

KLIP...



...FRA CITROËNS HISTORIE I DANMARK 1919-66



Klip

Udgivet af Citroën Danmark A/S,
december 2003.

Tekst og billedredigering:
Jens Møller Nicolaisen.
Grafisk design og produktion:
Møller Nicolaisen design.
PDF-udgave, februar 2004.

Billedmateriale fra arkiverne hos Citroën
Danmark A/S, Dansk Veteranbil Klub, Fabien
Sabatès og forfatteren, samt fra mange pri-
vate, som alle skal have stor tak!

Farvefotos i afsnit om motorsport:
Eugenio Lai, Kasper Salto.

Klip

... FRA CITROËNS HISTORIE I DANMARK 1919 - 66

André Citroën	side 3
Da Citroën kom til Danmark	side 5
Automobiles Citroën A/S	side 7
Små klip 1	side 11
1934: Traction Avant	side 15
En bilteknisk revolution i 1934	side 18
1946: Nye biler til Danmark	side 19
Varebiler, lastbiler og busser	side 23
Citroën-klassen	side 27
Små klip 2	side 33
1955: DS19	side 35
Total avantgarde	side 38
Små klip 3	side 39
2003: Sydhavnsgade 16	side 41

Særlig tak til:

Fabien Sabatès, som gennem mange år har
taget hånd om et stort dansk arkivmateriale
og velvilligt udleveret fotos til Citroën Dan-
mark.

Ellen Nørregaard, Citroën Danmark A/S,
som med entusiasme tager vare på
Citroëns historiske arkivmateriale.

André Citroën

Baggrund

André Citroën var en mand med meget usædvanlige evner på mange områder. Hans ideer og visioner kom til at sætte præg på samfundet - og selvfølgelig bilverdenen - i mange år efter hans død i 1935. Hans energi, organisationstalent og stadige forståelse for den igangværende udvikling fik betydning for hele Europas bilindustri: Citroën gjorde bilen opnåelig for det almindelige menneske.

Citroën blev født den 5. februar 1878 i Paris. I år 1900 udgik han som ingeniør fra Ecole Polytechnique. Allerede i 1902 havde han etableret en tandhjulsfabrik. Under et familiebesøg i Polen havde han erhvervet patent på en ny type tandhjul: Tænderne var dobbelt vinklede, hvilket giver større anlægsflade og indgreb over en større del af hjulenes omkreds. Derfor kunne de overføre kraften mere jævnt og støjfrit, og modstå større belastning. Bøemærket der symboliserer de dobbelte vinkler blev skabt et par år efter.

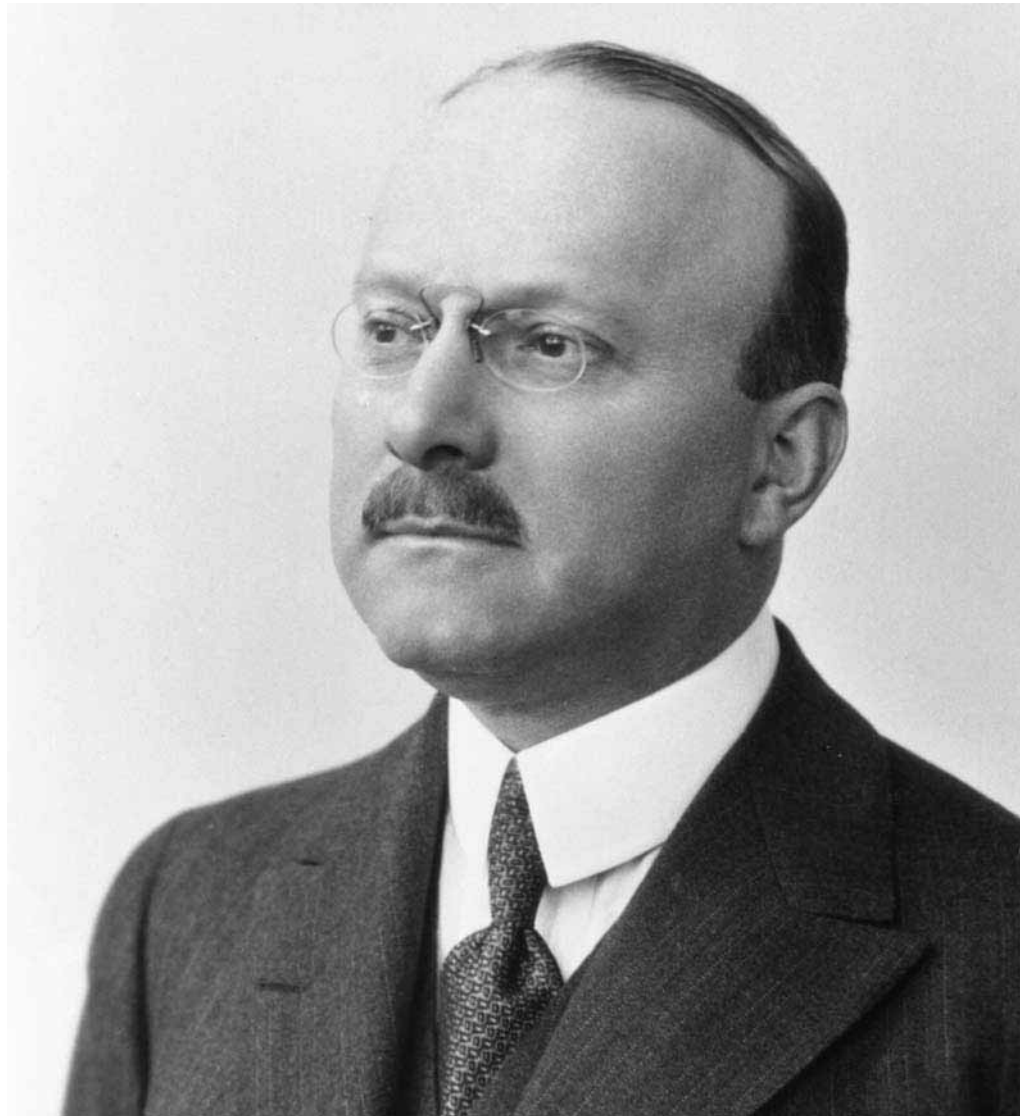


Mors

I 1908 trådte Citroën ind i ledelsen af Automobiles Mors, et anset bilmærke, der var i vanskeligheder. Ikke blot som medadministrator var han med til at redde firmaet fra undergang; som konstruktør deltog han aktivt i udviklingen af modellerne. Salget steg fra 125 til 1200 biler om året.

50.000 granater om dagen

André Citroëns store gennembrud som industrimand kom under første verdenskrig, hvor han som kaptajn ved artilleriet oplevede en håbløs situation på grund af ammunitions-mangel. I hast opførtes en stor gra-



natfabrik på Quai de Javel ved Seinen - i løbet af få måneder var produktionen oppe på 50.000 granater om dagen. En enestående bedrift! Gennem krigen viste han sit organisationstalent på flere områder; bl.a. organiserede han fødevarerproduktionen i Paris. Og da krigen var slut havde han en moderne fabrik, der på under 6 måneder blev gjort klar til bilproduktion.

Citroën Model A

Den fjerde juni 1919 kunne André Citroën præsentere "Europas første bil, fremstillet i store serier", model A. En enkel og robust vogn, der tak-

ket være samlebåndsproduktionen kunne sælges betydeligt billigere end andre biler. Den nye bil blev i KDAKs medlemsblad "Auto" beskrevet under overskriften "Allemandsautomobilen". Bilen havde indtil da været en luksusartikel og en handelsvare som sælgeren mistede interessen for, så snart den var solgt. Oftest var det kundens egen sag at få udrustet bilen til kørsel; de fleste biler leveredes f.eks. uden dæk! Service og reparationer var også kundens eget private problem. Citroëns model A leveredes fuldt køreklar fra fabrikken. Den var en let vogn med lave drifts-omkostninger. Den var nem at betje-



1919: Citroën Type A på Europas første samlebånd på Quai de Javel.

ne og kunne køres af alle. Ved årets slutning var produktionen oppe på 30 vogne om dagen!

Service

André Citroën havde en klar vision om bilens rolle i det moderne samfund. I 1920 blev lanceret salg af reservedele og i 1921 havde Citroën opbygget et servicenet med næsten 300 forhandlere og 1000 reservedelslagre i Frankrig. Det skulle være nemt at eje og vedligeholde bilen.

Gennem tyverne oplevede firmaet en eksplosiv vækst. Der etableredes filialer i de fleste europæiske lande (Danmark i 1924). Nye modeller kom på markedet.

André Citroën tog personligt del i alle aktiviteter, store som små, og var med overalt som konstruktør, forretningsmand og organisator. Han lavede Frankrigs første biludlejningsbureau, den første autoradio. Han lavede bus- og taxiselskaber, holdt receptioner for Charles Lindbergh og Henry Ford, lavede trafikplaner for Paris, udstillinger og meget mere.

Reklamepioner

Ikke mindst i markedsføringen af sine produkter gjorde Citroën sig bemærket med en utrolig kreativitet. Flyvemaskiner skrev "Citroën" på himlen

over Paris, Eiffeltårnet bar verdens største lysreklame. Karavaner med demonstrationsvogne kørte rundt i hele Europa og i radioen lød sange om Citroën. Børn legede med Citroën-legetøj - nøjagtige skalamodeller af bilerne, fremstillet på samlebånd som de rigtige biler.

Ekspeditioner og rekordkørsler

At vise bilernes udholdenhed og driftssikkerhed havde ikke blot reklamевærdi. André Citroën ville vise verden hvilken rolle bilen kunne spille. I 1922 foretog bæltedrevne Citroënvogne den første krydsning af Saharaørkenen i bil. Året efter oprettede Citroën en fast bilrute gennem Sahara og i 1924-25 gennemkørte *Den Sorte Ekspedition* hele det Afrikanske kontinent - en tur på 20.000 kilometer. Men den mest berømte bedrift blev "Den Gule Ekspedition" i 1931-32, hvor 14 Citroënvogne i svært terræn krydsede Asien fra Beirut gennem Himalaya og Gobiørkenen til Peking! Citroëns biler beviste også deres styrke ved rekordkørsler, blandt andet i 1933, hvor en lille seriefremstillet type 8CV på 133 dage kørte 300.000 km med en gennemsnitsfart på 93 km/t!

Alt sammen begivenheder der gav genlyd i aviserne verden over - også i Danmark!

Model A



Citroën Type A Torpédo 1919

Motor: 4-cyl sideventilet, 1327 ccm. 18hk.

3-trins gearkasse. Topfart: 65 km/h.

Udstyr: Elstart, elektrisk lys, reserverhjul, værktøjssæt.

Karosserivarianter: 3- og 4 personers åben "Torpédo", 3- og 4 personers lukket "Sedan" samt Coupé de Ville.

I alt 24.093 stk. model A blev fremstillet fra maj 1919 til december 1921.

Da Citroën kom til Danmark...

En 4-personers model "A" 1919 – på Århus-nummerplader.



1919:

Bilen var kommet over sin tekniske barndom, men var stadig forbeholdt de få og velhavende. I 1918 var der ialt kun 8.500 biler i Danmark, svarende til 342 indbyggere pr. bil. Da André Citroën i foråret 1919 startede sin bilproduktion, havde han for længst set at bilen ville komme til at ændre verden.

I USA havde Ford allerede nået en årlig produktion på over 1 million biler, men eksporten til Europa var stadig begrænset. Citroën, det første "allemands-automobil", kunne sælges til priser, der lå langt under hvad biler hidtil havde kostet. I løbet af sommeren 1919 – kun et par måneder efter at Citroën havde sat sine samleband igang – kom den første sending på 50 biler til Danmark.

Jyden

Allerede i foråret 1919 havde firmaet P. Andersen "Jyden" i Aalestrup i Himmerland sikret sig eneagenturet for Citroënbiler i Danmark. Firmaet havde en landsomspændende organisation med underafdelinger i en lang række danske byer. Dermed var forhandler-siden på et tidligt tidspunkt sikret, selvom en typisk bilforretning solgte flere forskellige bilmærker, eller i praksis kunne være en cykelforretning med en enkelt bil i sidelokalet.

Den største og vigtigste filial var firmaet "Autojyden". Firmaets indehavere var Valdemar Hansen og Jens Kragholm. Forretningen var beliggende på "bilgaden" Gammel Kongevej i København. Der blev arbejdet meget energisk for at sælge Citroënbiler,

Måske den første danske annonce for Citroënbiler, bragt i KDAK's medlemsblad i 1919.

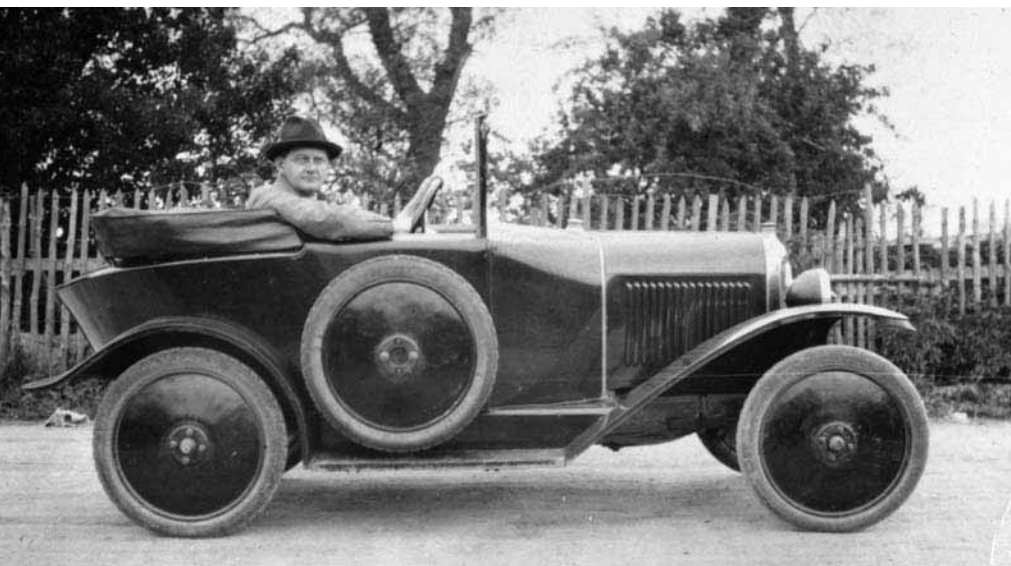
bl.a. gjorde Valdemar Hansen sig bemærket i en lang række motorløb, arrangeret af lokale motorklubber rundt omkring i landet.

I de følgende år blev Citroën det måske mest fremgangsrige mærke i landet og "Jyden" kunne indgå samarbejdsaftaler med flere større automobilmfirmaer, bl.a. "Trolle & Yde" i Øster Farimagsgade i København.

Men Citroënbiler blev også, sammen med cykler og barnevogne, solgt lokalt hos små forhandlere landet over...



En finere automobilforretning, med "Luxus Benzin" i pumpen yderst til venstre. Foto ca. 1924



I 1921 erstattedes model A af Type B2, og året efter suppleredes udvalget med den lille model C. Bilen på dette (danske) foto er en type C2 fra 1923.

Ovenfor ses en fællesannonce for de større Citroëndeforhandlere i Danmark fra 1922.

Annonce 1924



Nyt generalagentur

I 1922 lykkedes det for Jens Kragholm, sammen med Walther Langer, der havde haft "Jydens" salg i Aalborg, at etablere deres eget firma i København og overtage Citroëns generalagentur i Danmark. Det nye firma "Kragholm & Langer" blev reelt forløber for Citroëns danske filial, samtidig med at bilismen nærmest eksploderede.

På dette tidspunkt var Citroëns navn slået grundigt fast i Danmark. Og København var for alvor ved at udvikle sig til bilby, Nordeuropas Detroit, en central som skulle forsyne hele Skandinavien, Tyskland, Polen og de baltiske stater med biler. Især de amerikanske bilfabrikanter havde set disse muligheder i København: Ford åbnede (1924) en ny stor samlefabrik, som snart beskæftigede over 1000 mand!



Regardez le ciel

Den 4. oktober 1922, ved åbningen af årets store bilsalon, kunne de undrende parisere se navnet Citroën skrevet på himmelen! Teksten var 6 kilometer lang i 3 kilometers højde. I dagbladene var indrykket en lille anonym annonce med teksten: "Parisere! Er det godt vejr kl 16: Kig på himmelen". Det var verdens første flyreklame...

Automobiles Citroën A/S



“Den franske uge” 1927. Citroën Taxa-drosker af Type B12 foran hovedkvarteret, Vesterbrogade 9B, København.

Citroëns danske filial

Citroën havde i Frankrig nået en produktion på over 150 biler om dagen. I 1923 oprettedes den første udenlandske filial i England og i 1924 kom der filialer i Italien, Schweiz, Belgien og Holland - og Danmark!

Automobiles Citroën A/S stiftedes den 30. september 1924 og flyttede ind i lejede lokaler på Vesterbrogade 9B i København, hvor man havde et fint udstillingslokale og administration. I første omgang havde man lager og værksted i Kragholm & Langers lokaler på Gl. Kongevej, men ganske kort efter fik man værksted og montageafdeling på det gamle bnegårdstærræn ved Axeltorv samt et vognlager i Frihavnen.

Direkte ansat af André Citroën var firmaets to franske direktører; Jean de Faramond og M. Pozac. Pozac kunne dog snart vende hjem til Paris.

Faramond var blot 27 år, men allerede velbevandret i skandinaviske forhold. Siden 1919 havde han været direktør for Det Franske Handelskammer i Stockholm. I ledelsen sad desuden to salgschefer; Herr Landrup med ansvar for København - og for provinsen: Jens Kragholm.

Udbygningen af forhandlernettet

Arbejdet med at opbygge Citroëns organisation i Danmark kom hurtigt i gang. I det tidlige forår 1925 arrangeredes en Danmarkstur under Kragholms ledelse. Gennem flere uger kørte man med en karavane bestående af 6 forskellige modeller land og rige rundt og besøgte næsten alle byer. Det var en stor begivenhed, når der var besøg af karavanen! Lignende karavaner blev også et vigtigt led i markedsføringen fremover. Denne tur blev en spektakulær begivenhed,



Pressefoto fra indvielsen af Citroëns første lokaler på Vesterbrogade. I midten (uden handsker) ses direktør Jean de Faramond.



Hr. Fabrikant Krabbe, Asnæs og Jens Kragholm th.



Viborg



Mellem Sorø og Ringsted



Næstved



Danmarksturen 1925



Torvet i Nykøbing Falster



Korsør

som blev omtalt vidt og bredt. Formålet med turen var naturligt nok at skabe denne omtale – men lige så vigtigt – at bese bilforretningerne i provinsen for at finde egnede forhandlere. Her var man selvfølgelig særligt interesseret i dem, der havde Citroën-reservedele på lager i forvejen!

I slutningen af 1925 var Citroën blevet et af de mest solgte bilmærker i Danmark. Nu gik det slag i slag. I august 1926 var der 31 autoriserede Citroënforhandlere fordelt i landet.

Bilerne blev indført fuldt færdigmonterede til Danmark. Men overvejelserne om en dansk samleproduktion var igang fra starten i 1924...



Den første brochure i Danmark dækkede alle modeller og var på engelsk. Bilen er en type B2. Allerede fra begyndelsen i 1919 optrådte kvinder bag rattet i Citroëns reklamer. Det var yderst kontroversielt efter tidens normer. Den tilhørende danske prisliste "No. 1" er dateret november 1924.

Biludstilling 1926 i det helt nyopførte Forum i København. På standen præsenteredes de nye B12-modeller, med forhjulsbremser og ballondæk. Den gennemskårne "Conduite Interieure" (lukket sedan) var specielt udlånt fra Paris.



Eiffeltårnet



I årene 1925-34 lykkedes det for Citroën at få sit navn på Eiffeltårnet: Verdens største lysreklame! Der anvendtes over 250.000 pærer af forskellig farve og mere end 25 tons elkabel. Reklamen blev opdateret i takt med nye modeller og suppleret med bl.a. verdens største ur, med en diameter på godt 30m.

4 blæse til 4/3.

**AARETS
NYHED ER**

STAAL-CITROËN

En Nyløst — af Rang med Selvtænder eller Ballondækket — er paa Markedet i Dag: Den hedder „Staal-Citroën“.

I Stedet for de gamle Træk-Karosserier har Fremtidens Vogn nu en ledende, lyflet Overbygning af Staal, der gør Vognen dobbelt

Staal-Citroën, Trækende Last Ar 4.500
Staal-Citroën, Sæde 4.500
Egen Omkostningstilf.

holdes med Vej og Vind, med Stød og Slid — følger den Lø, og er altsaa den Værdi.

Også „Staal-Citroën“ har desuden endnu en Passager magelig Plads.

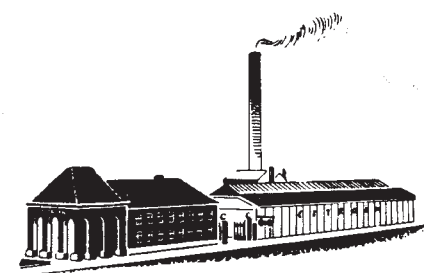
4-Personers Vognen bliver altsaa til en 1/2-Personers Vogn.

Fordelene ved den nye „Staal-Citroën“ skal ses og prøves for at forstås og værdsættes.

Årets nyhed i 1925: B10 "Staal-Citroën" med karrosserier uden træskelet.



Et unikt foto: André Citroën under sit korte, men vigtige besøg i København, fotograferet på Hotel d'Angleterres balkon.



Til venstre ses det smukke gavlparti på udstillingsbygningen, Sydhavns-gade 16, og jernbanesporene, der fører direkte ind i den store fabriks-hal bagved.

I vinduerne ses et par splinternye 1928-model-ler: Type B14.

Et flyfoto af hele bygningskomplekset kan ses på sidste opslag - mange fotos i denne bog er taget på adressen. Ved at kigge på flyfotoet kan man se hvorfra de øvrige er taget.

Sydhavnen

Med den store vækst i produktion og efterspørgsel lå der mange fordele i at etablere en samlefabrik i København, ligesom de amerikanske mærker – Ford, GM og Overland.

I november 1926 kom André Citroën til København på et kun 24 timer langt besøg, bl.a. med dét formål at drøfte mulighederne for en dansk samlefabrik med den danske ledelse. Beslutningen har sikkert allerede været taget på dét tidspunkt. Man havde nemlig allerede i efteråret 1926 erhvervet et over 17.000m² stort areal i Sydhavnen. I april 1927 købte man fra jernfirmaet Lemvig-Müller & Co. et tilstødende areal ud mod Scandiagade. Dette var allerede bebygget med

en gigantisk betonhal. Hermed disponerede Citroën over 24.000m².

I løbet af det følgende år opførtes på grunden en ny administrations- og udstillingsbygning. Især udstillingsdelen af bygningen var meget smuk, opført med kuplet loft og høje glaspartier med buer – et tema, der går igen i flere af de samtidige Citroën-byggerier i Europa.

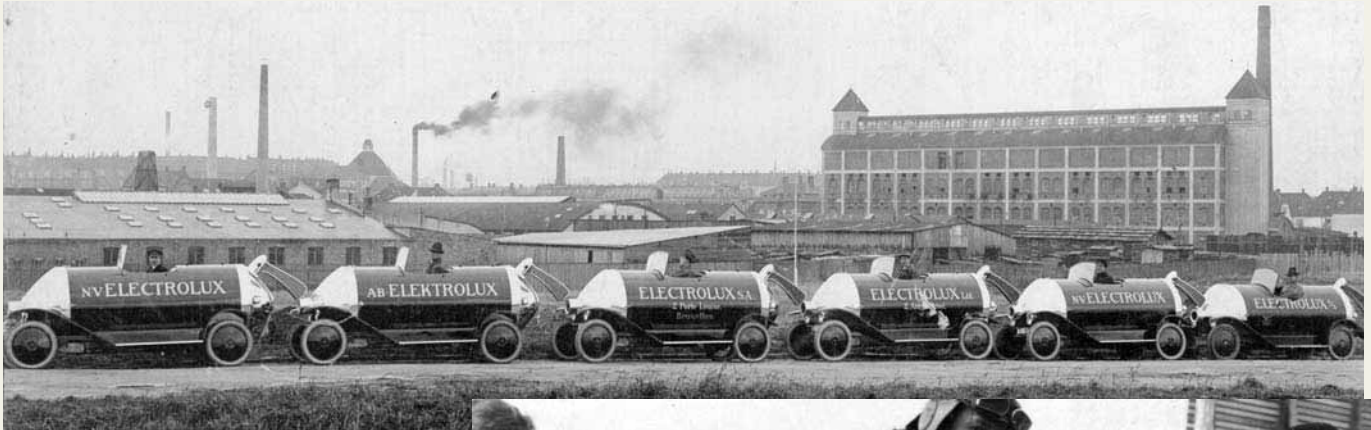
Citroën flyttede ind i november 1927. Hermed var alle aktiviteter samlet på ét sted. Virksomhederne ved Axeltorv og i Frihavnen blev nedlagt. Udstillingslokalet ved Frihedsstøtten på Vesterbrogade blev dog opretholdt frem til omkring 1940.

Salget i de første fire en halv må-

ned af 1929 oversteg det totale salg i 1928. I november 1929 var 450 mand ansat på Citroënfabrikken i København. Omsætningen var steget med over 400% siden 1924. Forhandlernettet talte ikke mindre end 88 autoriserede forhandlere mod 8 i 1924! Der var i sandhed noget af fejre allerede ved 5-års jubilæet!

Den positive udvikling fortsatte frem mod anden verdenskrig - og Citroën kunne tilbyde biler til ethvert formål, på nær de helt tunge lastbiler. I 1932 var der f.eks. over 600 Citroën-taxier alene i København. Bilerne driftssikkerhed og gode økonomi var forlængst blevet legendarisk.

Små klip 1



1925? 6 stk. B2 "støvsugerbiler" forlader Københavns Karrosserifabrik som rullende reklame for Electrolux-støvsugere i forskellige lande. Den bageste vogn er på danske nummerplader.



1923. Forsvaret køber denne B2 "krybebåndsvogn" som forsøg. Trods stor opmærksomhed blev det ved dette ene eksemplar. Her er det på bagsædet Kong Christian X, der får en prøvetur på Amager Fælled.



160.000 skilte

Igen gennem 20'erne opsatte Citroën over 160.000 vejskilte i Frankrig. Både vejvisere og færdselstavler som den her viste. De første var lakeret på jern og ikke særlig holdbare, men fra 1926 blev de fremstillet i emalje. Skiltene blev tilbudt gratis og kunne bestilles direkte fra fabrikken med den ønskede inskription. Reklameværdien var enorm - og det er ofte man ser Citroënskiltene på gamle franske postkort. Idag er skiltene et eftertragtet samlerobjekt!



1925. Internationalt Grand Prix på Glostrup Motorbane. De 300 km på jordbane kørtes i tre klasser. Med værkfører W. Larsen ved rattet vandt Citroën klassen for mellemstore biler. De 300 km blev tilbagelagt på 3 timer og 21 minutter - incl. stop for udskiftning af ringe og påfyldning af olie, vand og benzin! Herren med bowlerhat på det øverste foto er Citroëns direktør de Faramond.



Ca. 1928. B14-taxaer foran den store Citroën-fabrikshal i Scandiagade. Fra tyverne og op til midten af trediveerne blev der her fremstillet en stor mængde Taxa-vogne af de forskellige modeller. I 1930 åbnedes i Sydhavnen Danmarks første serviceværksted udelukkende for droskeejere.

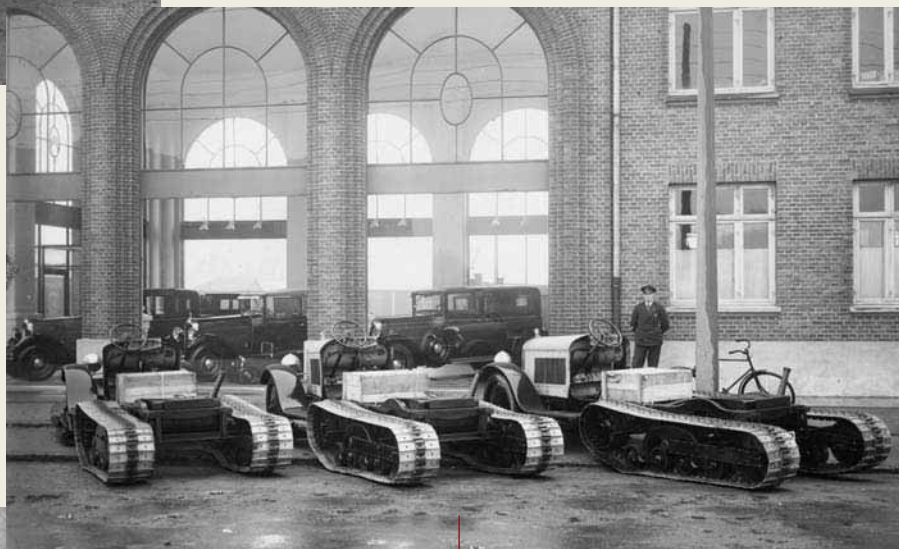


1929. En AC4, med typisk Taxa-karosseri, fotograferet i baggården hos Citroën. I forhold til standardmodellen var taget hævet betydeligt, hvilket også var tilfældet med de senere Rosalie-modeller (se næste opslag). Da de nye, lave Traction-modeller kom frem i 1934 betød det et foreløbigt slut med Taxa. Bilerne var for lave i.h.t. regulativerne, selvom den indvendige kabinehøjde formentlig har været tilstrækkelig.

Sydhavnsgade



AC4 og AC6. I slutningen af 1928 kom de nye modeller, der i daglig tale kaldtes C4 og C6. Enkle og solide biler, ikke uden lighed med Fords A-model, dog en del lettere og med betydelig bedre økonomi. Begge kom i mange karosserivarianter. C6 blev Citroëns første 6-cylindrede model.



1930. 3 stk larvefodsvogne af type C6 Neige foran udstillingsbygningen. De er sandsynligvis ikke blevet solgt i Danmark, men har fået danske karosserier før videreeksport til Norge.



1932. "Mor, far og Citroën". De tre første ord et barn skulle lære ifølge André Citroën, der på fabrikken foruden biler i naturlig størrelse producerede legetøj - skalamodeller i mange størrelser. De ældre legebiler var nok forbeholdt børn med meget velstillede forældre! Panserbasen assisterer her en eldrevne C4 "Citroënnette" - bagved ses en Ford T lastbil.



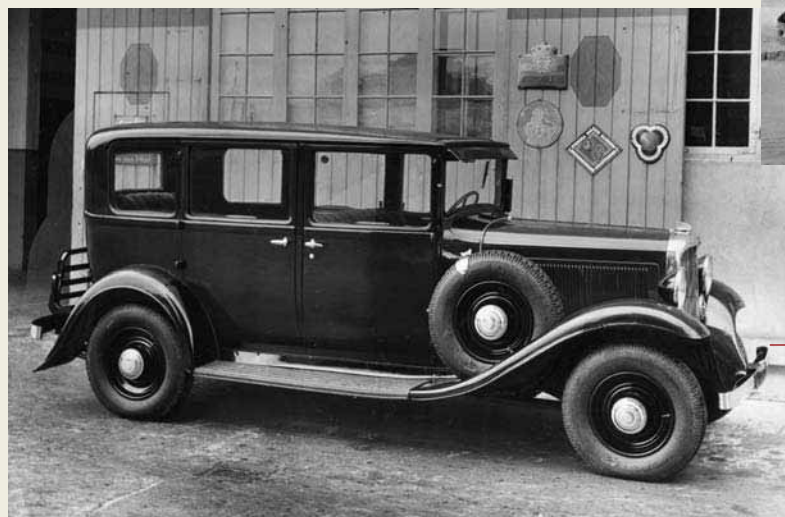
1930. Biludstilling i Forum, med det oprindelige flotte glas-tag og PH-lamperne. På Citroëns stand ses C4- og C6-modellerne - og Eiffeltårnet!



1929. Årets modeller af C6 var bredere end de tidligere. Udstilling hos forhandleren i Århus.



1930. En yderst eksklusiv C6, med coupé-karosseri fra La-bourdette i Paris. Bag rattet kontorelev Grete Poulsen. Hun blev senere gift med Knud Bærentzen, der var sælger og senere også forhandler i København.



1932-33. En mystisk bil: C6, men med kølgitter fra de nye Rosalie-modeller. Der findes fotos af tilsvarende biler. Teorien er, at et antal blev moderniseret i København for at lette salget af den gamle model. Bilen er fotograferet foran Citroëns fabrikshal.



Nye modeller i 1932: De 4-cylindrede Type 8 og 10CV samt den 6-cylindrede 15CV. Bilerne havde mange tekniske nyheder, heriblandt bløde motorophæng, der mindskede vibrationer og resonansstøj i kabinen. Det franske Moteur Flottant blev herhjemme frit oversat til "Flydende Kraft". I Danmark blev bilerne kendt som "Svanemodellen" på grund af det specielle logo, der også prydede hjulkapsler og kølerkappe på bilerne. I fabriksversion havde bilerne elektrosvejsede helstålsskarosserier, men der var stadig chassisramme.

Herunder ses endnu en Taxa med dansk karrosseri og forhøjet tag, fotograferet foran Amalienborg.

På det store billede er det Madame de Faramond i en smart "15 Sport" coupé.

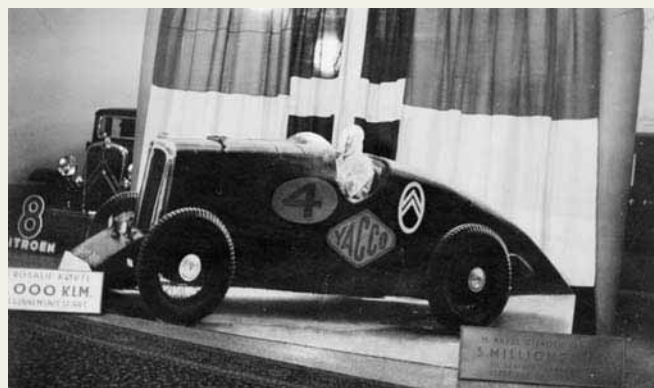


"Lille Rosalie"



1933. På Monthléry-banen ved Paris køres en utrolig rekord: 300.000 km non-stop, med en gennemsnitsfart på 93 km/h! Bortset fra det ombyggede karrosseri var bilen, en Citroën 8, helt i standard-trim.

I Danmark kunne man i flere måneder følge begivenheden i pressen under overskrifter som f.eks. "Lille Rosalie nærmer sig nu Maanen".



Lille Rosalie i udstillingsvinduet på Vesterbrogade 9B - som papmodel!

1934: Traction Avant

Park Teatret, København. September 1934:
Præsentation af Traction Avant model 7B.



Siden starten med bilproduktionen i 1919 havde Citroën konstant leveret bidrag til bilens tekniske udvikling. Men i foråret 1934 lanceredes en ny model, der placerede Citroën på en ubetinget førsteplads i teknisk avantgarde og design. Model 7A var en helt ny bil; et dynamisk vidunder, lav og strømlinet, økonomisk og sikker. Køreegenskaberne var bedre end nogensinde set, bl.a. takket være et meget lavt tyngdepunkt og – naturligvis - forhjulstræk!

Præsentationen af model 7 var resultatet af en enorm satsning og fandt sted samme dato i de fleste europæiske lande, nemlig den 18. april. I Danmark måtte man imidlertid vente i flere måneder på den første bil! Problemet var, at den nye model krævede en omdefinering af begre-

berne. Ét af kriterierne for lokal (dansk) samleproduktion af biler havde indtil da været, at chassisrammer og karrosserier skulle "mødes" og samles på den danske fabrik. Men Citroën 7 havde selvbærende karrosseri – og dermed ingen chassisramme. Først efter længere tids forhandling med myndighederne (Toldvæsenet) kunne man fastlægge retningslinier for en dansk produktion af bilen. Dette indebar, at alle bilens dele skulle monteres i København.

Gennem sommeren 1934 kunne man læse om den nye, revolutionerende Citroën i de danske aviser og blade – så da man endelig for første gang kunne se bilen, var interessen enorm! Præsentationen fandt sted i begyndelsen af september i Park Teatret i København. I mellemtiden var



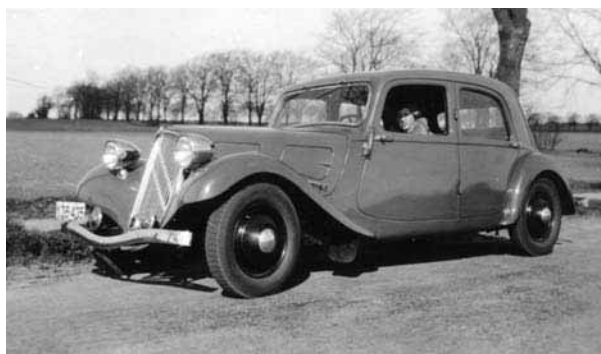
Fikse unge modeller og pressefolk ved den officielle danske præsentation af Traction Avant i Park Teatret, september 1934! Det vides, at der allerede på dette tidspunkt været nogle få privat importerede Citroën 7 i Danmark. Bilen er ikke en model 7A, men derimod en 7B, der allerede inden årets udgang igen blev afløst af 7C samt suppleret med model 11, der havde kraftigere motor.



Sælger Henrik Kraft med en tidlig Citroën 7, fotograferet ved indkørslen til den store fabrikshal og baggården i Sydhavns-gade 16 /Scandiagade 19.

Herunder:

Traction Avant i udstillinglokalet på Vesterbro-gade 9B, København. Billedet er formentlig taget omkring årsskiftet 1934-35. Forrest ses en 7B eller 7C og bagved denne en 11 "Sedan" med lang akselafstand. Bemærk det flotte vægmaleri!



Sikkert én af de allerførste 7B i Danmark. Alle dansk-monterede Traction Avant havde skærm i karrosserietets farve, hvorimod de franske biler i tidlige årgange ofte havde sorte skærm. Om billedet vides iøvrigt kun at pigen hedder Anni.

den første model 7A allerede udgået af produktion og erstattet med model 7B, der havde noget større motor. Og efterhånden kom man så i gang med produktionen i den store fabrikshal i Sydhavns-gade. I løbet af de sidste par måneder af 1934 blev der solgt 76 biler.

Den revolutionerende model 7 var den første forhjulstrukne Citroën – udvalget blev snart suppleret med model 11, med større motor og en mængde karrosserivarianter. Berline i to størrelser ("Sport" og "Normale"), Limousine og Familiale med 6 sideruder og længere akselafstand, samt de mere eksotiske Coupé- og Cabriolet-modeller. I 1939 kom yderligere en stor og eksklusiv model til, den 6-cylindrede 15six.

Traction Avant modellerne blev godt modtaget i Danmark og gav travlhed hos Citroën i København, hvorfra der også blev eksporteret biler til Sveri-

ge, Finland og Baltikum. Biler til videre eksport blev indført i forskellige grader af halv- og helfabrikata fra Frankrig, hvorimod alle biler til det danske marked før 2. verdenskrig blev samlet i København. At indføre bilerne som løse dele var en tvingende nødvendighed, ikke blot for at holde prisen på bilerne nede. På grund af statens importregulering kunne man på denne måde indføre flere biler, idet der kun blev tildelt et vist beløb årligt til import, de såkaldte valuta-kvoter. Mange af bilernes komponenter kunne desuden fremstilles af danske underleverandører, hvilket naturligvis har sparet indførselstold og skaffet beskæftigelse herhjemme. De dansk samlede modeller adskilte sig derfor på flere punkter fra de franske biler.

Omkring 4800 vogne af model 7, 11 og 15 solgtes i Danmark frem til produktionens ophør i 1957, heraf ca. en tredjedel før 2. verdenskrig.

En kolbøtte...



Illustration fra en fransk salgsbrochure fra 1934. Citroën demonstrerede det chassisløse karrosseris styrke ved at køre en bil ud over en 8 meter høj skrænt. Hvor de fleste biler på daværende tidspunkt ville blive fuldstændig pulveriseret, bestod Traction Avant prøven: Kabinen var intakt, selv ruderne var hele og alle døre kunne åbnes og lukkes normalt. Testen blev både filmet og fotograferet og ivrigt anvendt i reklame for den nye model, også i Danmark. ("Bilen modstaar sejrrigt dette frygtelige Stød"). Mono-coque-karrosseriet var ualmindelig solidt og sikkert, men landingen vist og så yderst heldig!



Traction Avant Cabriolet'er er idag yderst sjældne og eftertragtede; kun ca. 35 stk. blev solgt i Danmark. Dette utroligt velbevarede farvefoto er taget i 1954! Bilen er en type 11AL fra omkring 1935. Den er alt andet end i originalstand og noget ramponeret efter knap 20 år på vejene og sikkert mange ejere bag sig.



Traction Avant med den lange akselafstand på 3,27m fandtes i flere varianter. I Danmark blev den almindelig som taxa i Familiare-versionen med klapsæder og op til 9 siddepladser. Her er det en Limousine af årgang 1936 eller 37, fotograferet ved Bispebjerg i efteråret 48. Pigens navn skulle ifølge pålidelig kilde være Ingrid.

Herunder:

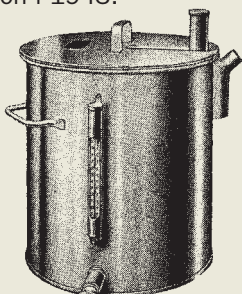
Et sjældent foto fra værkstederne hos Citroën, der illustrerer hvor gammeldags de kun 3-4 år gamle baghjulstruede modeller så ud, i forhold til de nye modeller!

Nederst ses et udsnit af en salgsbrochure fra 1935-36.

1940-45

Gennem hele besættelsen stod en del halvfærdige biler på lager i København, efter sigende havde man for at gøre bilerne uinteressante for tyskerne i hast fjernet hvad der var nødvendigt for at kunne færdiggøre bilerne. 132 biler blev solgt gennem krigen, men det var langt fra nok til at holde arbejdsstyrken beskæftiget. I stedet gav man sig af med brændeskæring og fabrikerede desuden to kuriøse artikler: "Alumit-plader" til montering under vinduesbrøstninger, der kunne reflektere varme fra radiatorer, samt "Lynvaskeren", en vaske-maskine, der cirkulerede vandet med en støvsuger. Et forsøg på at fremstille gengasgeneratorer blev opgivet. Besættelsesmagten brugte en del af samlehallen til beslaglagte lastbiler. Disse blev totalt ødelagt ved en større sabotageaktion i 1943.

Et krigsprodukt: Lynvaskeren. Vandet opvarmedes på et gasblus og blev cirkuleret af en støvsuger! Maskinen solgtes i flere hundrede eksemplarer.



CITROËN'S enestående Præstationer paa Landevej

skyldes følgende Konstruktioner som kun findes foranede paa Citroën "7", "11 Sport" og "11"

- Forbultet - Torsionsfjæring - Uafhængige Hjul - Hydrauliske Støtdæmpere - Michelin Supersomfort - Antiskid 320F's Brems	- Ignitionless - Afhængige Cylinder - Udsvæmpet Stødkasse - Hydrauliske Sæms - Forsæde - Securitylight anord
--	---

CITROËN "7", "11 Sport" og "11"

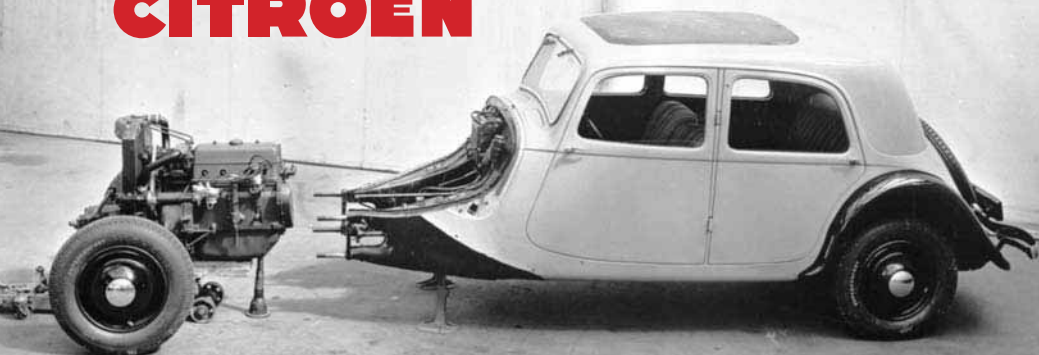
er stadig i Dag

Verdens mest moderne Automobiler

Citroën Traction Avant 2-4 Personer

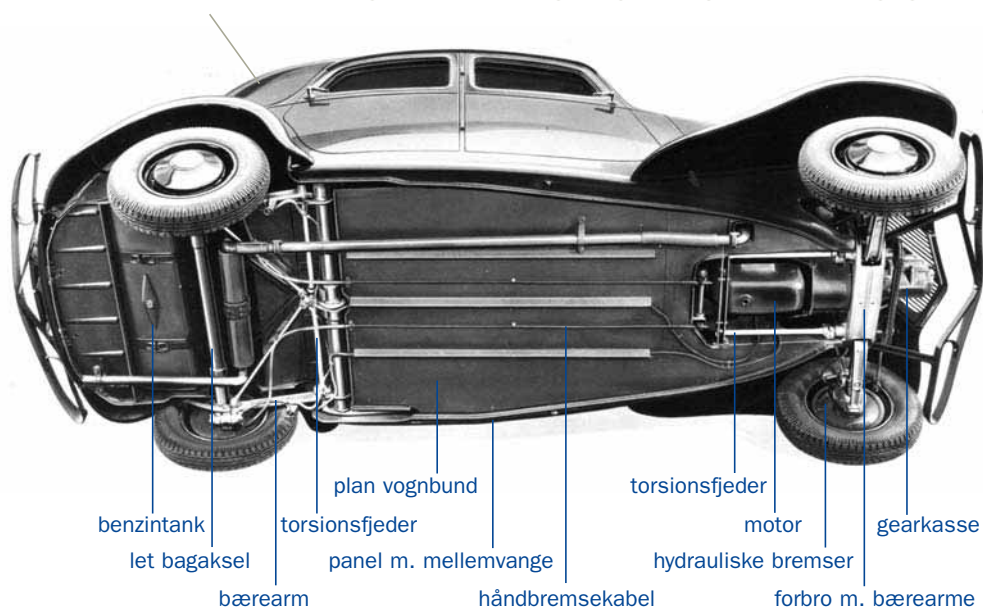
En "Traction" har ikke alene indtaget efter 10 år, men har også været en af de mest populære biler i verden.

Les Traction Avant CITROËN

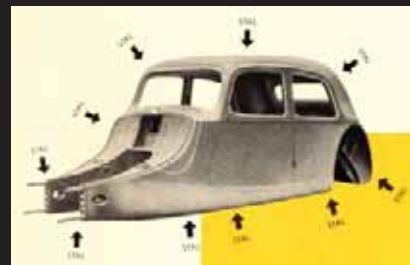


Med drivenheden samlet forrest og det selv bærende karrosseri kunne man afskaffe den traditionelle chassisramme med bladfedrene a la hestevogn. Hermed blev bilen 20-30 cm lavere uden tab af plads i kabinen. Fordele: Gode køreegenskaber, lavt tyngdepunkt, plan vognbund, stærkt forbedret aerodynamik. Trinbrædder var overflødige. Reklamefoto af model 7A, 1934.

EN BILTEKNISK REVOLUTION I 1934



Modellerne i 1950 - fra venstre: 11 Sport, 11 Normale - længere og bredere med samme teknik, og 15six, den potente 6-cylindrede model, der introduceredes i 1938.

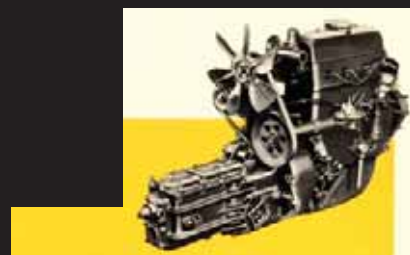


Elektrisk svejset "monocoque"-karrosseri helt i stål - solidt, let og lavt. Forbroen er boltet på de 4 integrerede rør, se også på billedet til venstre.

Forbroen:



triangelarm
teleskopstøddæmper
drivaksel
torsionsfjeder
styretøj



Topventilet motor, 1911 ccm (model 11), med løse, udskiftelige cylinderforinger. Gearkassen placeret forrest.



Tidlige modeller havde styretøj med rulle og snække, men fra maj 1936 indførtes tandstangsstyretøj, den eneste større tekniske forbedring gennem tractionens 23 produktionsår!

1946: Nye biler til Danmark



Bilhunger

Anden verdenskrig var slut. De fleste europæiske bilfabrikker lå i ruiner. Også Citroëns fabrik i Paris blev bombet under krigen. Der var arbejdsløshed og mangel på materialer og varer overalt. Hjulene skulle igang igen. Efterspørgslen på biler havde antaget næsten uhyggelige dimensioner, og brugte biler blev handlet på den sorte børs til langt over nyvognspriserne før krigen.

Den første sending

De var ventet med længsel - da de første 23 stk. Citroën 11 Sport lan-

dede på havnekajen i København, som de første europæiske efterkrigs-biler der kom til landet. En stor begivenhed og et forårsvarsel om fornyet omsætning og beskæftigelse. Ved en lille højtidelighed tog et indbudt selskab imod bilerne på kajen. Heriblandt den nyudnævnte direktør for Citroën i Danmark, Axel Kjellund, samt repræsentanter for det franske gesandtskab og pressen.

I modsætning til de biler, der importeredes før krigen, var de nye biler stort set færdigsamlede fra den fran-



1. Bilerne losses på kajen. Den nydelige herre med pelskraven er Greve de la Garde fra det franske gesandtskab.
2. Avisklip af ukendt oprindelse.
3. Pressefoto fra udstillinglokalet i Sydhavnen. Fru Kruuse, telefondame, er fotomodel.
4. De ansatte på værkstedet. Foran bilen Jean de Faramond og Axel Kjellund.
- 5-6. Jean de Faramond holder afskedsreception i udstillingslokalet. Ny direktør var Axel Kjellund, der var startet i firmaet i 1924 - som bogholder!
7. Bilerne afhentes af forhandlerne - solen skinner. En festdag.
8. Der lines op til fotografering i Scandiagade. Forhandler Knud Bærentzen ses ved den forreste vogn.
9. Samme bil udstillet i Knud Bærentzens forretning, Løngangsstræde 21, København K.



ske fabrik. De var lakeret i farven "gris irisé clair" en lys sølvmetallic, med en svagt grønlig tone. Efter landingen blev bilerne klargjort i Sydhavnsgade. Her monterede man lygter og hjulkapsler og dansk udstyr: afviservinger, nummerpladebeslag samt forskellige detaljer: ekstra afstivning af forkofangernes konsoller, stenslagsgitter bag kølergrillen etc.

Også i Sydhavnsgade fejredes begivenheden - som det fremgår af billederne. Det var en stor dag, da de større forhandlere hver kunne hente én ny bil hjem til deres forretninger!

Importstop!

Bilerne kom ikke til at stå længe i forretningerne. I praksis var de solgt inden de var ankommet og langt flere var blevet solgt, hvis ikke der i den følgende tid havde været problemer med at få biler leveret fra Frankrig. Kunderne stod i kø. Først senere på året kom der for alvor gang i importen og ved udgangen af 1946 var der solgt 384 nye biler i Danmark. Året efter blev endnu bedre, med ialt 662 solgte biler, men så sluttede festen

også - meget brat! Valutaen fossede ud af landet og staten måtte i slutningen af 1947 indføre den såkaldte valutaordning, der i praksis var et totalt importstop.

Alt var sat i stå igen! Konsekvenserne var fyringer og i slutningen af 1947 var der næsten tomt i den store fabrikshal hos Citroën. Heller ikke montering og klargøring til det svenske marked kunne længere betale sig i København.

At være bilkøber var heller ikke nemt. Man skulle ansøge Varedirektoratet om en særlig indkøbstilladelse og dokumentere at man havde behov for vognen i sit erhverv. Selv det at få lov til at skrotte sin gamle bil var vanskeligt og kunne ikke lade sig gøre uden en såkaldt "Kassations-erklæring", udstedt af statens motorsagkyndige. Importstoppet var effektivt; den danske vognparks samlede forøgelse udgjorde sølle 0,34% i perioden 1939-52, mod næsten 40% i Sverige!

Den hårde importregulering havde effekt langt op i 1950'erne.



Svensk salgsbrochure fra 1946. Indtil 1948 blev det svenske marked forsynet med biler fra København.

Efter krigen var modeludvalget begrænset: i 1946 kom 11 Sport, senere på året 15six. 11 Normale i 1948 og 11 Familiale i 1953. Model 7C samt Coupé- og Cabriolet-modellerne kom aldrig i produktion efter krigen.



Mens der endnu var omsætning

En meget stor sending: Over 150 stk. 11 Sport, sikkert den største sending overhovedet. De fantastiske billeder er formentlig taget i efteråret 1946 eller tidligt forår 1947.

Øverst ses bilerne, oversprøjet med beskyttelsesvoks og netop ankommet, i baggården hos Citroën. Og der blev trængsel i den store fabrikshal, hvor bilerne blev klargjort til salg. En del af bilerne blev videreeksporteret til Sverige. Bilen der holder på tværs i forgrunden er en 11 Sport fra 1946, men ikke af tidlig model: den har motorhjælm af den nye type med "gæller" i siden, hvor der tidligere var oplukkelige klapper.

Til venstre er 10 nye biler fotograferet undervejs til forhandler Svend Schmidts Eftf. i Klippinge.

Varebiler, lastbiler og busser

11 Sport varebil 1950 - Citroëns egen inspektionsvogn i logofarverne gul og blå.



Erhvervsbiler

Det var svært at sælge personbiler, men politikken var heldigvis noget mindre restriktiv når det gjaldt erhvervskøretøjer. Derfor kunne der sælges en del lastbiler, type T23. De blev indført som mere eller mindre komplette chassis'er og kunne give beskæftigelse med påbygning af førerhuse, varekasser og buskarrosserier i forskellige varianter – både hos Citroën og på forskellige karrosserifabrikker i landet. Også de store og tunge 6-cylindrede vogne af type T45 kom til Danmark, især som busser og rutebiler - og fik prægtige håndlavede karrosserier med masser af luksus, krom og pynt.

Danskbyggede varevogne

Så tidligt som i 1947 havde man fået den idé at ombygge model 11 Sport (der jo kun fandtes som 4-dørs Berline) til varebiler, og der blev fremstillet en prototype. Forud for en serieproduktion på den danske fabrik, skulle modellen godkendes af myndighederne og – i sagens natur – af Citroën i Paris, hvilket efter sigende skal have taget en del tid. Prototype-bilen havde den oprindelige karrosseriform som en almindelig personbil, men de bageste sidedøre var blændet af og vognen forsynet med en stor, tophængslet bagklap. Reservehjulet, som på personbilerne var placeret udvendigt på bagagerumsklap-



Den første prototype fra 1947, med tophængslet bagklap.



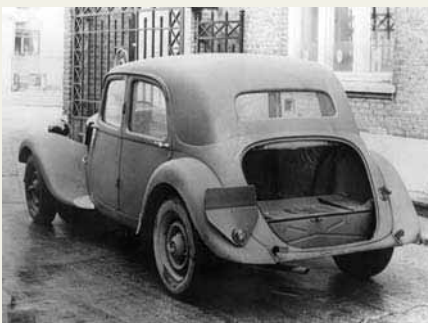
Prototype nummer 2, som er identisk med den første serie varebiler frem til april 1952. Jalousi-bagdøren var frem for alt billig at lave, men fungerede dårligt og blev meget ofte udskiftet til en almindelig, sidehængslet dør. Finish'en på bilerne lod en del tilbage at ønske...



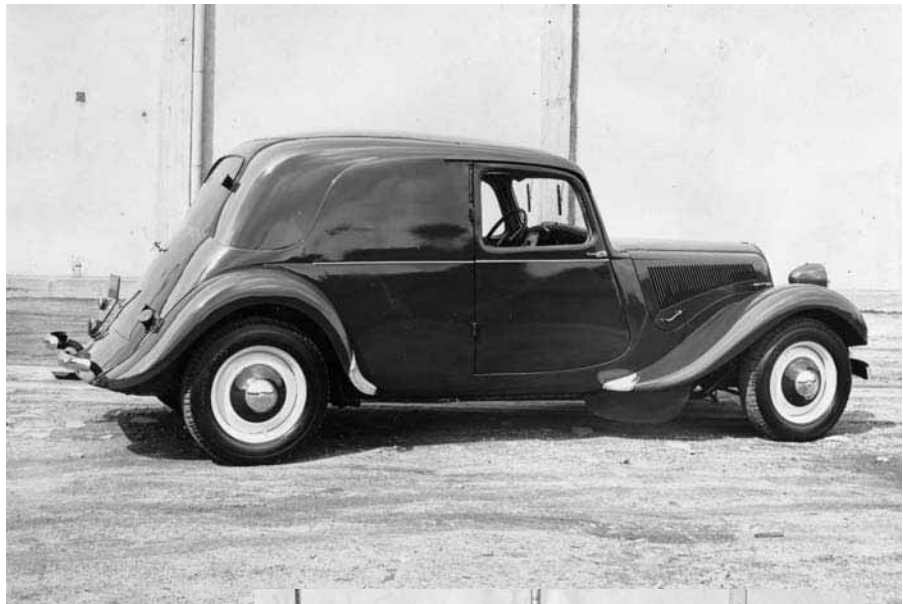
...så der har været god brug for retouche, når det samme foto skulle anvendes til reproduktion!



Et kig ind i varerummet på samme bil.



En kommende varevogn.



Serie 2, modellen uden det forlængede tag. Fabrikfotos dateret 30/4-1952.



pen, blev anbragt inde i varekassen på et beslag. Her optog det en betragtelig del af varerummet, så bilens værdi som varevogn må siges at have været begrænset. Dette var nu ikke af større vigtighed. For der fandtes en interessant smutvej for de bilhungrende købere. Efter 3 år kunne man nemlig, naturligvis mod betaling af afgift til staten, omregistrere sin varebil til personvognskørsel! Så pudsige eksempler på "varebiler", der sparer ejerne for afgift, er ikke noget nyt...

Åbenbart blev den første bil ikke godkendt af de danske myndigheder. I hvert fald blev den næste prototype, fra 1948 eller 49, lavet med forlængelse af taget, hvilket gav et lidt større varerum. Og sådan kom også de første serier af produktionsmodellen til at se ud.

Produktionen

I alt blev der fremstillet ca. 550 varebiler af dansk autoriseret Citroënmodel. Heraf er et lille antal (omkring 10 stk.) solgt i Norge og formentlig 2

stk. solgt i Sverige. Bilerne blev lavet i to forskellige serier. Den første frem til omkring april 1952, hvorefter det har kunnet lade sig gøre at fremstille en mere enkel model uden karrosseriforlængelsen; denne serie-2 model ligner den tidligste prototype, men adskiller sig ved altid at have sidehængslet bagdør.

Projektet fik en flyvende start. De første "11 Sport 450 kg. Varebil" blev solgt i september 1949. Ved årsskiftet var der solgt 70 biler og 131 biler stod på lager! Store tal i et bilfattigt Danmark. I 1950 indregistreredes alene 226 varevogne mod 139 model 11 Sport personbiler.





Bilerne blev lavet som håndværk - af dygtige pladesmede og karetmagerne. Et 6-mands sjak blev ansat til fremstillingen af serie 1, med den forlængede kabine. Man skar ganske enkelt taget over, flyttede bagkanten med de dobbeltkrumme hjørner bagud, og indskød tildannede pladestykker som blev fint gassvejset. Sidedørenes vinduer blev blændet af med et stykke plade, hvorefter dørene blev punktsvejset fast. I mellemrummene blev der stoppet aspestsnor ind; herefter kunne man tinspartle sprækkerne og få en plan vognside. På den måde havde man bevaret muligheden for at genåbne sidedørene, hvis bilen senere skulle omregistreres som personbil. Bagdøren sad i en ramme af bøgetræ. Indvendigt beklædtes vare rummet med krydsfinér.

I 1953 var det slut med den danske model. Formentlig har den ikke længere været rentabel. Dels var der ved at komme gang i salget af personbiler, og desuden havde Citroën i Frankrig nu en helt ny fabriksfremstillet model, der kunne træde ind som

afløser; nemlig 2CV som varevogn med vaskebrædt-riller og en lasteevne, der nærmede sig 11'eren. Denne lille bil blev en stor succes - og som varevogn blev den først i 1970 salgsmæssigt overhalet af 2CV i personvognsudgaven.

Postkort 1952. Der produceres varebiler af serie 2, som ses i forskellige stadier. Bag bilen med skruetvingerne ligger en sidedør på bukke - den er blevet afblændet med en plade. Det er formentlig det eneste foto der findes fra produktionen af varebilerne.

Forrest i billedet ses to personbiler i opretbænke, den bageste af meget tidlig model uden bagklap.

Herunder ses en anden af Citroëns egne varebiler - denne blev brugt til diverse transportopgaver. Bemærk den fine "gavlreklame" med Den Forhjulsdrevne Citroën!



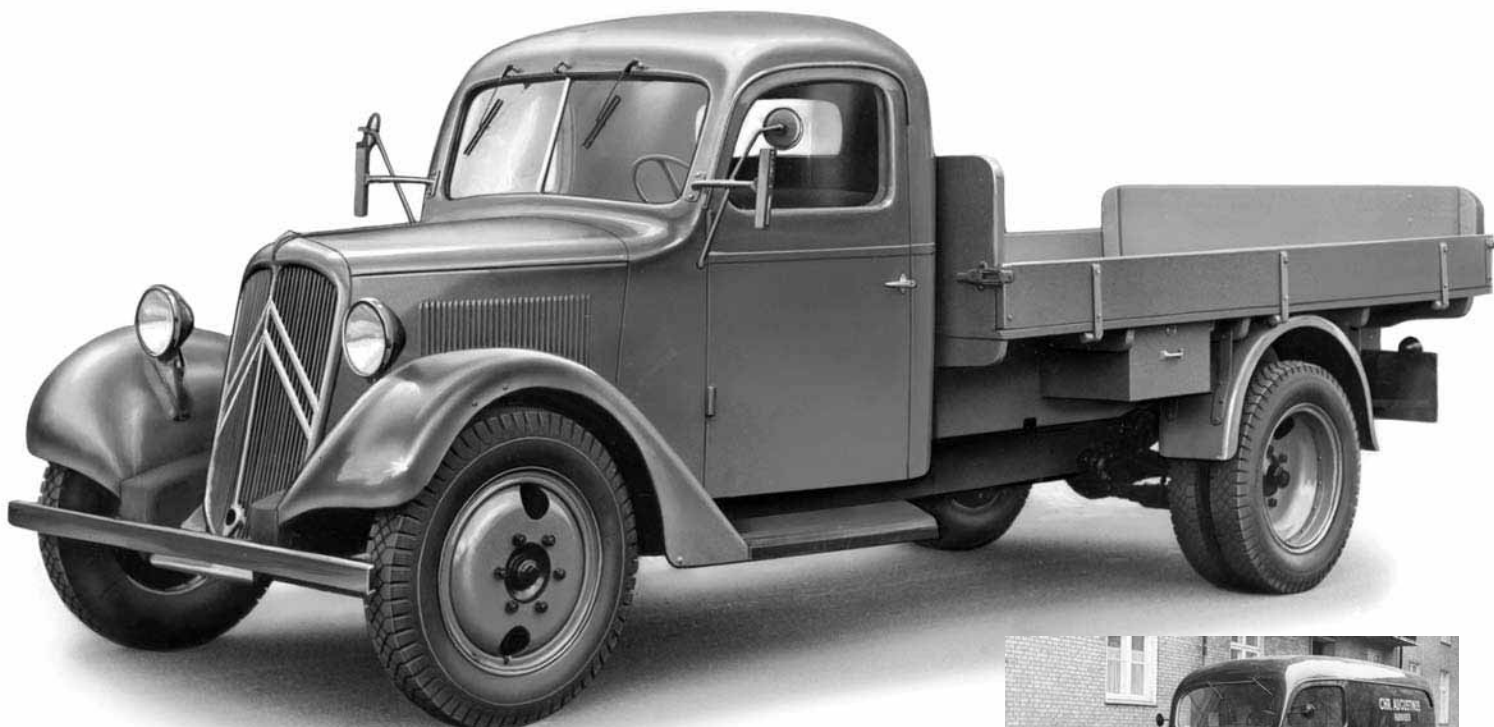
Type 45

Både som lastvogn, men især som bus, kørte der mange T45 i Danmark i halvtredserne. T45 havde et kraftigt chassis og en 6-cylindret benzinmotor på godt 4,5 liter.

Kun et par enkelte chassiser importeredes med dieselmotor.

Bussen her på billedet har karrosseri fra DAB (Dansk Automobil Byggeri) i Silkeborg og er fra 1949.

Der var plads til 31 passagerer.

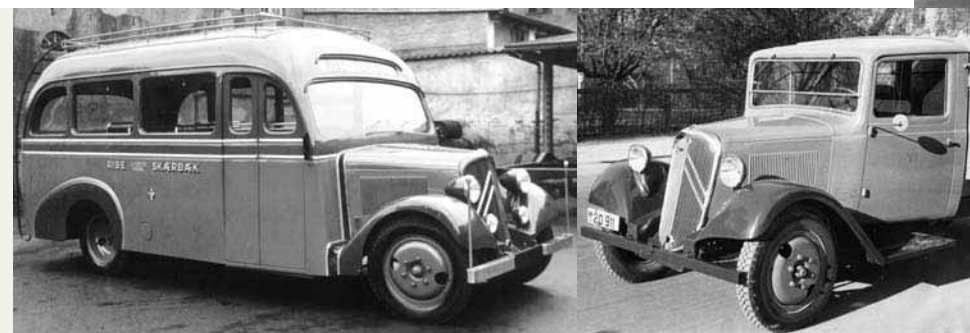


Type 23

Her som "almindelig ladvogn" med et typisk danskbygget førerhus. Motoren var den samme 4-cylindrede benzinmotor som i Traction Avant, på 1911 cm³.

Nyttelast på ca. 2250 kg.

T23 blev meget populær i Danmark med ca. 1000 solgte i forskellige versioner.



Yderst til venstre: En T23 med buskarrosseri - en rigtig sød lille rutebil!

I midten en lastvogn med fransk fabriksbygget førerhus - kun få af disse kom til Danmark. Bilen er på prøveplads fra Odense.

Herover ses T23 som lukket kassevogn, en standardmodel i det danske program i 1952.

Citroën-klassen

Roskilde Ring - starten er gået!



Banerne

Dansk Motorsports store guldalder startede med den første halvdel af halvtredserne, hvor der blev arrangeret løb i hele landet. I starten afvikledes løbene oftest på jordbaner; man lejede sig ind på travbanerne, bl.a. Amager Travbane blev ofte brugt til motorløb. Der fandtes dog også et par egentlige motorbane, f.eks. Høbro Motorbane og Fangel-banen på Fyn. Med åbningen af Roskilde Ring, den 5. juni 1955 fik man endelig en "rigtig" motorbane, senere på året blev den endda asfalteret. Og da banen i 1957 blev udvidet fra 670 til 1400 meter havde man en bane, der kunne bruges til internationale løb.



Bilerne

Der kørtes i mange forskellige klasser af racer- og sportsvogne samt standardvogne af vidt forskellig observans. I de tidlige år var materiellet noget blandet, især blandt standardvognene, der ofte var af førkrigsårgang og sjældent særlig velegnede til racerløb. Lidt bedre stod det til med de såkaldte midget-racere. Små cigarformede, ofte hjemmebyggede racerbiler med motorer under 500 cm³.

Citroën 11 blev en meget populær vogn i klassen for større standardvogne (indtil 2000 cm³), med køreere som Poul Thomsen, Ewald Rasmussen, Poul Rasmussen og ikke mindst Carl Lynenskjold og Jørgen E. Søgaard. Igennem flere år blev denne klasse i daglig tale benævnt Citroën-klassen, og der blev leveret god underholdning for enorme mængder af tilskuere.

Selvom man taler om standardbiler, betød det ikke, at bilerne var helt i standardtrim! Havde motorsporten trange kår, var opfindsomheden blandt køreerne og deres mekanikere tilsvarende stor, når det gjaldt modifikationer. Der blev eksperimenteret med mange detaljer som kunne hente hestekræfterne frem i Citroën-motorerne - og bilerne blev hurtigere år efter år. Søgaard mener selv at hans bil mod slutningen af karrieren var god for små 200 hk. og vægten reduceret til ca. 700 kg. Kompressionen var så høj, at man måtte skaffe flybenzin (med højt oktantal) for overhovedet at kunne køre med bilen.

Et sjovt eksempel på kreativiteten blandt mekanikerne er, at flere af Citroënerne kørte med plejlstænger fra en 1-cylindret engelsk brolæggerjornfru! Denne plejlstang var i aluminium og lettere end de originale...



1946. Den 6/10 afvikledes et af efterkrigstidens første hastighedsløb, i en tid hvor valutarestiktioner og benzinrationering endnu hærgede. Stedet er den nye Ringvej mellem Herlev og Glostrup, der endnu ikke var indviet. Flere Citroëner deltog, her ses en 11 Sport cabriolet fra 1934.



Mange danske køreere deltog i både store og små bilvæddeløb i udlandet, f.eks. i Monte Carlo rally og det hollandske Tulpen-Rally. Her en dansk vogn kørt af Rudolf Rottbøl-Ørum og N. Bjerg Lauritsen, fotograferet i Falsterbo ved starten af det svenske Midnatssol-rally i 1951. De sluttede som nr. 2 i klassen efter den kendte svenske kører Raymond Sjöqvist - også i Citroën.



Carl Lynenskjold var med fra begyndelsen og blev én af de mest kendte danske racerkøreere gennem halvtredserne. Han blev flere gange Danmarksmester på rundbane, men deltog også i rallies.

Her ses "Lynet" i fuld galop på Amager Travbane. Et stenslag har knust forruden og Lynenskjold måtte en tur på skadestuen for at få pillet glassplinterne ud - naturligvis efter først at have gennemført løbet.





Danmarksmesterskaberne på Fangel-banen 1950. Frede Andersen vandt i den tofarvede BMW 328.

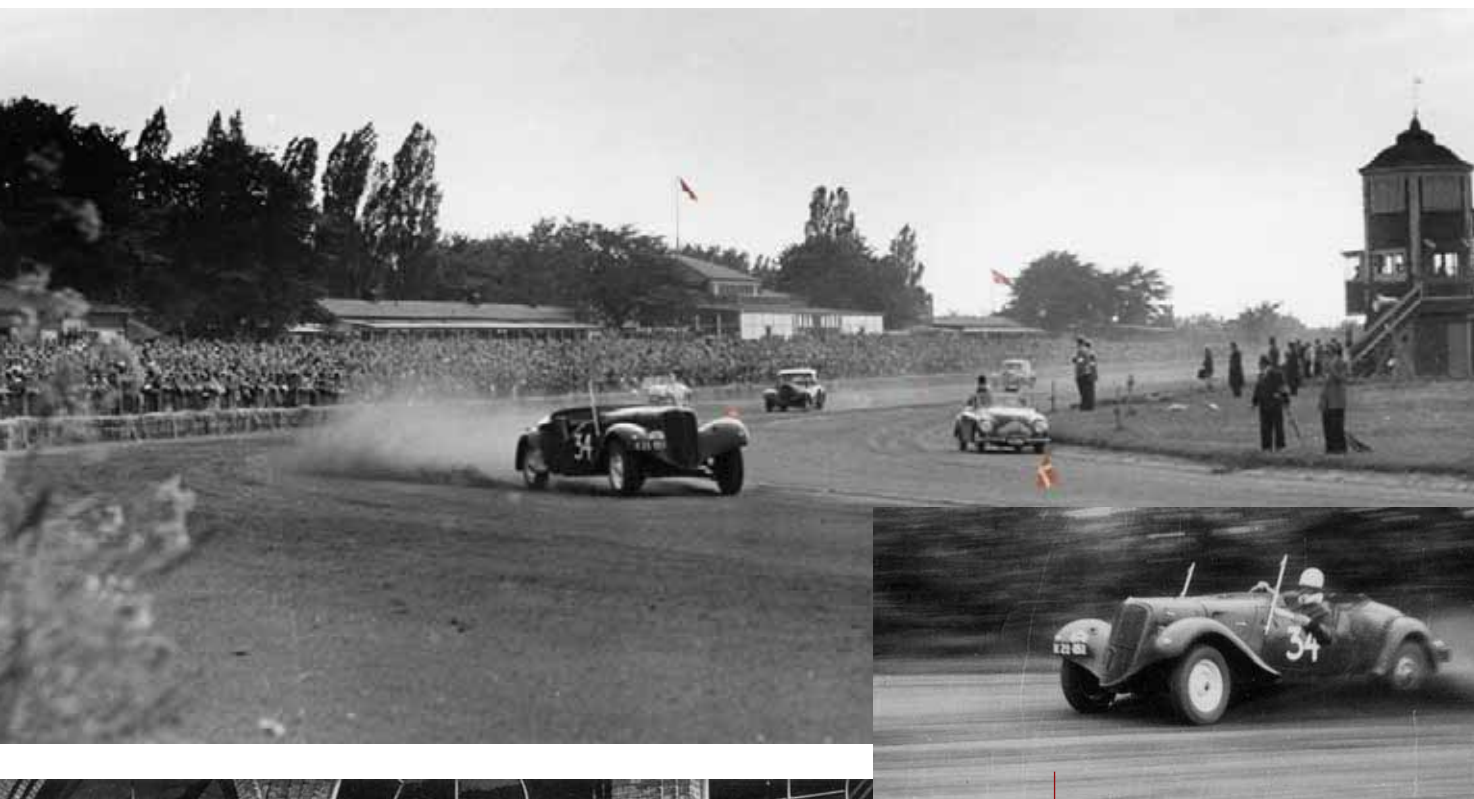
Jørgen Søgaard var værkfører hos den københavnske Citroënforhandler Svend Petersen og lavede bl.a. racermotorer for Carl Lynenskjold. Det var Svend Petersen, der fik Søgaard ind i motorsporten - og i de første år deltog Søgaard med Svend P's kones 11 Sport cabriolet. Hver torsdag satte Søgaard en racermotor i cabrioletten - og hver mandag morgen stod den igen til konens disposition med almindelig husholdningsmotor. Sådan kunne vilkårene være.

I 1951 fik Svend P. en svært skadet cabriolet, som Søgaard overtog og byggede en rigtig racer af - hårdt tunet og lettet for alt overflødig vægt.



Den "nye" cabriolet-racer var betydeligt hurtigere end "konebilen". Her ses den med Viktor Madsen ved rattet sammen med Bent Pedersen i BMW 328 i en noget korporlig situation på Roskilde Ring i 1955. Ingen kom noget til, men begge måtte udgå.

Løbet blev dog en stor sejr for Citroën: Poul Thomsen, Poul Rasmussen og Ewald Rasmussen kom ind som nummer 1, 2 og 3.



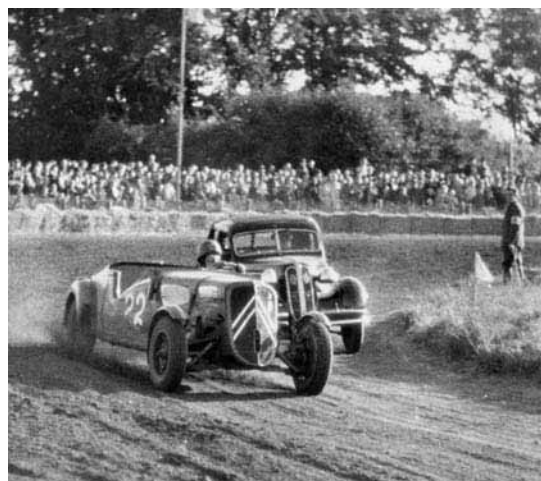
DM 1953 på Amager Travbane. Citroën placerede sig på 1. pladsen (Søgaard), som i slutheat'et kørte med en gennemsnitsfart på 94 km/h!

Mere Citroën: På 2. pladsen Carl Lynenskjold og 4. pladsen Poul Rasmussen.

Den glade begivenhed blev efterfølgende fejret hos Citroën i Sydhavnen, med et pressemøde samt blomster og et lille glas til kørerne. Ved bilerne ses fra venstre: Poul Rasmussen, Carl Lynenskjold, Viktor Madsen og Jørgen Søgaard.

Nederst til venstre: Søgaard, Viktor Madsen, forhandl. Svend Petersen, Citroëns direktør Aksel Kjellund, Carl Lynenskjold og Poul Rasmussen.

Herunder: Jørgen Søgaard i færd med at vinde sit første Danmarksmesterskab på Fangel-banen 1951, i en typisk duel mellem Citroën og BMW.





SPRUTNIK!

DM 1957 på Roskilde Ring. To uger tidligere havde Sovjetunionen opsendt deres første "Sputnik" - og Lynenskjolds kammerater/konkurrenter mente at hans bil skulle bære et ko(s)misk navn.

"Sprutnik" lå i klar førerposition, men fik i sidste heat lidt ufrivillig jordforbindelse. I Pirelli-svinget tabte den med næsten 150 km/h det højre forhjul. Med en veritabel meteorregn af gnister efter sig, fik Lynenskjold elegant taget farten af vognen over et par hundrede meter.

Drabanten - forhjulet - fortsatte i sin egen bane i fuld fart mellem de øvrige kørere (Poul Thomsen 46 og Preben Kaimer 44), inden det drejede ind på inderkredsen, strejfede en fotograf og endte med et ordentligt plask i en lille sø...

Lynenskjold kunne bagefter konstatere, at selve drivakslens spindel var knækket, og hjulet med spindel og bremsetromle havde tvunget sig vej gennem forskærmen. Heldigvis kom ingen noget til.





Isbaneløb

Mange steder i landet blev der kørt isbaneløb i de gode vintre. Billederne her er fra vinteren 1954-55, stedet Sortedamssøen i København.

1. Elo Sørensen i BMW 327 kommer bedst fra start foran Jørgen Søgaard.

2. Der blev holdt et skarpt øje med isen, når banen efterhånden blev kørt tynd! En gang på Frederiksborg Slotssø gik hele inderkredsen løs og stod og vippede...

3. Søgaard dyster med Poul Thomsen i Citroën 11 Normale.

4. Med et sæt dæk forsynet med tilspidsede bræddebolte stod bilerne bedre fast på isen end med almindelige dæk på tørt underlag!



Citroënerne kan stadig opleves ved historiske racerløb, som bl.a. her i København 2003...

Små klip 2



1950. I årene hvor det var svært at sælge private personbiler, kunne den store model 11 Normale bl.a. sælges som hyrevogn. Den lange Familiale-model med 6 sideruder, der relanceredes i 1953 blev hovedsageligt solgt som Taxa.



1952. Citroën viser nyheder på årets biludstilling i Forum: Type H kassevognen og den lille 2CV som varebil. Desuden ses en 11 Sport varebil og en T23 lastvogn. Udstillingen omfattede kun nyttekøretøjer. Forsiden af udstillingskataloget var tegnet af den kendte plakatkunstner Aage Rasmussen.



Kommelig og komfortabel

I person- eller varebil og for god brugbarhed. De fleste bilde og mere rummelig indretning af rummet sikrer komfort og god brugbarhed.

Stort for- og bagrude og indretning af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

God udsigt og god brugbarhed af bagrude.

1952. 2CV. På trods af dens mange kvaliteter tog det tid for forhandlerne og kunderne at vænne sig til den. De fleste af de få biler der blev solgt i halvtredserne var i tofarvet lakering, for at give dem et lille præg af den luksus, som alle så brændende ønskede sig.

Først fra omkring 1960 fik 2CV succes i Danmark; især da man introducerede model 2CV "Bruxelles", der var samlet i Belgien og havde mere udstyr end den franske model.



1960. En deltagende 2CV i "KDAK Performance Test" ved Sjællandsbroen i København.

KROM OG GLANS FORGÅR - MEN 2CV BESTÅR!

Reklameslogan fra halvtredserne.



Citroën B15six 1951 med soltag. Denne vogn tilhørte A.P. Møller som kørte i den langt op i 1960'erne. Den blev jævnligt serviceret hos Citroën i Sydhavnen og findes idag i restaureret stand.



Øverst th. en fin tofarvet 11 Normale, fotograferet i farver i 1959. Anders Andersen er kommet med på potte.

Derunder et par eksempler på 11 Sport varevogne, der efter 3 år kunne omregistreres og nydes til privat brug; den øverste som 5-dørs! Man foer ud på picnic langs landevejene og nød friheden!



HY-kassevognene husker de fleste nok som politiets "salatfade" - eller som brødbiler!



Hos Citroënforhandler Martin Kristensen i Odense kunne man også få benzin på - i 1948.



Den "nye" Citroën 1952



DENS RENE KLASSISKE LINIE GÅR ALDRIG AF MODE

Selvom Traction-modellerne teknisk stadig var langt foran de fleste konkurrenter, var dens rene klassiske linie reelt gået noget af mode omkring 1950. Alle gættede (og håbede) på en mere moderne afløser. Sensationen kom ikke - men i 1952 skete den eneste større ændring af modellernes udseende, da der kom "udbygget kuffertrum" i stedet for bagklappen med nedfældet reservehjul. Hvad ingen vidste var, at en ægte sensation også var på vej...!

1955: DS19



Ren som en jomfru og
stærk som en bejler.
Hed som det hjerte,
der banker mod dit.
Kølig som kilden
der hvor himlen spejler.
Sådan min ven,
er den nye Citroën DS19...

Salgschef J. Erik Jensen, 1956

Tidligt i 1956: Den første DS19 præsenteres
for indbudte gæster bag tildækkede vinduer
i udstillingslokalet, Sydhavnsgade 16.
Ufatteligt moderne..





Vinter 1955-56: Direktør Kjellund og Erik Jensen (ved rattet) i den første DS19 kørte landet rundt og viste bilen frem hos forhandlerne. Her er vi i Odense.



Erik Jensen og Knud Bærentzen fremviser den nye DS19 for Arveprins Knud og Prinsesse Caroline-Mathilde på Forum-udstillingen 1956.

Forside af salgsbrochure fra 1956.



Bomben fra Paris

Allerede fra omkring 1950 gik der rygter om at en gennemgribende ny og anderledes Citroën-model var undervejs. En afløser for 11'eren var på ønskeseddelen, for selvom den teknisk stadig var på forkant, så den efterhånden lidt gammeldags ud, med sine udvendige skærme og fritstående forlygter. Salget i Danmark var ikke imponerende i midten af halvtredserne.

DS19 overgik enhver forventning og var intet mindre end en bombe, da den præsenteredes på årets biludstilling i Paris i oktober 1955. Inden den første dag var slut, var der afgivet over 12.000 bestillinger på bilen!

Citroëns danske direktør Aksel Kjellund og salgschef Erik Jensen var på pletten og de var også blandt de få heldige, der fik mulighed for at prøvekøre vidunderet i de første dage. De har sikkert manglet ord for at beskrive deres oplevelse af denne fremtidsbil! Og Kjellund var selv ved rattet, da den første DS19 et par måneder senere blev afhentet i Paris og kørt hjem til Danmark.

Allerede inden bilen nåede den danske grænse, var nyheden sivet ud. Salgschef Erik Jensen blev ringet op af et af de store formiddagsblade, som tilbød ham forsiden, hvis han ville røbe, hvornår den nye bil kom og med hvilken færge. Tilbuddet blev dog afslået, ikke mindst på baggrund af, at alt salgsmateriale var færdigpakket og frankeret, parat til at blive sendt til samtlige danske dagblade samtidigt.

Da denne første DS19 ankom til Sydhavnsgade, var vinduerne i udstillingslokalet dækket til og et langt bord dækket op, til indbudte venner af huset, som over et glas champagne skulle nyde den nye bil.

Den følgende dag blev bilen præsenteret for samtlige medarbejdere i firmaet, og derefter blev det endelig pressens tur.

En tur i København

Efter en lang dag med demonstrationer tog salgschef Erik Jensen bilen med hjem for at vise den for københavnernes. Sammen med sin kone kørte han bilen gennem Strøget og ned på Kgs. Nytorv. De standsede et øje-



Den nye æra med DS19 blev fra 1955 markeret med nyt logo og logotype i stedet for det 8-kantede logo og den gamle blokskrift. Frem til 1985 var farverne stadig gul og blå.

ID19

DS19 var en værdig afløser for luksus-tractionen 15six og blev frem til maj 1957 produceret sideløbende med de gamle modeller 11 Sport, 11 Normale og 11 Familiæle.

Efterfølgeren hed ID19 - i princippet en forenklet udgave af DS, med traditionel kobling og gearskifte og uden hydraulisk assisteret styretøj. Det hydropneumatiske affjedringssystem var bibeholdt.

Billedet herover er fra "Hangaren" (se flyfoto bagest) hos Citroën i Sydhavnen, ved den officielle præsentation af ID19 i Danmark. Bilerne er klar til salg, med dansk-monterede sideblinklys, og alle er model ID19 Luxe. Udvendigt lidt "skrabe", med meget små hjulkapsler og lakerede lygterande. Senere kom ID19 i mere luksuriøse versioner.

Til højre en ID19 Break - ny og meget rummelig model i 1960.



blik ved d'Angleterre for derefter at køre retur ad Strøget. Da bilen standede for rødt ved Gl. Torv, begyndte folk spontant at klappe ved synet af DS19!

I sidste øjeblik

I februar 1956 skulle Citroën præsentere DS19 på udstillingen i Forum. Til denne lejlighed havde man sikret sig 2 vogne fra Paris, for både at have en vogn til udstillingslokalet og en til prøvekørsler.

Vinteren 1955-56 var meget kold, og da de to biler kom til landet på et godstog, opstod der problemer ved Storebælt. Bæltet var frosset til, og kun biler og personer kunne fragtes over - ikke godstog. Daværende direktionssekretær Ole Bunk Jensen og forvalter Stæhr hastede til Nyborg Færgehavn. I 1956 var der dog den ændring i programmet i forhold til tidligere, at Erik Jensen havde medbragt sin DS19.

Den var parkeret uden for restauranten. Efter ganske få minutter blev Erik Jensen af tjeneren bedt om at komme ud til sin bil, idet der var opstået trafikkaos omkring den. Politiet var til stede! Erik Jensen styrtede ud, blot

Kristensens værksted i Odense for at blive tøet op. På værkstedet satte man varmeblæsere på bilerne, og efter at de havde stået fra klokken 9 om morgenen til klokken 6 om aftenen, var det muligt at få de 2 biler til at hæve sig og det hydrauliske gearskifte til at fungere. Herefter gik det hurtigt mod Nyborg Færgehavn. Efter adskillige timers ventetid - med mellemrum med motorerne igang, for at undgå »forfrysninger« igen - kom bilerne til Sjælland. De var i København ved 4-tiden om morgenen og kunne lige nå at blive vasket inden udstillingen åbnedes samme dag!

En demonstration

Som det var tradition hos Citroën, holdt man efter den overståede udstilling middag på restaurant Wivex. I 1956 var der dog den ændring i programmet i forhold til tidligere, at Erik Jensen havde medbragt sin DS19. Den var parkeret uden for restauranten. Efter ganske få minutter blev Erik Jensen af tjeneren bedt om at komme ud til sin bil, idet der var opstået trafikkaos omkring den. Politiet var til stede! Erik Jensen styrtede ud, blot

for at erfare, at to betjente benyttede lejligheden til at demonstrere deres nyhvervede viden om DS19 over for et større publikum! Politiet havde nemlig samme dag været ude hos Citroën for at få det hydropneumatiske system demonstreret!

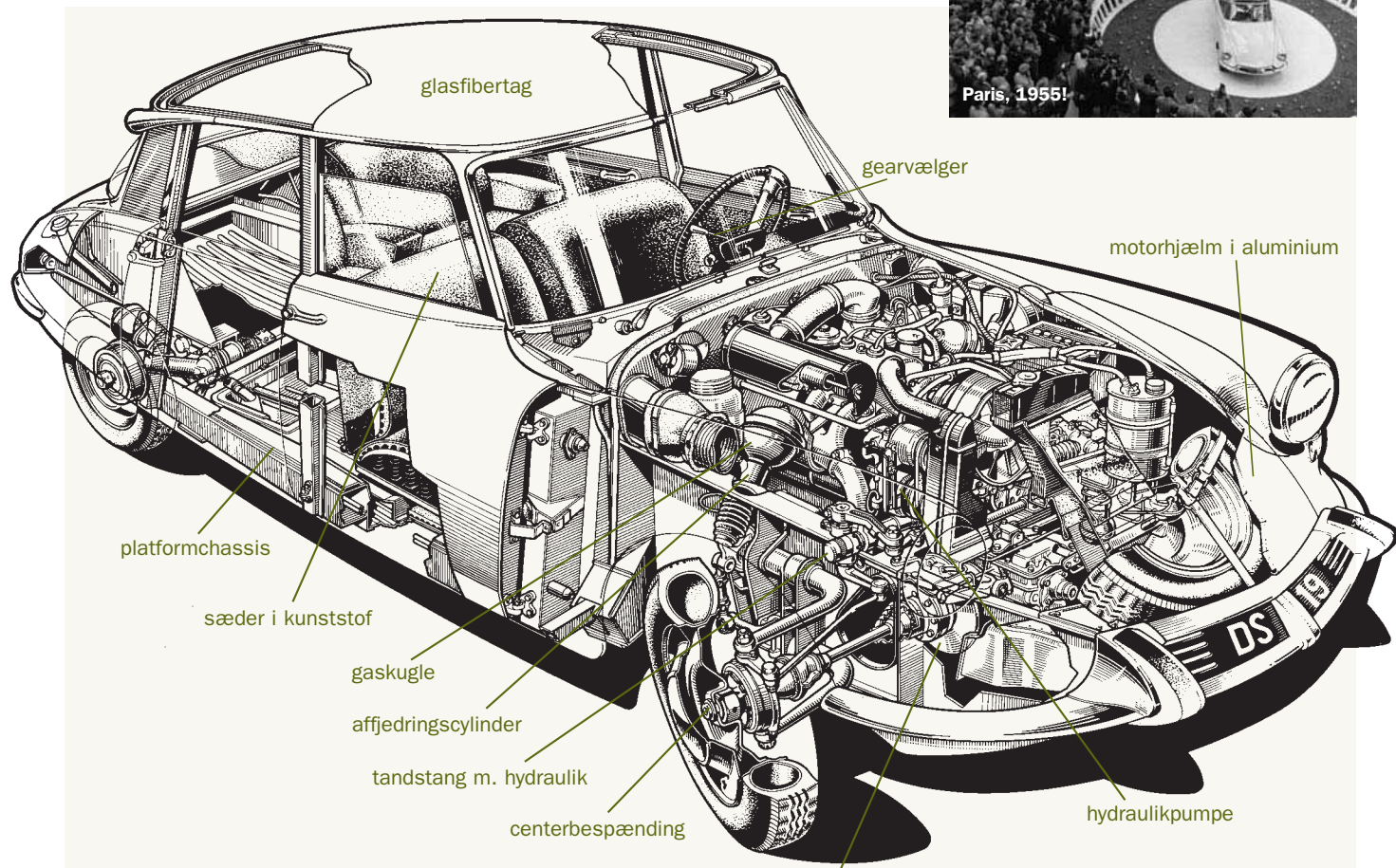
Efter at Erik Jensen havde svaret på de obligatoriske spørgsmål omkring DS19's affjedring, gik han over til at demonstrere bilens evne til at hæve og sænke sig. Da utallige mennesker havde prøvet at springe ind og ud af bilen for at se højdekorrektoren i funktion, gik Erik Jensen tilbage til sin middag. Han overlod den videre demonstration til de to betjente, som lovede at passe på bilen til midt dagen var overstået.

Ufatteligt moderne

Flere beretninger omkring den første tid med DS19 tyder på, at bilen skabte trafikkaos overalt, hvor den kom frem. Som tilfældet var med Traction Avant, godt 20 år tidligere, havde Citroën skabt verdens mest moderne bil; sammenlignet med alle andre var den lysår foran - som noget fra en anden planet.



Paris, 1955!



Hydropneumatik

Hjertet i DS19 er en hydraulisk højtrykspumpe. Via en regulator kan trykket oplagres i en akkumulatorkugle - og dermed være til rådighed for mange af bilens funktioner. Først og fremmest affjedringen og den automatiske niveauregulering der sikrer konstant vognhøjde uanset belastning. Men også betjeningen af bilen, idet bremses, gearskifte, kobling og styretøj via ventiler får hjælp fra det hydrauliske tryk. Bremsepedalen er afskaffet til fordel for en lille rund knap i vognbunden. Koblingspedalen udeladt: koblingen fungerer automatisk. Alt betjenes uden muskelkraft.

Design

DS19 var ikke blot teknisk avanceret. I hele bilens arkitektur findes en snæver sammenhæng mellem udformning og virkemåde: bilens skulpturelle form er en konsekvens af naturlovene og ønsket om at optimere køreegenskaber og komfort. Den flotte sammenhæng finder man i næsten alle detaljøsninger - og i bilen som helhed.

Skivebremses
- verdens første på
en seriefremstillet
personbil.



Instrumentbrædt, 1956! Det hidtil største stykke plastic. Kølevandstermometret er dansk udstyr. Bemærk gearvælgeren - og rattet med én eger.



Gaskugler

Affjedringen sker ved at en mængde kvælstof (lilla) komprimeres i en lukket kugle. Kuglen er delt på midten af en flexibel membran. Vognens frihøjde bestemmes af mængden af vædske (gul) i kuglens nederste halvdel og i affjedringscylinderen (under kuglen). Vædskemængden reguleres ved hjælp af en mekanisk føler på bærearmerne, der styrer to ventiler (højdekorrektører). Hermed sikres bilen konstant frihøjde over vejbanen. Højden kan også reguleres med et håndtag i kabinen. Støddæmperne består af simple flowbegrænsere, skudt ind mellem gaskuglerne og affjedringscylindrene.

Små klip 3



1960: Citroëns filial i Århus.



Showroom på Vester Farimagsgade i København.

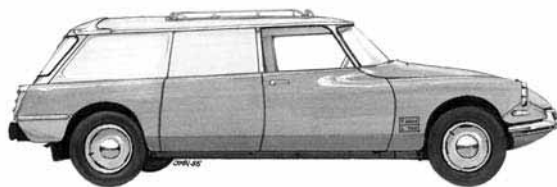




Forum 1958. Citroën havde i Frankrig overtaget Panhard-fabrikkerne. Dyna-modellerne kunne udfylde hullet mellem ID19 og 2CV, men blev aldrig nogen succes i Danmark. De var for dyre - og for mærkelige! ID19 ses her flankeret af to Panhard Dyna Z12.



DS Cabriolet blev aldrig solgt i Danmark, men et par stykker er blevet importeret privat i nyere tid.



Varevogn. ID19 Break var dyr på sorte plader. I perioden 1960-64 kunne man købe den enten som varevogn på gule plader eller som "Combi" på papegøjeplader - begge med afblændede sideruder. Ialt solgtes 34 stik. af de to modeller.

Forum 1962. Den nye Citroën Ami6 (længst til venstre) var et andet forsøg på at udfylde gabet mellem 2CV og ID19. Den blev en reel fiasko i Danmark med kun 50 solgte vogne frem til 1969. I Frankrig blev den derimod den mest solgte bil gennem 60'erne!



Mobil Økonomiløbene omkring 1960 var store motorsportsbegivenheder i Danmark. I 1959 vandt S.A. Andersen både klassesejr og generalklasserment ved at køre landet igennem med 17,20 km/l i en ID19. H.C. Theut besatte andenpladsen med 16,51 km/l. Herover ses starten af løbet fra Skagen Havn i 1962; den brune ID19 kørtes af H.C. Theut, som også ses med sin gule ID19 på billedet til højre. Nederst th er det S.A. Andersen (nr. 2 fra venstre) sammen med bl.a. Citroëns direktør Aksel Kjellund efter sejren i 1959.



2003: Sydhavnsgade 16

“Citroënhuset København” ved indvielsen
- november 2003.



Udvikling

Da Citroën i 1927 flyttede ind i de nyopførte bygninger var mærket allerede godt repræsenteret i Danmark. Med udstillingsbygningen som et markant vartegn i ægte Citroën-arkitektur blev adressen centrum for aktiviteterne helt frem til påsken 1966!

Når man objektivt ser på forskellen mellem B14-modellerne fra 1927 og den nye DS21 i 1966, får man et indtryk af en lang periode - med en helt utrolig udvikling!

I påsken 1966 kunne Citroën flytte ind i helt nyt og moderne domicil i nærheden, nemlig i Bådehavnsgade 38. I de 37 år der er gået her, har udviklingen heller ikke stået stille!

Verden har også forandret sig om-

kring de gamle bygninger i Sydhavnsgade /Scandiagade. Området udgør nu en central del omkring de sydlige indfaldsveje til København, et område med en enorm dynamik og med meget nyt byggeri, mest kontorer. Det er langt mere attraktivt end dengang i 1966!

Dvale

Kontorbygningen med den flotte udstillingssektion blev brugt af Toldvæsenet fra 1969 til 1971 og fungerede som medborgerhus i perioden 1975-2000. Resten af tiden har den stået tom og været truet af nedrivning, især i 1973, hvor der var planer om at lægge Sydmotorvejen igennem Scandiagade!



Den store hal i Scandiagade blev nedrevet i 2001, efter at have fungeret som opmagasineringsbygning for Københavns Kommune - mest til vej- og byggematerialer.



Den perfekte ramme

2003: Et historisk år for Citroën Danmark A/S, med indflytningen i Sydhavnsgade 16.

For at markere Citroëns position på det danske marked besluttede ledelsen i Paris for et par år siden at lade det danske datterselskab flytte til mere moderne faciliteter og samtidig etablere en detailforretning.

Den oprindelige kontorbygning er fjernet for at give plads til nye og tidsvarende faciliteter i et spændende nybyggeri. Udstillingsbygningen er restaureret og elegant forbundet med den moderne bygning. Forbindelsen til den lange og smukke tradition er bevaret. De fleste administrative afdelinger er flyttet til Sydhavnsgade, mens reservedelslager, eftermarkedsskole og pladeværksted forbliver i Bådehavnsgade.

Sydhavnsgade 16 står igen klar til at danne ramme om den fortsatte udvikling - med udstillingsbygningen som et smukt symbol på Citroëns mangeårige tradition for nytænkning!



1927

2003



Bådehavnsgade 38

Hovedkvarter 1966-2003. Farvefoto fra ca. 1978 - med CX og GS-modeller og en enkelt Ami8 Berline.

Foto fra 1974, med den oprindelige skiltning på facaden.

Flyfoto 1966

- 1 Udstillingslokalet
- 2 Kontorer
- 3 Indkørslen/porten - passeret af mange vidt forskellige biler!
- 4 Fabrikshallen med værksteder, reservedelslager, marketenderi o.m.a.
- 5 Port til jernbanevogne
- 6 Den lille lagerhal
- 7 "Hangaren", opført under krigen
- 8 Varmecentral

