



A T T R A C T I O N 2 7 2

45. årgang · juli 2007





Citroën Kégresse

Af Jens Møller Nicolaisen

Billedet herover er fra 1921. Adolphe Kégresse sidder selv ved rattet i en meget tidlig K1, som muligvis er en prototype.

Det har nok ikke kunnet undgå læsernes opmærksomhed, at vi er nogle, der er begyndt at interessere sig lidt for de berømte Citroën Kégresse-modeller. Men bortset fra bøger og film om Citroëns legendariske ekspeditioner, er der faktisk ikke skrevet så meget om selve bilerne.

At André Citroën, trods sin sans for konkurrence, ikke interesserede sig alverden for bilvæddeløb, er nok almindelig kendt. I stedet gjorde han meget for at vise sine bilers robusthed og pålidelighed. F.eks. ved rekordkørsler som Francois Lecots 400.000 km på et år, tilbagelagt på almindelige veje - eller de mange rekorder, der blev sat af Rosalie-modellerne. Men André C. var også generelt interesseret i logistik og havde store visioner for bilens fremtid som en del af samfundsudviklingen, hvilket ikke mindst udmøntede sig i ekspeditionerne, eller f.eks. verdens første gennemkørsel af Sahara i bil, der snart efter resulterede i faste bilruter i Sahara - med bæltækøretøjer. På én gang et genialt reklamestunt og et bidrag til civilisationens udvikling, herunder motorisering af de franske kolonier.

De første Kégresse-vogne, med larvefødder i stedet for baghjul, sås allerede i 1920. Navnet havde de efter konstruktøren af systemet, opfundet så tidligt som i 1906 af Adolphe Kégresse. Ham kan vi vende tilbage til en anden gang - men her kan da lige nævnes, at vor danske hær i 20'erne etablerede et samarbejde med Citroën og Kégresse, der resulterede i at et antal danske Triangel-biler blev udrustet med larvefødder, system Kégresse.

Som sagt findes der ikke megen literatur om Citroën-Kégresserne - og som regel er de oplysninger man finder noget fejlagtige. Typisk beskrives bæltetøjene som almindelige biler, der blot har fået larvefødder bagpå, men selvom mange af Kégresse-modellerne er baseret på standardvogne, er de alligevel mere forskellige end som så, og følger faktisk ikke modeludviklingen af de tilsvarende person- og lastbiler.

Generation 1

De første »autochenilles«, som fenomenet hedder på fransk, var naturligt nok baseret på Citroëns standard 10hp-modeller. Den første model, Type K1, var i alt stort en B2 fra 1920, blot med larvefødder og reduktionsgear bagi. De følgende modeller frem til 1927 havde mange komponenter fra de tilsvarende personbiler (B2, B10, B12 og B14).

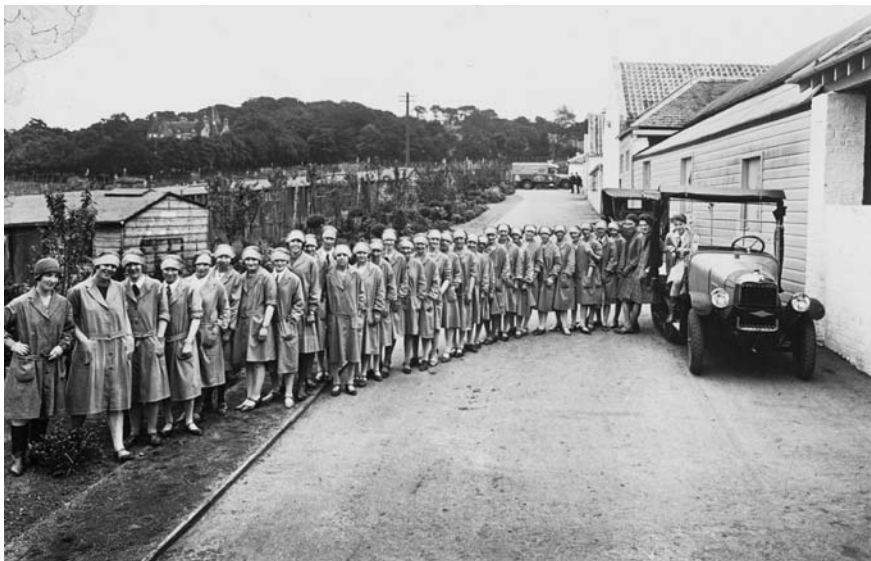
Fælles for de tidlige Kégresser er, at kørebælterne er rent gummi, støbt i ét stykke (og altså uden metallameller). De drivende hjul og differentialet er placeret bagest. Mange af modellerne har også en ekstra køler indskudt bag den eksisterende, med luftgæller i en ekstra sektion mellem kølerkappen og motorhjelmen.

Der er lavet en del forskellige modeller til forskellige formål, ligesom der også er stor variation karrosserimæssigt.

Fra 1921-27 er fabrikeret lidt over 1.100 biler af denne 1. generation.

Generation 2

Oftest bliver disse biler benævnt C4 og C6 - men det er mildt sagt misvisende,



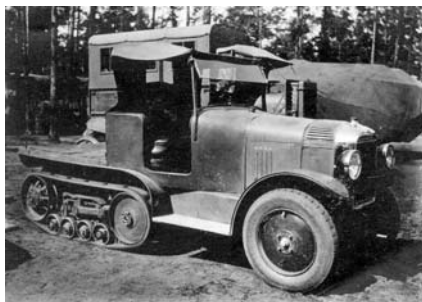
Blandt en del andre fotos fra »Dansk Æggeksport« har Peter Juel Jeppesen fundet dette billede, måske taget under en studitur til et hønseri (?) i England. Bilen er en type P7, baseret på B14. Model P7 markerer overgangen mellem første og anden generation af Kégresser, idet den blev lavet i begge versioner. Her ser det ud til at være den sene udgave fra 1927, med metallameller.

for mange af bilernes komponenter er specielle, afhængig af model. De første er stadig med karrosserielementer fra B14, nogle med chassissamme fra B14 og/eller den lille lastbil med modelbetegnelse B15. Senere følger så C4/C6 samt diverse lastvognsmodeller. Her bruges i et vist omfang ydre karrosseridele og chassissamme fra de »almindelige« biler, men efterhånden også chassissamme og mange andre komponenter specielt til formålet - eller rettere formålene, for der er mange typer vogne, beregnet til kørsel under forskellige forhold, f.eks. kørsel i sne.

Fælles for de senere biler er, at kørebælterne består af et gummibånd, med

påboltede metallameller og klodser af fibergummi både udvendigt og indvendigt. De udvendige klodser muliggør kørsel på almindelig vej/hårdt underlag og de indvendige bruges til at trække samt styre gummibåndet på hjulene. I modsætning til de tidlige typer Kégresser, er det det forreste hjul der trækker og differentialet er derfor placeret lige bag forsædet; kardanakslen er meget kort. I navene på de trækkende hjul er indbygget et reduktionsgear i hver side, hvorfor bremserne har udvendige bremsebånd.

I alt blev fremstillet 5.795 Citroën-Kégresser i perioden 1920-37.



P17 er den Kégresse-model, der er fremstillet i flest eksemplarer. Den findes i flere serier. Motoren er 4 cylindret. Bilen på billedet tilhører Michelin og var udstillet på ICCCR'et i Chevetogne. Det flotte torpéokarosseri ser ud til at være originalt.



Kégresserne havde sin egen afdeling og blev ikke produceret på Quai de Javel, men på en mindre fabrik i Courbevoie. Billedet er taget omkring 1930. En del komponenter blev også fremstillet på Levallois.



Øverst herover ses en anden P7, men den er tidlig model (1926) - med »baghjulstræk« og krybebånd helt i gummi. Typerne med fladt lad har været brugt af den franske hær.

Under den ses en model P15 N fra 1929 eller 30. N'et står for neige = sne. Larvefødderne er en del bredere og længere end på de øvrige modeller, desuden kan forhjulene forsynes med ski! P15 N og P19 er begge 6-cylindrede modeller med C6-motor.

Til højre endnu en P15 N, næsten tilsvarende, men med et ganske andet karosseri. Denne bil har indtil 1948 været brugt af det østrigske postvæsen til udbringning af post i Alperne. Tilsvarende vogne har været brugt i Schweiz og Norge.



Anvendelser

Der er ingen tvivl om at når André Citroën overhovedet interesserede sig for de bæltedrevne biler, var det både på grund af bilernes potentiale som ekspeditionsvogne og selvfølgelig også anvendelse til militære formål. De fleste biler blev leveret til den franske hær, men bilerne fandt også anvendelse i mange andre sammenhænge, lige fra at køre med post i Alperne til pløjning af marker i Alsace. Ud over Citroëns egne store projekter (ekspeditionerne, som jeg straks skal vende tilbage til), udlånte eller donerede han vogne til mange andre begivenheder. F.eks. »Den Hvide Ekspedition« i Alaska og Richard E. Byrds ekspedition på Antarktis (to kun delvis vellykkede ekspeditioner, som jeg ikke ved ret meget om, men det kan jo komme).

Omkring 1930 kørtes en ekspedition i mindre skala i Finmarken, med dét formål at finde passende linieføring af et kommende vejnet. Fra denne tur, der tog et par uger, findes en fin film, hvor man ser tre Kégresser af type P17 køre rundt i vildniset. Én af de tre er indregistreret på norske nummerplader, men de to andre brillierer med et flot Citroënlogo på siderne - og ingen nummerplader. Så mon ikke de har været udlånt fra Paris. Filmen efterlader i øvrigt absolut ingen tvivl om bilernes utrolige evner i terræn!

Ekspeditionerne

Men kan ikke sige Citroën-Kégresse uden at sige ekspeditioner. Her skal det nu først og fremmest handle om bilerne - jeg håber på vi på et senere tidspunkt kan skrive mere detaljeret om de



Bilerne der deltog i Afrika-eventyrene var alle baseret på B2 (B10 kom jo først i 1925), men var i høj grad specialbygget til formålet, bl.a. med længere chassissrammer. Her er det er gruppe fra Den Sorte Ekspedition, fotograferet i Sahara. Bemærk de enorme kølere på bilerne, der har typebetegnelsen P4T.

ufattelige bedrifter, som især Den Sorte og Den Gule Ekspedition var. Disse til vanvid grænsende begivenheder gav genlyd i hele verden - så helt kommer vi ikke udenom dem her!

Krydningen af Sahara

Det første store projekt er fra 1922. I høj grad stadig i kolonitiden, hvor Frankrig havde brug for infrastruktur i Nordafrika. Især var det vigtigt at få en forsyningslinie til Fransk Vestafrika. Tidligere havde man forsøgt sig med bilkørsel med katastrofale følger - den eneste sikre vej gennem ørkenen foregik med kameler.

Til at lede projektet havde André Citroën udpeget én af sine medarbejdere

gennem adskillige år, Georges-Marie Haardt, der også kom til at lede de senere ekspeditioner. Med 5 små vogne gennemførtes i tidsrummet december 1922 til marts 1923 turen fra Toggurt i Algeriet til Timbuktu og retur, ialt 7.000 strabadserende kilometer! Uden radio, men med al nødvendig udrusning og forsyninger af benzin.

Kamelen var efter årtusinders brug afløst af... Citroën!

Senere, i 1924, oprettedes et transportselskab, »Citracit«, der kørte fast rutebart i Sahara, med helt specielle Kégresse-modeller, Type F og P6, der begge havde en stor 4-cylindret Mors-motor på 2,8 liter.



Den Sorte Ekspedition

Den Sorte Ekspedition gennemførtes fra oktober 1924 til august 1925. 8 vogne startede i det nordlige Algeriet og gennemkørte hele Afrika ad 4 forskellige ruter (incl. Madagascar) for til sidst at samles i Cape Town.

Denne ekspedition havde i høj grad karakter af en opdagelsesrejse. Store dele af Afrika var stadig helt ukendt verden. Men denne gang havde man radio-kontakt og mulighed for forsyningsdepoter og hjælp til organisering udefra.

Den sværeste del af turen gik gennem Belgisk Congo med tæt regnskov. Her udkommanderede man 40.000 indfødte til at hugge sig igennem!

Ekspeditionen bragte megen ny viden til den »civilierede« verden. Et par sjove tal: Der blev optaget over 27.000 meter film og taget over 8.000 fotos. Mere end 300 udstoppede dyr og 800 fugle samt 15.000 insekter kunne sendes hjem til Europa sammen med store mængder etnografika. Blandt ekspedi-

tionens deltagere var en meget dygtig maler, som lavede over 400 malerier og tegninger undervejs.

Ekspeditionen blev en fantastisk succes. Operaen i Paris blev lavet midlertidig om til biograf og alt hvad der var afrikansk blev mode. G-M Haardt blev udnævnt til næstkommanderende i firma Citroën, der fik enestående publicity verden rundt.



Den Gule Ekspedition

Efter sigende var det G-M. Haardt, der fik idéen til den store trans-asiatiske ekspedition. Han ville ud igen, og med André Citroën lige så tændt på dét, var der ingen vej tilbage, uanset omkostningerne i en krisetid. Afrika-succesen skulle overgås.

En naturlig rute mellem Beirut og Beijing var planlagt nord for Himalaya, men i 11. time nedlagde Sovietunionen forbud mod gennemkørsel, hvilket medførte at man måtte lægge ruten

igennem Himalaya-bjergene - verdens højeste bjerge, totalt ufremkommeligt landskab, hvor luften er så tynd at en karburator knapt virker.

Ekspeditionen, der påbegyndtes i marts 1931, var delt i to grupper. Den første gruppe, »Pamir«-gruppen, startede i Beirut og blev anført af G-M. Haardt. Kortegen bestod af 7 relativt lette 4-cylindrede vogne og kørte gennem Irak og Persien videre gennem Afghanistan og over Himalaya. En tur, der har været

Man kunne få den tanke, at denne situation er kontrueret til glæde for fotografen. Det er den ikke! På filmen om Den Gule Ekspedition ser man faktisk stenskredet, som er millimeter fra at sende vognen dybt i afgrunden. Det tog 5 timer alene at få reddet chaufføren ud af bilen, som også blev reddet. Denne var blot én af utallige livsfarlige situationer undervejs.

På billedet til venstre ses G-M. Haardts gruppe, ved ankomsten til Det Indiske Ocean under Den Sorte Ekspedition. Derfra gik turen til Madagaskar.

rædselsfuld, med stenskred, ulykker og strækninger, hvor bilerne måtte skilles ad og bæres for at komme igennem.

Efter krydsningen af verden højeste bjergkæde mødtes man med den anden gruppe.

Den anden gruppe, med 7 tungere Kégresse-vogne, type P21, var startet fra Beijing og havde kæmpet sig en mindst ligeså besværlig vej. Blandt de mange forhindringer undervejs var tilfange-tagelse af en kinesisk krigsherre, der havde bestilt Kégresser hos Citroën og nu så en mulighed for at få dem hurtigt leveret. Først da Citroën havde leveret to vogne, blev ekspeditionen løsladt. Siden krydsedes Gobi-ørkenen under en frygtelig sandstorm og der er knapt nok ende på de kvaler som begge grupper led undervejs.

Da grupperne endelig mødtes øst for Himalaya var det hård kinesisk vinter



6-cylindret Kégresse Type P21 fra Kina-gruppen, udstillet i Paris efter ekspeditionen.

og ekspeditionen, hvis deltagere var totalt udkørte, blev frarådet at fortsætte. Men Haardt forcerede tilbageturen til Beijing, en tur der var så strabadserende, at nutidens Paris-Dakar-løb må opleves som en stille søndagsudflugt for pensionister. Da bilerne omsider, i marts 1932, nåede Beijing, var deltagerne både trætte, syge og udhungrede og i alt andet end feststemning. For

G-M. Haardts vedkommende var det særlig slemt - han døde kort tid efter ankomsten af en dobbeltsidet lungebetændelse, og kom aldrig hjem til Paris.

Men ligesom Den Sorte, var Den Gule Ekspedition en stor succes, film og bøger og beretninger gik verden rundt. Citroën var på dét tidspunkt verdens næststørste bilproducent efter Henry Ford. At omkostningerne bidrog til Citroëns endeligt, er en anden del af sandheden.

Det er næsten sjofelt, blot at omtale Citroëns ekspeditoner, så sporadisk, når man tænker på, hvor stor en betydning de har haft - ikke bare for Citroën, men for verden. At læse om dem er utroligt spændende - det kan kun anbefales. Forhåbentlig bliver der en gang lejlighed til at bruge mere spaltepads på dem, her i Attraction...!



På Conservatoire Citroën har man denne rekonstruktion af ekspeditionens leder G-M. Haardts vogn.

De 7 vogne, der startede fra Beiruth, var alle af denne type, som i flæng bliver omtalt som både P17 og P19. Motoren er 4-cylindret som i P17, men chassiet skulle efter sigende være fra den 6-cylindrede P19-model.

Umiddelbart ligner det hele mest P17, men under alle omstændigheder var det ikke standardmodeller, der blev brugt på ekspeditionerne.



Kégresser i Danmark

Jeg har lidt spredte oplysninger om de få Kégresser, der gennem tiden har befundet sig på dansk jord. Men det er noget som vi er flere, der nu arbejder med at få kortlagt, så forhåbentlig kommer der mere viden om dette senere. Her er en foreløbig gennemgang af dét vi ved.

Forsvaret

Bilen med nummer HtK129, som der findes flere billeder af, blev indkøbt af forsvaret i 1923. Den er af type K1, altså en helt tidlig type, med almindeligt torpédo-karosseri. Ifølge flere kilder skal forsvaret efter vellykkede tests af bilen have indkøbt yderligere to magen

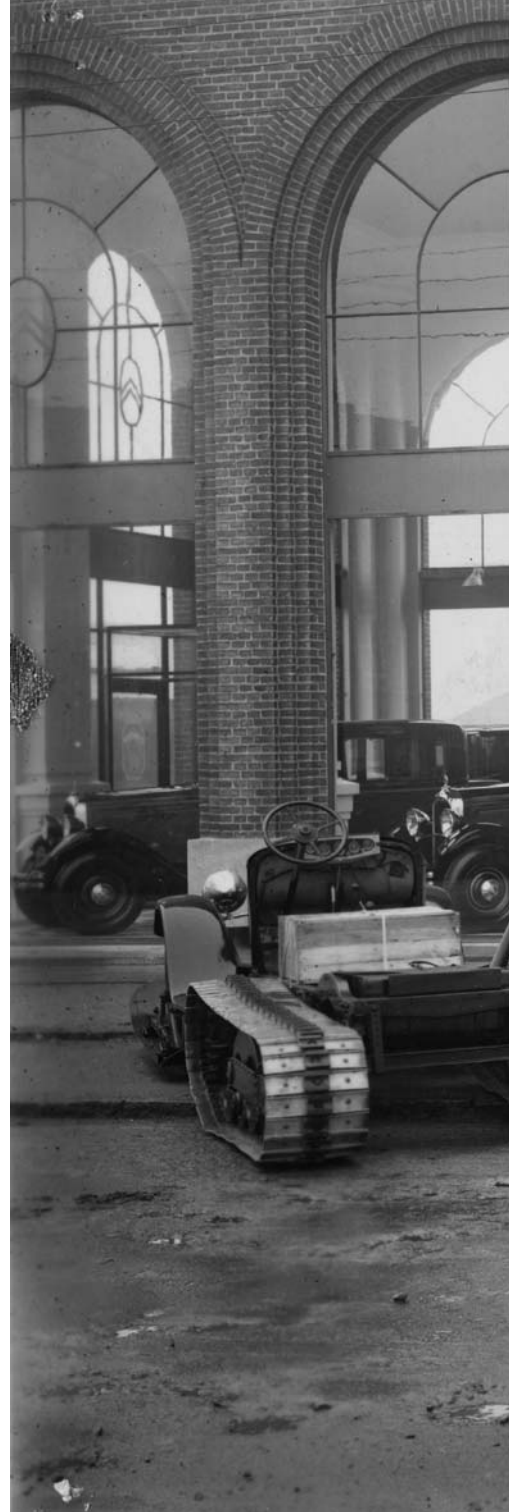
Det fine billede af HtK 129 kommer fra DVK's arkiv. Det blev vist i K.D.A.K.s blad »Auto« i 1923 under overskriften: »H.M. Kongen prøvekører Krybebaandsvognen«. Det er Kong Christian den 10., der her har indtaget bagsædet. Begivenheden fandt sted på Amager Fælled.



Er det mon HtK 129 - eller en anden bil? Også dette foto kommer fra K.D.A.K./DVK.

På et tidspunkt skal vi nok finde flere oplysninger om vognen herunder, som Forsvaret fik senere (se teksten). Bilen ser ud til at være tidlig C4 = på Kégressesprog P10 eller P17 serie 1.

De to billeder repræsenterer i øvrigt på fineste vis Kégressernes 1. og 2. generation som er omtalt i begyndelsen af artiklen.





De tre P15 N i Scandlagade omkring 1930. Læg mærke til skiene og de brede larvefodder beregnet til snekørsel. Et helt unikt billede!

til. Denne oplysning kan sikkert bekræftes, når vi på et tidspunkt får kigget i landsarkivet. Historien skulle så videre være den, at de tre K1'er ret hurtigt blev mekanisk nedslidte, hvorefter de hos Citroën i Sydhavnen blev byttet ud med én vogn af nyere type. At forsvaret har haft en senere vogn er bevist, for den har vi endda et privatfoto af. Det kommer fra Preben Buchhave, der igen har det fra en tidligere kornet Kjærskou, ved Forsøgs-Panservogns Kompagniet på Baadsmannsstrædes Kasserne i København. Billedet skal være taget i 1934 og bilen havde anvendelse som »Kommandostations-køretøj«.

Citroën Sydhavnen

Som samlefabrik, med Skandinavien og Baltikum som opland, har der sikkert været flere Kégresse gennem lokaliteterne i Sydhavnen. I hvert fald de tre store 6-cylindrede vogne til snebrug, Type P15 N, der efter sigende gik videre til Norge, hvor de siden gjorde tjeneste som små rutebiler højt i de snedækkede fjelde. Der findes billeder i forskellige bøger, der viser disse biler med små hyggelige buskarrosserier på. Så mon ikke det er de selvsamme eksemplarer som ses på det fantastiske foto fra Scandiagade.

Jeg har også set et billede af en tidlig Kégresse, med en stor cirkusvogn spændt bagefter, fotograferet foran Hovedbanegården i København, hvor den gjorde reklame for diverse arrangement i anledning af tonefilmens premiere i Danmark, i marts 1927. Billedet findes i en fransk bog, men den begivenhed må det være muligt at finde flere fotos af. Bilen har store reklametavler for

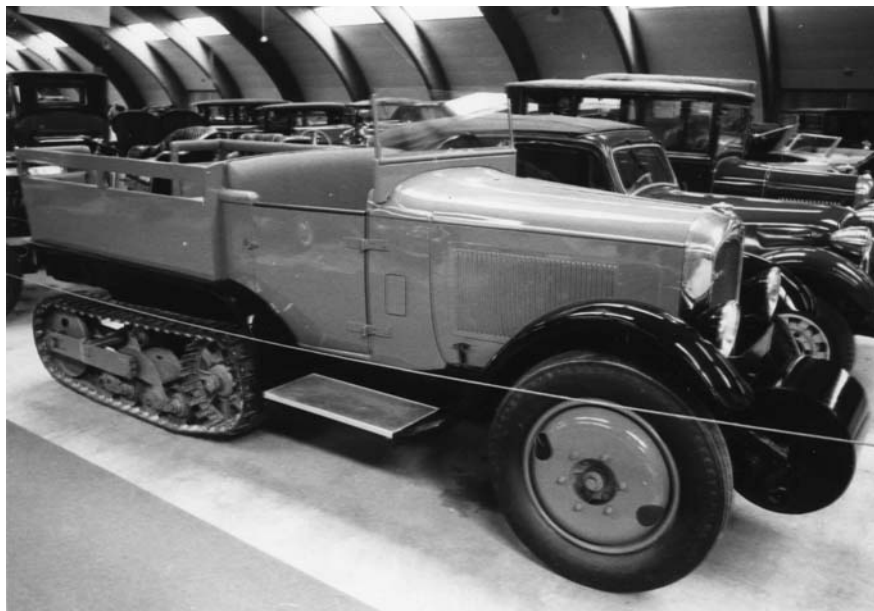
Citroën, så mon ikke den er stillet til rådighed af firmaet i Sydhavnen.

Hvert år aflagde Dansk Citroën regnskab til det franske moderfirma, og på lagerlisten findes en uspecificeret Kégresse opført i årene 1938-48. Om det er én af forsvarets aflagte, skal her være åbent - men bilen har sikkert kunnet gøre nytte som rangerlokomotiv i den store hal. Mange leverancer af både biler og reservedele er kommet med tog, og der var lagt spor helt ind i hallen. Så har det jo været praktisk at have et lille bæltedyr til at flytte rundt på godsvognene!

Ålholm

Foruden vort Krybebands-Societets nyanskaffede P17, findes der en Citroën Kégresse på Ålholm Automobil Museum. Denne bil har oprindelig kørt i Frankrig og er formentlig restaureret engang i 1960'erne, uden den store fornemmelse for originalitet. Men bilen skulle efter sigende kunne køre. Vi håber på et tidspunkt at underkaste den en nærmere inspektion.

Ålholm Automobil Museums Kégresse er en P17 - jeg fotograferede den i 1983. Lad, forrudearrangement og sikkert også dørene er uoriginale, men ellers ser den ganske godt ud. Bagved anes museets Citroën 11B Cabriocoach.





P17 E - 1934

Her i maj fik vi så det eftertragtede legetøj til Danmark. Bilen er en P17 E, ikke som først antaget fra 1932, men nyere - med stor sikkerhed kan den dateres til første halvdel af 1934.

P17 er én af de modeller, der bygger på C4, men der er stor forskel på de tidligere og senere P17, som er lavet i flere serier. Denne bil er faktisk fremstillet to

år efter at C4-modellerne udgik. Motoren er den type som først blev anvendt i C4G og senere i Rosalie-model »10«. Her dog uden »Moteur Flottant«-ophæng, men boltet direkte på rammen. Instrumenteringen er delvis speciel P17, delvis Rosalie. Chassisrammen er ikke fra C4, men speciel til P17, med 5 traverser og uden »svung« til bagtøjet.

Bilen er af militærmodel, men har efter endt værnepligt tjent som kommunal servicevogn i Champigny, en lille by i Bourgogne.

I vort ærværdige Krybebånds-Societet har vi allerede haft stor fornøjelse af at køre i bilen til et par arrangementer, heriblandt veterantræffet i Græsted i pinsen og Fars-dags-arrangementet på

Danmarks Tekniske Museum. Forinden var det dog nødvendigt at lave nogle reparationer. Blandt andet var de fleste af de 10mm tykke bolte i det ene bælte bøjet, fordi bilen har kørt med slidte styreklodser. Omkring 50 bolte måtte bores ud. Desuden har vi lavet småjusteringer, ordnet kabler til knapperne på instrumentbrættet samt rensset benzintanken, så den kunne bruges.



Jacobsen trakterer boremaskinen...!

Bilen er nu godt kørende, dog kun for en periode. Til efteråret bliver vi nødt til at skille mange ting ad. Blandt andet skal vi have bremses og bremseforstærker renoveret og reduktionsgearet skal også laves, så det fungerer. At få glas i lygter og forruderammen vil nok også pynte svært. Flere ting, bl.a. skærmene skal laves på længere sigt, men ellers er det meningen at vi bevarer bilen patineret som den er. Faktisk er den forbausende original og næsten komplet.

At køre den er en fornøjelse. Hurtigt går det ikke, men bilens manøvredegtighed er virkelig overraskende. Den styrer som en helt almindelig bil og er forbausende komfortabel på ujævnt underlag, takket være de lange drivbånd. Og snakker man om dens evner i terræn,

så ser den ud til at kunne give enhver moderne 4-hjulstrækker baghjul... øh.. larvefødder. Bilen er mindre og lettere end man skulle tro og klarer nemt en stejl skrænt uden larm og dramatik.

Det er lidt befriende ikke at kunne forsvare sit engagement i projektet med rationelle grunde. Der er jo ingen! Men man mærker ligegodt historiens vingesus under kørslen! Hvorfor gå, når man kan krybe? Om ikke andet, så i respekt for denne bils rolle i en tid, hvor verden havde vokseværk!

-jmn.

Svært hyggelige garagescener ved Bæltedyrets ankomst, hvor naboerne i øvrigt måbøde noget. Især da bilen startede første gang, da den skulle køres ned af traileren!



Den meget specielle køler har 8 separate enheder der kan udskiftes hver for sig.





En Kégresse er en sjælden ting, især hvis den er urestaureret og kørende. Man kan komme i en helt speciel stemning, når man har set film eller læst om ekspeditionerne. 10.592 er meget tæt på at være identisk med bilerne fra Den Gule Ekspedition, og det virker noget uvirkeligt, når man har dét privilegium at køre sådan en bil i sin baghave! Her får den gas - farten ca. 5 km/t.



O.S.-instrumenterne er af Rosalie-type, og så alligevel specielle! Der står P17E øverst på benzindækket! Vi håber selvfølgelig på at finde de manglende ure.



Krybebaands-Societetets 5 næstformænd: Per Nielsen, Eugenio Lai, Henrik Jacobsen, Jens Nielsen og Jens Møller Nicolaisen. En ekspedition vil blive planlagt...!



Lidt tekniske data - P17 E, 1934

Motor: 4-cyl, sideventilet, 75x100 - 1767 ccm.

Gearkasse: 3 frem 1 bak, samt reduktionsgear (planetgear) monteret i navene på drivhjulene.

Tophastighed (3. gear uden reduktion): 26,5 km/t.

Højeste hastighed i 1. gear + reduktion, (v. 2500 omdr./min.): 1,7 km/t.

Bremser: Mekaniske, med Westinghouse servoforstærker.

Affjedring: semi-elliptiske bladfedre for og bag.

Chassis: P17, 5 traverser, alt i 3,5mm stål.

Larvefodder med 50 led, tryk pr cm2:

Hårdt underlag: 2 kg.

Blødt underlag: 0,25 - 0,3 kg.

Egenvægt for kørende chassis: 1370 kg.

Anslået egenvægt 10.598: ca. 1600 kg - men den skal vi snart få vejret...

Afs: **ATTRACTION** Jan Jensen, Guldsmedevej 37, DK-2610 Rødovre.

Returneres ved varig adresseændring med oplysning om den nye adresse.

