv på meget dårlig veje en perfekt beskyttelse af fælgen, og i M+Sudgaven et anlægstryk, der monteret på vores AK, såmænd slet ikke er så dårligt. I sand er det naturligvis bedst med brede dæk. De alvorligste ulemper er en forøgelse af den uaffjedrede masse med 3 kg. pr. hjul, og selvfølgelig en tungere bil at parkere. Til gengæld er der stor gevinst på komfortsiden.

Da jeg naturligvis tilstræbte at få en 50/50 vægtfordeling ved fuld last, var jeg i forvejen klar over, at affjedringen foran, der i forvejen er for svag ved terrænkørsel, krævede en revision. Ved at forlænge svingarmens trækarm til fjederen opnåede jeg en 15% hårdere affjedring. Foran anvendte jeg Ami super støddæmpere, og bagtil AK støddæmpere, der er beregnet til en større last en Ami super'ens.

For at bilen nu ikke skulle blive alt for kedelig at køre med den tungere og stivere forvogn, monterede jeg 2 stk. krængningsstabilisatorer bagpå, og her var jeg heldig at „pengene passede“, fordi vognen kom til at styre meget nær neutral ved fuldt læs. Når jeg siger heldig mener jeg, at man kunne have monteret krængningsstabilisator på forvognen også, hvilket ville have forringet terrænegenskaberne. Endelig er fjedervandringen begrænset yderligere med gummistop. Så vidt det vigtigste om undervogn og motor.

På karroserisiden er der kun lavet tre forstærkninger. Vangen under fødderne (torpedovangen) er lavet i 0,9 mm plade. Bagvangen, der også tjener som kofan-



ger er lavet i 1,5 mm og klarer nu både at krølle en Volvo Amazon kofanger og en Kadett front og at slå et hak i en klippeblok uden at få andet end et par ridser.

Desuden er taget i førerhuset hævet, sådan at det flugter med taget i varekassen. Dette giver en enorm afstivning af kassen (med deraf følgende mindre belastning af chassiet). Desuden er der monteret kaleche af 2CV type – dog med et indbrudssikkert gitter, der folder tilbage med kalechen. Bagdørene er lavet om til en stor sidehængslet med oplukkelig rude i acryl. Der er monteret inder-skærme, og i højre side gjort plads til 3 stk. 15l vanddunke.

I skærmerkassen i venstre side er der på skærmerkassen monteret et køkken med to gasblus og vask. I selve skærmerkassen er en metalcylinder, hvori der kan anbringes et 2 kg og et 3 kg gasblus (camping-

gas, der også fås i Marokko og Algeriet). Stadig i venstre side er også et kulfilter til rensning af vandet, vandlås til håndvaskens afløb og desforuden et rum disponibelt til eventuelle souvenirs.

I stedet for den oprindelige 25 liters tank er der anbragt 2 stk. 37 liter – en i hver side. Disse er forsynede med helt tætte låg og en fælles udluftning på taget af bilen. Desuden medbragte vi to 10 liters jerrycans monteret og aflåst foran fordørene. Denne placering er lige så sikker i kollision som placeringen af den originale tank - og én betydelig bedre placering for den dynamiske sikkerhed og for terrænegenskaberne end en placering bagpå eller på taget.

Forsæderne er lavet med vipbart ryglæn og der er lavet to skuffer, der passer under dem.

Iøvrigt er benstrækket blevet øget med

6 cm ved at vinkelforskyde tværvangen bag sæderne. Det giver et godt benstræk for mig der er 1,83 m.

Der er lavet en ekstra korthylde under den originale handskerumshylde. Indvendigt er bilen isoleret og beklædt med kork og i loftet er der opsat en himmel i lyst groftternet stof. Jeg kan lige nævne at der er et toiletskab med spejl på lågen, en emhætte over gasblusset (absolut nødvendigt i et så lille rum), en boghylde bag ryglænet, en hylde med plads til ca. 25 kassettebånd anbragt væk fra sollyset og en radio/båndoptager med to fuldtonehøjttalere bag i varekassen.

Sovepladsen er 1 x 1,95 m, men med mulighed for at strække sig helt op til 2,1 m i højre side.

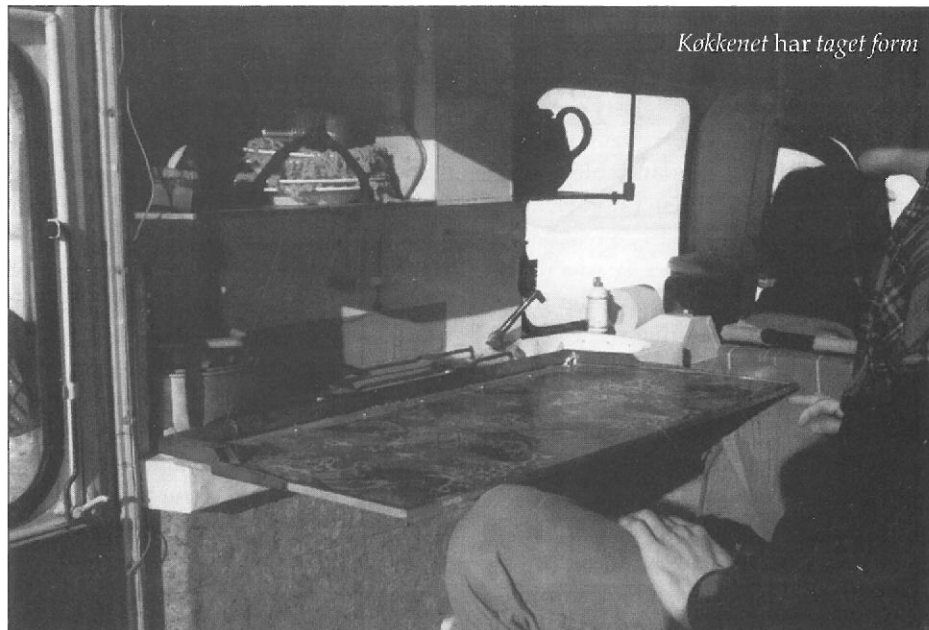
Vi valgte at lave alt med hylder frem for skabe, og så spænde tingene fast. Og det viste sig at de rent faktisk sad godt fast. Vi synes man herved opnår en følelse af et større rum. I øvrigt fungerer

køkkenet helt fantastisk godt, idet man kan nå alt derfra hvor man sidder – incl. den 20 kg store ildslukker.

I motorrummet har jeg bygget et rum til alt værktøj, startkabler, fodpumpe og langt de fleste reservedele. Endvidere fandtes her den kraftige højtloftende donkraft samt startsvinget.

På chassisrammen bag sæderne lå en pakke med større usandsynlige reservedele og mellem de to bageste horn på chassiset lå en reservefælg. Under reservehjulet på motorhjelmene lå 30 m tov og en reservepropel. Mellem forstolene havde vi en håndluftpumpe (vi havde altså to luftpumper).

På taget havde vi 4 stk. aluminiumsdørklader, 4 mm tykke, 40 cm brede og 1,45 m lange. Udover at fungere som sandstiger, fungerede de som (det meget nødvendige) dobbelttag. Oven på disse lå så de i Spanien indkøbte reservedæk og -slanger.



Køkkenet har taget form



Endvidere medbragte vi et fortelt, som kunne slås op omkring bagenden af bilen. – En rar ting når man skal vaske sig eller gerne vil have et lidt større skyggeområde end bilens 3 m². Et toilettelt hørte også til udstyret.

Grundet dårlige rapporter om vandforsyning medbragte vi 2 22 liters vand-sække, der kunne anbringes i et stativ foran på kofangeren. Dette var dog kun tænkt som en løsning i meget blødt sand, hvor vi så også kunne montere reservehjulene som tvillinghjul ved hjælp af særlige, medbragte afstandsstykker.

Af hensyn til strømforbruget når man holder stille i mange dage, blev bilen monteret med en DS generator, elektromisk laderrelæ og et batteri på 77 Ah.

Med henblik på fastkørsel er der desuden monteret et elektrisk spil, der trækker 900 kg. Udover at give vægt på forhjulene, er dette dog uden betydning i Sahara, hvor det sjældent vil være muligt at forankre andet en lige bilens selv så fast. Her er der kun en måde; grave, løfte og så frem med sandstigen.

Så vidt om opbygningen. Nogle vil måske være interesserede i en reservedelsliste. Jeg plejer at sige at jeg godt ville

risikere struben på at krumtappen ikke lige pludselig går uden at have protesteret først. Men ved en Saharakrydsning kan det altså være livet – i hvert fald hvis man som vi kører alene.

Men her er den: Propel, kilerem, generator, laderelæ, 4 tændrør, 2 sæt platiner, kondensator, tændspole, tændkabler, benzinpumpe, benzinslange, krumtap, ventiler og fjedre, komplet drivaksel, 2 svingarmslejer, hjulleje, styrekugler, pakninger til bremserne, snekke til tandstangen, 4 bolte til broerne, 4 knivægge med fjedersplitter, lappegrej og 4 slanger. Desuden skruer, bolte, møtrikker, el-stik, ledning, ståltråd, lidt metalplade, tape, lim, snor, sædeelastikker, sikringer, pærer, flydende pakning, bremsefjedre, destilleret vand, benzinfiltre, koblingsplade, udrykkerleje m. låsefjeder, kraftig arbejdslygte, lommelygte, 30 m nylontov, 5 m slæbetov, olietryksrør og oliekoeler.

Ekstra fjedre og støddæmpere medbragtes ikke, da jeg mener, at disse ting er noget at det stærkeste på bilen, og fordi et nylonreb viklet og snoet kan erstatte en fjeder – og skulle en støddæmper smadres helt, kan man køre uden ind til en by. En vis dæmpning kan om nødvendigt opnås ved en „justering“ af svingarmslejerne – i hvert fald hvis man har ekstra svingarmslejer med.

Efter at bilen var blevet ombygget til vores brug, foretog vi den første køretur rundt på en frossen pløjemark. Trods alt grejet, var der kun en eneste raslelyd; fra den ene gasbrænder, og dette selv med 40-50 km/h på tværs af plovfurerne. En rimelig garanti for at alle skruer var spændt ordentligt. Denne besynderlige egenkab for en 2CV forsvandt dog efter de næste 25.000 km.

Ulrik Hildebrant



620.3

syst. 10/58