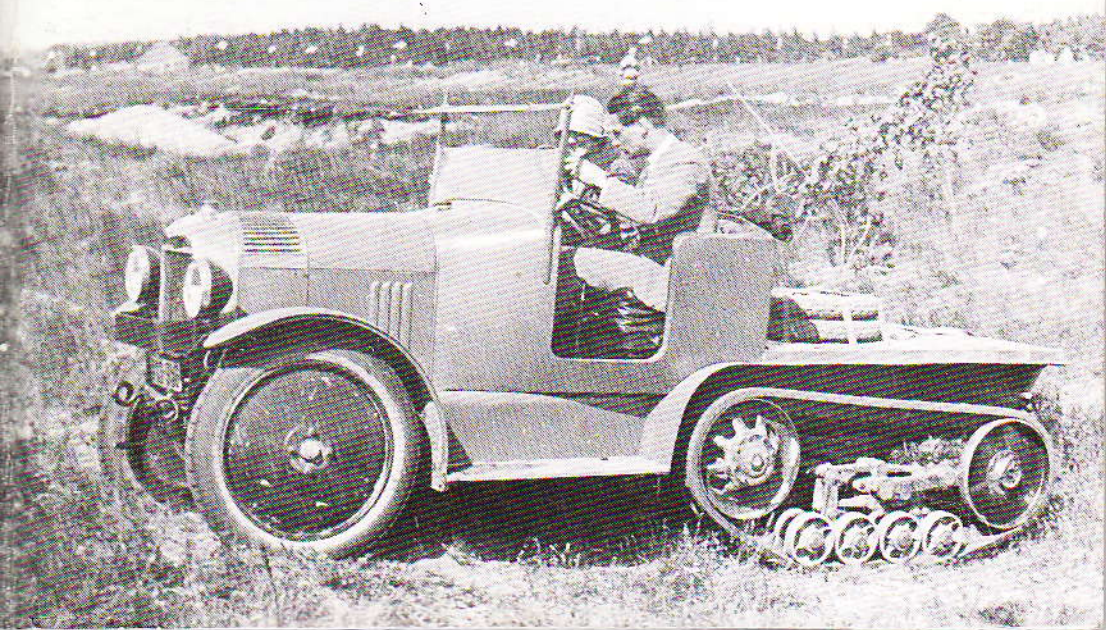


Attraction 191



Historien om Citroëns autochenilles

Denne artikel handler om Citroëns halvbelte-køretøjer, de såkaldte autochenilles, og deres historie i 20'erne og 30'erne. På fransk betyder chenille larve, kålorm el.lign., og man fandt så på at kalde disse køretøjer det meget mundrette navn autochenilles.

For snart lang tid siden (Attraction nr. 164), skrev jeg en artikel, der hed "På stranden...". Den handlede om en demonstration af en autochenille på en for mig ukendt strand et sted i Danmark.

Har man ikke det pågældende nummer af bladet, gør det ikke så meget, for der stod egentlig ikke andet, end at vi havde modtaget tre billeder uden nogen form for historie tilknyttet. To af dem er vist på forsiden.

På det tredje billede, der er vist nedenfor, kan man se en dansk nummerplade, og det fik mig

i den pågældende artikel til at spørge, om der var nogen medlemmer, der kunne bidrage med oplysninger om episoden eller genkende stedet.

Kort tid efter artiklen i nr. 164, gjorde Carsten Geisler fra TAD mig imidlertid opmærksom på en bog, der hedder "Automobilerne i hæren", skrevet af en Frank Petersen i 1983.

Herudover har jeg ikke fået nogen oplysninger om de konkrete billeder, så det må indtil videre forblive uopklaret, hvad der var de nærmere omstændigheder omkring denne demonstration af en autochenille på dansk jord.

Efter nogen tids søgen fandt jeg bogen på Det Kgl. Garnisons Bibliotek på Kastellet. Det er en morsom oplevelse at henvende sig til portvagten og forklare sit ærinde, hvorpå han lader bommen gå op og med myndig stemme siger "passér", medens man i sin ydmyge Citroën rul-



Demonstration af en B14 autochenille i Danmark. Bemærk den københavnske nummerplade K 13.956

ler ind og parkerer mellem alle militærbilerne.

Biblioteket er ikke mindre morsomt. Begge de gange jeg var der, var der ikke et øje udover en støvet bibliotekar i jakkesæt, med hvem man var De's. Sådan er det jo generelt i det firma...

Bogen er sponsoreret af Folkevognsimportøren, Skandinavisk Motor Co., og det bærer den naturligvis præg af. Inden for den lettere kategori af køretøjer har VW jo i mange år haft en pæn andel af markedet for biler i dunkelgrønne nuancer...

Sit ophav til trods indeholder bogen dog visse interessante afsnit, som jeg har set på. Man lad os først begynde med begyndelsen...

I 1879 blev Adolphe Kégresse født i Héricourt i departementet Haute-Saône i Frankrig. Hans forældre var immigreret fra Rusland, og arbejdede i tekstilindustrien. Dengang stavede de deres navn Kegreisz, men det blev senere forfransket til Kégresse.

Lille Adolphe var mere interesseret i mekanik end i klædefremstilling, specielt var han vild med eksplosionsmotorer. I 1898 byggede han selv en lille motor som han monterede på sin cykel.

Efter sin militærtjeneste blev han ansat hos automobilkonstruktøren Jeanperrin i le Doubs, hvor han arbejdede nogle år indtil han i 1905 blev ansat i tsarens tjeneste og rejste til Rusland. Her avancerede han pga. sin store kompetance i løbet af et år til direktør for den russiske imperiale automobilindustri.

I løbet af fire år her, havde han udviklet og taget patent på den opfindelse, der siden skulle gøre hans navn kendt i store dele af verden: Larvefods bælt af gummi, i første omgang udviklet til at kunne køre med biler på sne, men som siden også skulle vise sig særdeles effektive i sand.

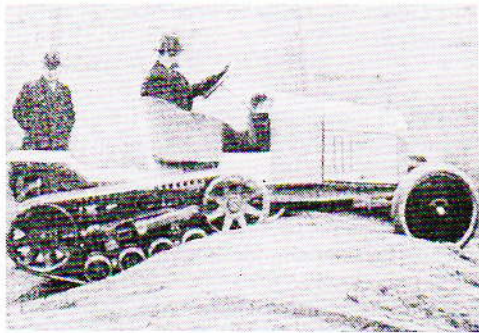
Da første verdenskrig brød ud, havde tsarens hær således adskillige hundrede af disse køretøjer til sin rådighed. Det berettes sågar at tsar Nikolaj II besigtigede fronten i en Packard, monteret med Kégresse larvefods bælt og kørt af Kégresse selv.

Under den russiske revolution i 1917 var Kégresse nødt til at flygte til Finland med sin familie, og i 1919 kom han så tilbage til Frankrig, totalt ruineret.

Her præsenterede han sit patent for adskillige franske automobilkonstruktører, der havde mere travlt med at få en industriel serieproduktion af deres produkter til at virke, end at finde på nye anvendelser for deres biler.

Det lykkedes imidlertid Kégresse at få industrimanden Jacques Schwob fra Kégresses hjemby, Héricourt, interesseret i projektet og sammen med en af Schwobs bekendte, Jacques Hinstin, der også skød kapital i foretagenet, lavede Kégresse et firma, der fabrikerede og monterede larvebåndene. Det er ikke klart for mig, hvad det egentlig var for nogle biler, der på denne måde blev transformeret af Kégresse i Rue Mennil, kun at det ikke var Citroëner – endnu...

Citroën kom ind i billedet på den måde, at Schwob og Hinstin var gamle venner af André Citroën og havde hjulpet ham i de tidlige dage med at rejse kapital til Citroëns tandhjulsfabrik (Société des Engrenages Citroën), der blev stiftet i 1913. Det var den fabrik, der lavede de vinkelskårne tandhjul, der siden gav inspirationen til vinklerne i Citroën-logoet.



Kégresse demonstrerer en type A monteret med larvebæltet på en bunke sand i Citroën-fabrikens gård. Vi beklager den forringede billedkvalitet...

For at sælge ideen, præsenterede Schwob den for forskellige automobilfabrikanter, og Louis Renault tilkendegav sin interesse, men det var alligevel med André Citroën, man kunne få den bedste kontrakt.



André Citroën med familie og venner kører en tur på stranden i Trouville i sommeren 1926. Det er André på passagersædet...

Renault, der som altid følte sig tvunget til at komme med produkter, der tog kampen op med Citroëns teknologiske nyskabelser fandt i stedet på at lave nogle "seks-hjulede" modeller, der havde tvillinghjul på alle hjul – også foran. Jeg ville nok betakke mig for at styre sådan en...

Fabrikationen af autocheniller for Citroën startede med Kégresse, en værkfører og tre arbejdere. Efter at værkstedet var flyttet rundt et par steder, blev det installeret i Levallois (et industri kvarter i det, der dengang var Paris' nordlige udkant).

Det blev aldrig noget stort foretagende. I starten transformerede man kun ca. et køretøj om dagen, og selv i de gyldne dage lige efter la Croisière Jaune (Det Gule Krydstogt, en Citroën-ekspedition gennem Asien med disse

køretøjer), nåede man aldrig over ca. ti om dagen.

Jacques Hinstin var direktør for dette selskab og Citroën leverede lokaler og arbejdskraft. Til gengæld fik Citroën halvdelen af overskuddet, medens Hinstin og Kégresse delte resten. Kégresses patent blev solgt for en begrænset periode til Citroën, og da denne periode udløb nogle år efter at Citroën var død, prøvede selskabet under Hinstins ledelse at sælge licenser til udenlandske producenter.

Da larvebælterne primært fandt anvendelse inden for militæret, bragte dette gang på gang Hinstin på kant med de franske myndigheder, der jo også i tiden inden 2. verdenskrig havde stadig mere anstrengte relationer til en række lande.

Godt nok var det altså Hinstin, der stod for firmaet, men André Citroën gjorde i høj grad sin indflydelse gældende, og organiserede forskellige ekspeditioner med disse køretøjer, dels for at teste materiellet, men nok i endnu højere grad for at få sig noget reklame.

Disse ekspeditioner var i rækkefølge:

la traversée du Sahara , 1922-23, den første rejse gennem Sahara pr. automobil, en ubetinget succes, et veritabelt triumftog for automobiltransporten,

la Croisière Noire , 1924-25, det sorte krydstogt, gennem Afrika – også en succes,

la Croisière Jaune , 1930, i samtidens øjne en triumf, men ikke uden skår i glæden. Nok var forholdene meget vanskeligere og ambitionerne meget højere end for de tidligere krydstogter, men mange steder ville turen have gået væsentligt hurtigere på hesteryg, nogle steder kom man kun frem fordi bilerne blev skilt ad og båret som reservedele på ryggen af mennesker (vel at mærke oftest nogle bærere man havde hyret til formålet), den ene gruppe blev taget til fange i Kina og kun én bil kom hjem, og det kun fordi den blev skilt ad og sendt i kasser hjem. Ser man på turen på denne måde, kan man vel ikke ligefrem sige at den demonstrerede automobillets overlegenhed...

l'expédition Byrd , 1933, Admiral Byrds anden ekspedition til sydpolen, der på mange måder ikke endte særlig heldigt mht. bilerne, og

la Croisière Blanche , 1934, det hvide krydstogt, en ekspedition gennem Rocky Mountains i Canada. Alt hvad der kunne gå galt, gik galt. En sand fiasko.

Vi drømmer om at vende tilbage med artikler om hver af disse ekspeditioner.

Ekspeditionerne var selvfølgelig et udstillingsvindue for Citroën-bilernes robusthed i almindelighed og for larvefodssystemet i særdeleshed. Men bilerne havde mange anvendelser som busser og postbiler i Alperne, transportmiddel for forskellige fragtkompagnier, der

drev ruter i Afrika, indenfor landbruget og så naturligvis i militæret.

Allerede under 1. verdenskrig havde automobiler vist sig at være andre transportmidler overlegent på de banede veje. Men uden for vejene kom almindelige biler ofte til kort. Militæret havde derfor brug for biler, der kunne begge dele.

Den franske hær blev aldrig storaftager til Citroëns autochenilles. Dels stod heste stadig meget stærkt i de ældre franske generalers bevidsthed, dels havde man i virkeligheden ikke brug for terrængående personbiler i stort antal. De kunne selvfølgelig bruges til rekognoscering og transport af sårede, men der hvor der virkelig var brug for et stort antal terrængående køretøjer, var til transport af det tunge materiel.

Derfor blev larvefodssystemet monteret på et stort antal lastbiler til militære formål, men det var altså ikke Citroën'er. Citroën begyndte først i 1934, lige inden konkursen, at interessere sig for lastbiler.

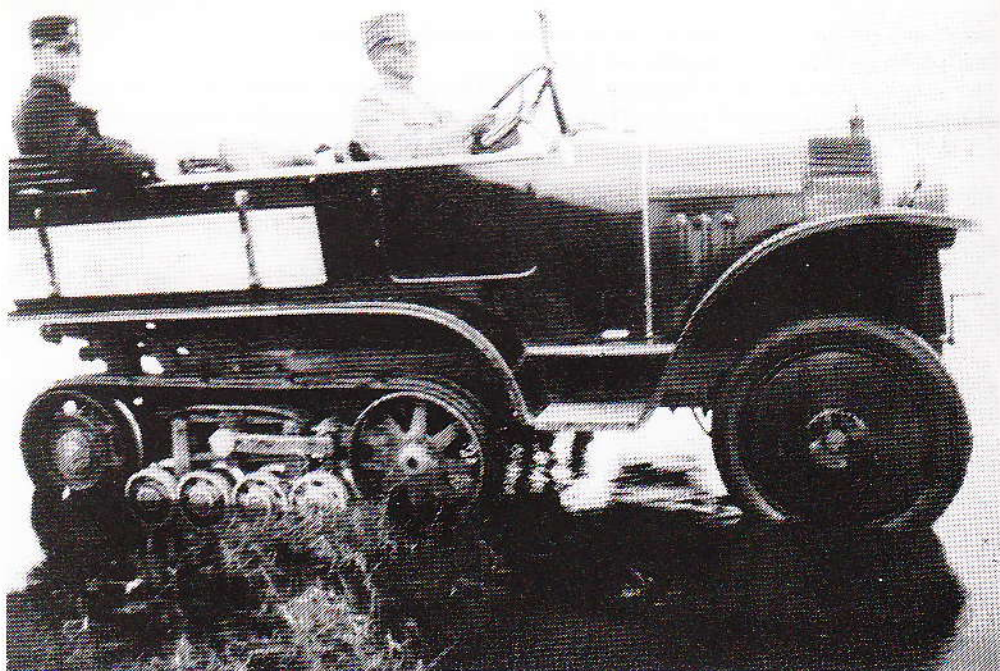
I Danmark ønskede Hærens tekniske Kommando, HtK, også at afprøve larvefodsautomobilets muligheder. I foråret 1923 købtes således en Citroën-Kégresse, som man kaldte den. Dette køretøj gennemførte i løbet af sommeren en større tur gennem Danmark for at afprøve dets duellighed under forskellige terrænforhold.

Det var en tur gennem det meste af Jylland, hvor sumpe, strande, klitter heder m.m. blev forceret, og man havde også en almindelig bil med for at sammenligne de to køretøjers egenskaber.

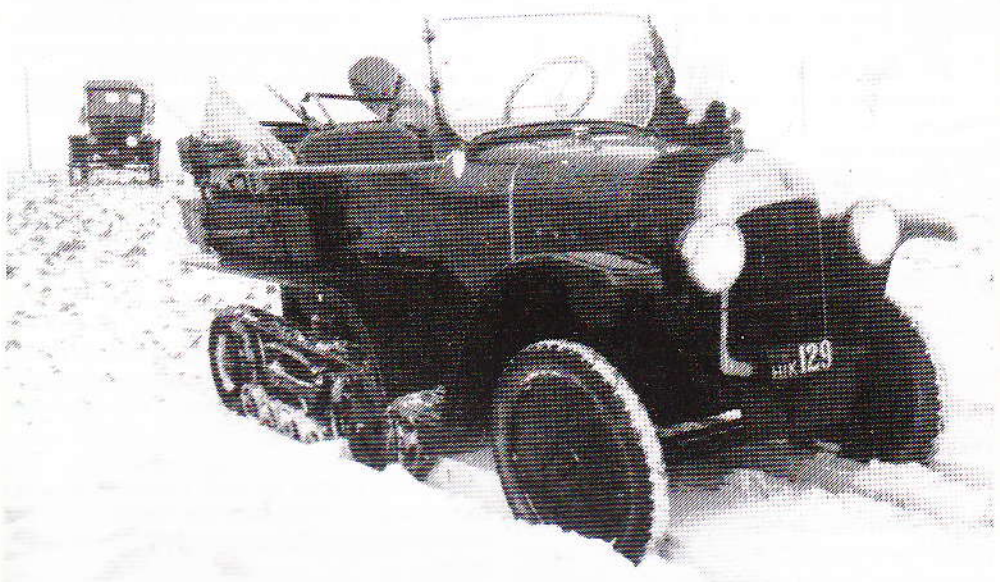
Desuden gennemførtes den. 9. og 10. januar 1924 terrænkørsel og bakkeprøver i terrænet ved Jyderup. Siden jul havde man haft stærkt snefald, der gav mulighed for at afprøve køretøjets egenskaber i sne.

"Kegressen" klarede sig godt i sneen, men dog ikke så imponerende som den havde klaret de oversvømmede strækninger i Jylland om sommeren.

Konklusionen på afprøvningserne af denne vogn, en B2 med en motor på 20 HK, var at



Hærens første autochenille, en B2 med personvognschassis. Det er ingeniør Schmith i den fine uniform og Mester Hansen ved rattet.



Vinterafprøvningen af den første B2 med nummerpladen HtK 129.

resultatet var så godt, at man ville fortsætte forsøgsrækken med andre typer – især med henblik på større og tungere vogne, som trækraft for det tungere skyts.

Men man havde stadig pruheste på hjernen og lavede derfor også nogle vellykkede forsøg i 1923 med transport af rekylgeværammunition på islandske heste...

Imidlertid var "Kegresserne" kommet for at blive. Man købte yderligere to stk. i 1924 – denne gang af den lidt tungere varevognstype, altså stadig type B2, men med varevognschassis. Motoren havde imidlertid stadig kun 20 HK, hvilket skulle vise sig at være disse bilers akilleshæl.

De blev afprøvet forskellige steder i hæren, bl.a. ved artilleriet som traktor, og allerede efter et par års forløb var de nedslidte og ubrugelige, hovedsageligt på grund af den alt for ringe motorkraft.

Man kunne meget vel tænke sig at Citroën i Danmark på dette tidspunkt har villet prøve at

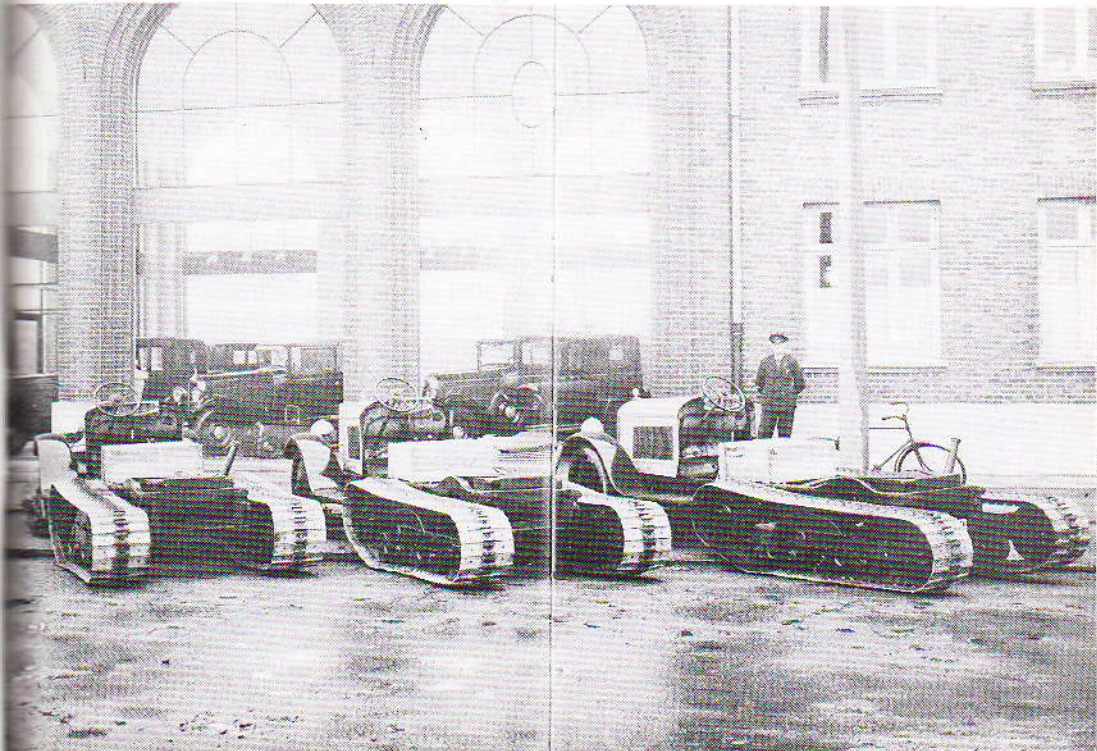
sælge den nye model, B14, med en motor på 22 HK til militæret, og at det er i den forbindelse at man har taget et eksemplar hjem og arrangeret den demonstration, som forsidebillederne på stranden viser. – Men det er altså rent gætværk.

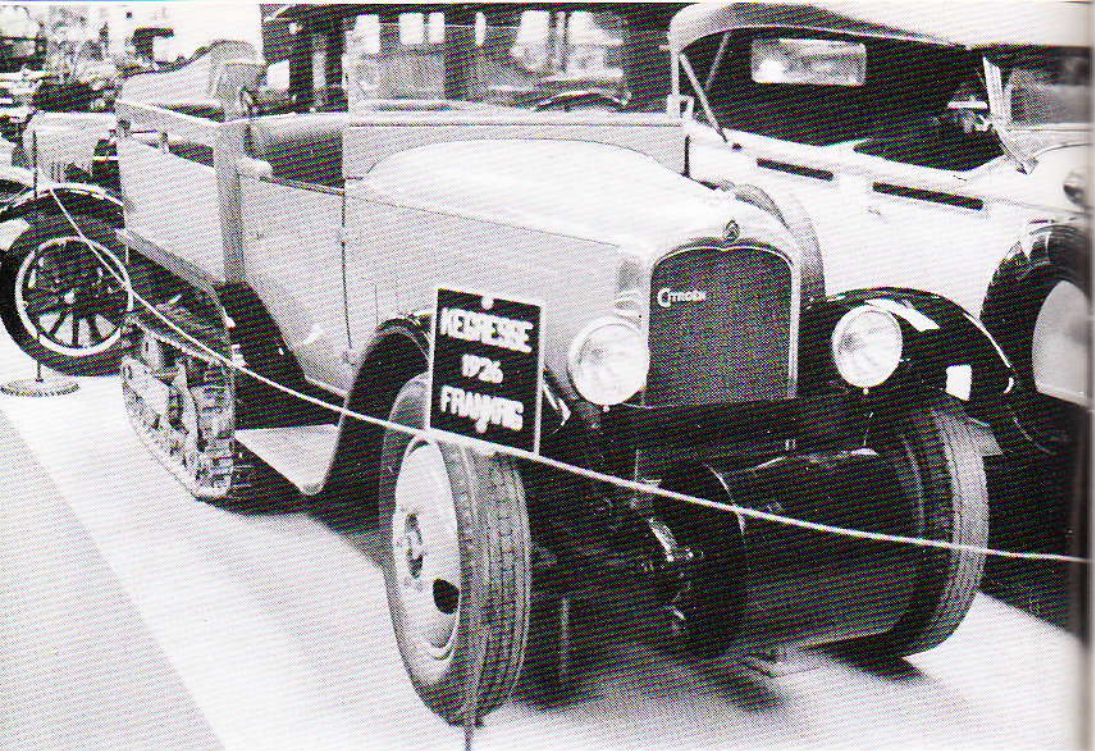
I 1932 lavede man en byttehandel med Citroën, der gik ud på at man købte en nyproduceret autochenille, mod som en del af betalingen at levere resterne af de tre gamle vogne tilbage! De har vel ikke været mange sure sild værd, men hvad gør man ikke for at få en handel igenem...

Den nye vogn var en C6, med en sekscylindret motor på 45 HK. Den blev placeret som støttekøretøj ved den oprettede panservognssektion og deltog i efterårsmanøvrerne 1932, men ikke med særlig succes. I terrænet klarede den sig fint, men med sine 32 km/t på landevej kunne den slet ikke følge med den øvrige sektion.

Den deltog både i 1933 og 1934 i efterårsmanøvrerne og klarede sig dårligt, da motoren hurtigt blev nedslidt. Den fik ny motor i 1935, men

Tre nys hjemkomne C6 autochenilles foran Sydhavnsgade 16 i 1930.





Den C4 eller C6, der står på Ålholm Slot i dag. Skiltet skal man ikke lade sig distrahere af: Denne model påbegyndte man først fremstillingen af i 1929.

blev ikke mere anvendt operationelt.

Man kunne gætte på, at denne vogn var en af de tre C6 autochenilles, Citroën i Sydhavnsgade havde fået hjem i 1930, og som ses på det berømte billede hvor tre styk af slagsen holder helt nystøvsugede og nyfremstillede uden karrosseri foran bygningen. Men denne teori forklarer stadig ikke, hvad der blev af de andre to.

Endnu en formodning omkring denne C6 autochenille i hærens tjeneste, er at det er den, der i dag står på Ålholm Automobilmuseum.

Samtidig med købet af de to B2 autochenilles i 1924, indledte hæren et samarbejde med Citroën i Frankrig om bygning af en dansk vogn med Kégresse-drev. Det drejede sig naturligvis om Triangel-fabrikken i Odense, den eneste danske automobilfabrik på det tidspunkt. Den fremstillede ikke personbiler, men kun lastbiler og omnibusser.

På ordre fra HtK i 1924 blev en 2 tons Triangel

lastbil sendt til Frankrig og forsynet med Kégresse-drev. Efter nogle vellykkede forsøg med denne vogn, sendte man yderligere to vogne til montage i Frankrig med henblik på senere at udruste dem til brug ved ballonparken.

Ordet "ballonparken" får mig til at tænke på noget med sjov og forlystelser, men under første verdenskrig og i årene derefter (i Danmark indtil 1928) brugte man i militæret nogle særlige balloner, såkaldte stand-balloner. Det var store balloner, der med en meget lang stålwire blev holdt fast til et punkt på jorden. Fra en gondol under ballonen kunne man foretage observationer af fjendens bevægelser, og observatøren stod i forbindelse med jorden via en telefonforbindelse. Opsætning og nedhaling blev foretaget med et kraftigt spil.

For at gøre ballonparken mobil, havde man altså brug for store, mobile spil. Det blev klaret ved at montere spillet på en lastbil, der samtidig skulle være terrængående.

Samtidig, altså stadig i 1924, bestilte man hos Triangel en kraftigere vogn på tre tons, der skulle have Kégresse-drevet monteret i Odense. Den var færdig den 1. juli 1925.

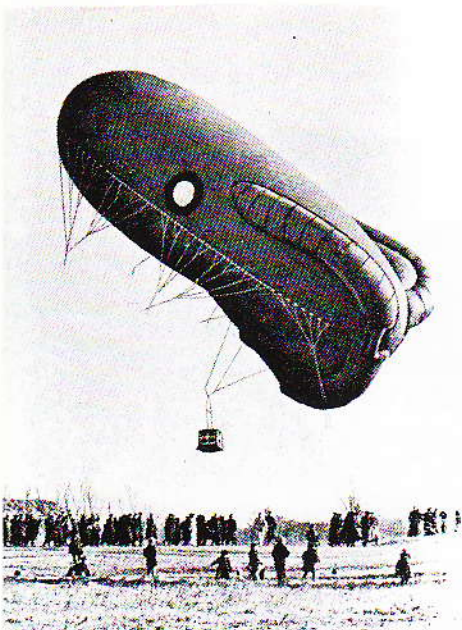
I perioden fra 1925 til 1927 blev de to vogne så afprøvet, dels ved HtK og dels ved 6. og 7. artilleriregiment.

Afprøvningen af Triangel-vognene havde et videre sigte, idet der var stærke politiske kræfter, der agiterede for, at man skulle indføre Triangel-vognene som standardkøretøjer overalt i hæren.

Man besluttede i 1927 at lade endnu to 3 tons Triangel-vogne udruste med bæltedrev, og havde egentlig også tænkt sig at det skulle være Kégresse-systemet, der endnu en gang blev bestilt hjem. Men som det fremgår, var Citroën ved at være ude i kulden hos HtK, der i stedet havde sat ingeniør E. R. Kornbeck fra Hærens Tøjhus til at fremstille et forenklet Kégresse-system.

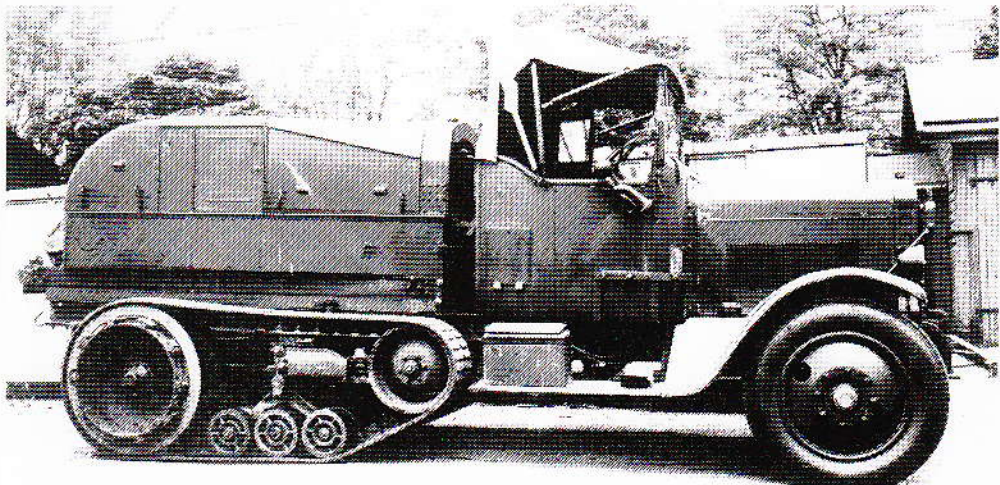
Kornbecks system havde 3 massive ruller i midten, hvor Kégresse-systemet bestod af fire letvægtsruller og det bageste drivhjul var større, samtidig med at det forreste hjul var hævet.

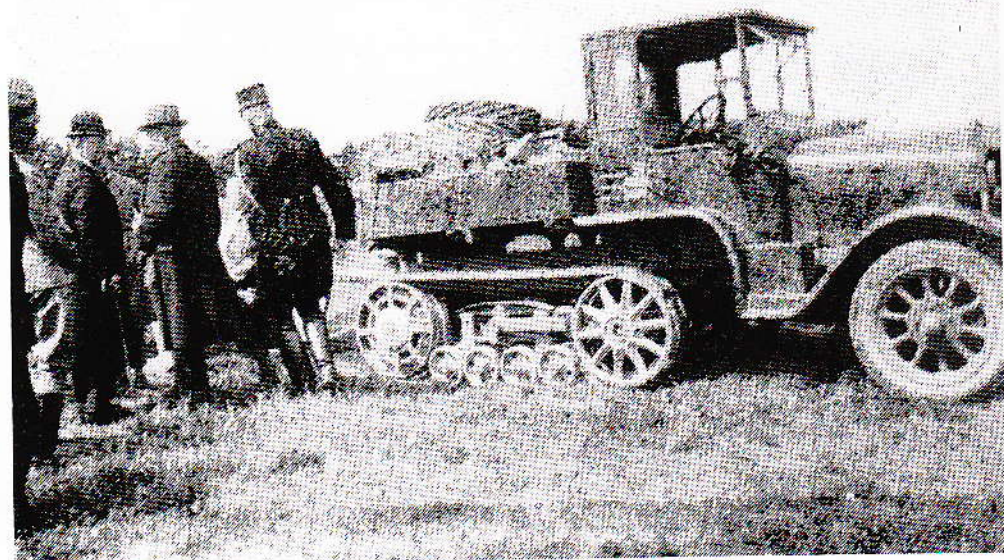
De to Triangel-vogne blev derfor i stedet monteret med det Kornbeck'ske system, og disse "Kornbeckere" afprøvet i de følgende år. Det var imidlertid ingen succes. Rapporten til General-



En stand-balloon fra dengang. Som man kan se, havde personerne i gondolen ingen indflydelse på ballonens opdrift, som det ellers er tilfældet i en varmluftballon. Den blev altså fyldt nede ved jorden, så den havde tilstrækkelig opdrift til at komme helt op. Det siger sig selv, at det krævede nogle kraftige spil, at hale sådan en basse ned.

Triangel-Kornbeck fra 1927 med ballonspil.





Triangel-Kégresse fra 1924.

inspektøren for Artilleriet fastslog, at længere tids brug af vognen ikke talte til dens fordel. Bælterne krængede af i blødt føre, og vognen viste sig vanskelig at styre.

Der blev imidlertid arbejdet videre med Kornbeck-systemet, og i 1931 blev der gennemført nogle nye forsøg med hæderligt resultat. Først efter endnu et par år med diverse "justeringer" blev vognene stabile og populære hos brugerne. Kégresse var alligevel ikke helt simpel at efterligne...

Som et Citroën-produkt forsvandt larvefodskøretøjerne i 1934 med den sidste baghjulstrækker, C6. Systemet kunne jo af gode grunde ikke monteres på Traction Avant, der såmænd heller ikke havde brug for den slags narrestreger for at komme frem...

Martin Bech

