

VeteranTidende

Bilhistorisk Tidsskrift





Der er mange jubilæer i år – ét af dem er Citroëns 100-års jubilæum som bilfabrikant. Forhåbentlig får vi mulighed for at markere dette med en større artikel her i bladet lidt senere på året. Planen er en artikel, der tager specielt udgangspunkt i de mange epokegørende bilmodeller. Men selvfølgelig kommer vi ikke uden om mærkets øvrige historie, som ikke kun var påvirket af verden og tiden, men i høj grad også påvirkede omverdenen.

De ting hopper vi elegant uden om her, hvor det skal handle om Citroën-Kégresse – de såkaldte halvbæltevogne, der med larvefødder i stedet for baghjul blev fremstillet igennem ca. 20 år, og som fandtes i mange forskellige former og størrelser, og til vidt forskellige formål.

Citroën Kégresse 1920-40

Af Jens Møller Nicolaisen

Forhistorien kort

Da André Citroën i juli 1919 satte sin første bil, model A, i gang på Europas første samlebånd for biler, var han allerede en særdeles veltalende industrimand. Inden første verdenskrig havde han en stor virksomhed, med bl.a. produktion af sine patenterede tandhjul samt handel med stål. I 1908 trådte han ind i ledelsen af Automobiles Mors, et på daværende tidspunkt betydeligt fransk bilmærke. I 1912 var Citroën for første gang i USA, hvor han kunne studere amerikansk industriproduktion og skabe kontakter; bl.a. besøgte han Henry Ford.

Gennem første verdenskrig – hvis udfald i høj grad afhang af våben- og ammunitionsindustriens kapacitet

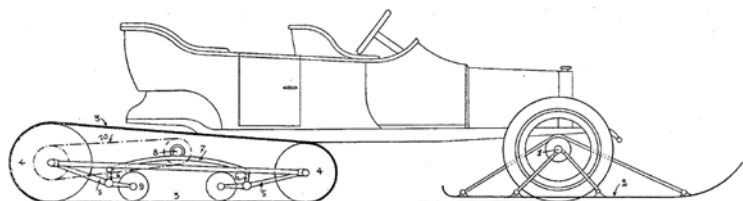
– tjente Citroën store penge på sin højeffektive produktion af granater. En produktion, som fandt sted næsten i midten af Paris, på en stor fabrik, der med statslig hjælp var opført til formålet på Quai de Javel ved Seinen – ikke mange hundrede meter fra Eiffeltårnet – og som naturligvis var med til at gøre ham internationalt kendt.

Adolphe Kégresse

Kégresse var en fransk ingeniør, der i 1905 rejste til Sankt Petersborg, hvor han arbejdede som ansvarlig for vognparken hos den russiske zar Nikolaj II – og som zaren's personlige chauffør. Her opfandt og udviklede han sit system med larvefødder med bånd af gummi, som blev patenteret

Hans Majestæt Kongen prøver Krybebaands-Vognen!

Billedet kommer fra KDAK's blad AUTO og er taget på Amager Fælled i 1923. På bagsædet sidder majestæten, Kong Christian X. Bilen er en type K1. Det var den første Kégresse der blev anskaffet til det danske forsvar.



Kégresse Patenttegning fra 1913



Adolphe Kégresse bag rattet i en tidlig prototype – 1920.

Der findes en lille hyggelig film, hvor fornemme hotelgæster køres til og fra stranden i en Kégresse-turistvogn. De bliver ikke kun kørt til og fra døren! Bilen er en prototype.



Tidlige K1-modeller fra det franske militær – vognene er specielle, med kun tre ruller ved krybebåndene. Normalt er der fire. Ca. 1921.

i 1913 og som blev monteret på adskillige af zarens biler, herunder et par store Packard'er og en Rolls-Royce Silver Ghost, der dermed blev noget mere mobile i de russiske snemasser. Men også zarens hær gjorde brug af larvefødderne på adskillige af deres biler.

Efter revolutionen i 1917 kom Kégresse tilbage til Frankrig, og i 1919 blev han ansat af André Citroën, sammen med én af Citroëns gamle studiekammarater fra *Ecole Polytechnique*, Jacques Hinstin. De to skulle i fællesskab udvikle Kégresse's opfindelse og allerede i 1920 havde man de første prototyper kørende, kun et år efter at Citroën havde lanceret sin første bil.

Man kan gøre sig nogle tanker om hvorfor André Citroën gik ind i projektet. Grundene til det rækker nok noget ud over, at han måske har set en god forretning – Citroën var organisator med en veludviklet sans for samfundsbehov, og desuden havde han opbygget sin virksomhed med den franske stat som den vigtigste kunde. Citroën var på flere planer engageret i samfundsforholdene i tiden omkring første verdenskrig, hvor han ikke kun havde leveret tusindvis af granater, men f.eks. også stået for fødevarerationeringen i Paris. De terrængående biler ville både kunne sælges til militæret (også i andre lande) og gøre nytte hvor der ikke var veje, ikke mindst i de franske kolonier i Nord- og Vestafrika.

4-cylindrede Kégressevogne i to generationer

Den første Kégresse-model kom i produktion i 1921 og var baseret på Citroëns personvognsmodel B2, en relativt lille og let 4-cylindret bil. Modellen har betegnelsen K1. Den 4-cylindrede modellinie blev fulgt frem til et tidspunkt i 1927 med modellerne P4T og P7T. Disse modeller kan klassificeres som 1. generation, med dét til fælles at larvefødderne kører på rene gummibånd og i øvrigt har træk på de bageste hjul i boggi-en, altså med differentialet bagest i vognen. I 1927 fremkommer så den første Kégresse af 2. generation, model P7Tbis, hvor båndene er forsynet med metalplader, boltet på selve båndet sammen med et større



Krybebånd af gummi, støbt i ét stykke, og bagakslen på en K1.



K1 i mange udgaver: Som hotelbus, militærambulance, lille traktor til landbruget, udsflugtsvogn i naturområder og som datidens svar på skilift...



Sådan én her må hedde en "Vintersports-Kégresse"! Udover det smarte karrosseri er bilen udstyret med særlige brede krybebånd og påmonterede ski til snekørsel.



En P4T i rollen som pramtrækker.

antal gummiklodser: Udvendigt til at køre på (så bilerne kunne køre lyd-løst på et hårdt underlag) og indvendigt med tre rækker klodser, hvor de midterste styrer båndene på rullerne og de to yderste rækker er i indgreb med det trækkende hjul i boggien. En meget vigtig forbedring – og kort forinden blev konstruktionen også ændret, så trækket var på de forreste store hjul i boggien og differentialet rykket fremefter. Modellinien fortsætter i 1928 med de C4-baserede modeller P10 og P17 (P17 A-B-C-D-E). Alle 4-cylindrede og relativt lette køretøjer, faktisk ikke meget tungere end de tilsvarende personbiler.

6-cylindrede Kégresser

I 1928 begynde Citroën også at tilbyde 6-cylindrede personbiler i form

af C6 – og de kom også til at danne basis for larvefodbilerne. Med den betydeligt forøgede motorkraft fandt Kégresserne nye anvendelsesområder med modellerne P15N og P19. P15N var en særlig sne-model, hvor larvefødderne var hele to meter lange og 40cm brede. En særlig kraftig model havde betegnelsen P15NK. P19 var stadig en let universalmodel, en 6-cylindret storesøster til P17, og med en tophastighed på omkring 60 km/t den hurtigste af alle Kégressevogne.

Lastbiler

Type P14 havde samme (C6)-motor, man var meget forskellig fra den lette og hurtige P19. En stor og tung vogn, med et kraftigt chassis i 6mm plade og en egenvægt på ca. 3 tons. Den var mest beregnet

til at trække eller laste tunge ting, og blev produceret fra 1930-40. Alligevel havde den en storesøster, type P107, den mest potente af alle Kégresser, med en 4-cylindret motor på 3.454 ccm og 60 hk. Hvor mange P107 der er bygget hos Citroën vides ikke, men den franske hær fik i perioden 1937-40 bygget ikke mindre end 3.276 stk. hos Unic! Om Citroën har haft nogen andel i dette skal her være usagt, men det høje produktionstal indgår ikke i Citroëns statistikker.

Endelig skal nævnes type P26, en ganske almindelig universal-lastbil, som kunne leveres som en "transformable", hvor hele arrangementet med larvefødder kunne tages af og byttes med et almindelig bagtøj med hjul. Den er formentlig kun produceret i et lille antal, men den har



Engelsk salgsannonce. En ældre P7T på arbejde i marken – men samtidig ses en illustration af det nye system med træk på det forreste hjul i drevet.

2. generations-krybebånd, med påboltede jernlameller og gummi-klodser.



P7Tbis som "Sandorm" på stranden i Deauville, hvor André Citroën ofte tog på weekend...



Det franske hær har haft et meget stort antal P17. De små hjul til kanonen er i øvrigt også en Kégresse-opfindelse.

Bilen nedenfor er en radiovogn og præcis samme model som bilen på dette blads forside.



P10 eller P17 som arbejdsvogn.



i hvert fald været solgt – blandt andet findes der et foto af en meget fin P26 tankvogn, som blev brugt til at levere brændstof i de sneklædte områder i Alperne.

Flere modeller endnu

Hermed er alle de grundlæggende modeltyper nævnt, men der er faktisk flere. Blandt andet de specialbyggede vogne som Citroën selv anvendte i et transportselskab, der havde fast rutekørsel i Sahara. Andre specialmodeller blev udviklet til f.eks. Den Gule Ekspedition og desuden fandtes der en del pansrede militærkøretøjer, både små og større. Citroëns Kégresseafdeling, beliggende i Courbevoie (nordøstlig forstad til Paris) byggede også Kégressebagtøjer på biler af andre mærker som FN, Renault, Schneider,

Somua, Unic (som nævnt), Burford, Crossley og Alfa Romeo. Og mens vi er i gang, så fik den danske hær ombygget 3 stk. Triangel i Courbevoie og en fjerde blev forsynet med Kégressedrev i Odense!

Mange formål!

Næsten alle de mange Kégresse-modeller har været anvendt til militære formål. Selvfølgelig i Frankrig, men også Polen, USA, England og flere andre lande. Men bilerne har også været tilbudt offentligheden og brugt til meget andet, lige fra små "sports-Kégresser" der har futteret rundt med pelsklædte damer i snedriverne på skisportshoteller i Alperne, til pramtrækkere, turistikørsel på strande og rutekørsel. Eller som arbejdsvogne for kommunale vejvæsener, snepløve og anden entrepre-

nørkørsel, hvor der har været mere brug for noget terrængående end noget hurtigt. Billederne her på disse sider giver forhåbenlig et indtryk af de mange anvendelser!

Ekspeditionerne

Kégresse-bilerne har naturligvis spillet en helt særlig rolle for Citroëns berømte ekspeditioner i en tid, hvor der reelt var tale om opdagelsesrejser. Det kan der komme nogle artikler ud af en anden gang, men her skal de alligevel remses kort op.

Den første Sahara-ekspedition fandt sted fra december 1922 til marts 1923. Det var den første krydsning af Sahara i bil, og gik fra Touggurt i Algeriet til Timbuktu i det daværende Fransk Sudan, nu Mali, og tilbage igen. Ca. 7000 km. ialt. Kamelen



Så bliver de vist ikke flottere! Den hurtige, 6-cylindrede P19 som stabsvogn i det franske militær. Bemærk den lange motorhjelm og bæltedrevet med forskellige størrelser hjul. Bortset herfra ligner den lillesøster P17 på foregående side.



Snemodellen P15N (N = Nøige). Denne har kørt i fast rute på Island og står idag på museum. Endnu én findes som vrage.



Mere 15N: Til venstre ses André Citroën ved en meget fin turistvogn i St. Moritz, og herover ses en postvogn fra Schweiz, med karrosseri bygget hos Gangloff.



Den meget tunge P107 - velgenet til seje træk! Den khakifarvede bil har været i brug på Citroëns prøveanlæg i La Ferté-Vidame. Den står idag på Conservatoire Citroën.



var besejret af 5 små K1-Kégresser. Det var kun opvarmning – fra oktober 1924 til august 1925 gennemførtes Den Sorte Ekspedition, hvor 8 vogne startede i det nordlige Algeriet og gennemkørte hele det afrikanske kontinent ad forskellige ruter. Denne gang medbragte man radioer og havde mulighed for forsyninger undervejs. Ekspeditionen bragte megen ny viden og enorme mængder af etnografika, botaniske og zoologiske objekter blev sendt til den "civiliserede" verden sammen med tusindvis af fotos og kilometervis af film. Ekspeditionen fik også enorm effekt i tiden efter – operaen i Paris blev lavet om til biograf og alt hvad der var afrikansk blev højeste mode.

Den tredje store ekspedition gik gennem hele det centrale Asien og tog

et helt år, fra marts 1931 til marts 1932. Den blev kendt som Den Gule Ekspedition og var mildt sagt strabadserende for deltagerne i de ialt 14 vogne, der startede turen i henholdsvis Beirut og Peking, mødtes på halvvejen for derefter at køre samlet til Peking. Turen gik bl.a. gennem Himalayabjergene, hvor terrænet var så ufremkommeligt at bilerne på et tidspunkt måtte skilles ad og bæres igennem. I Kina oplevede ekspeditionen også at blive taget til fange af en privat hærfører. Ekspeditionen kom også til at koste livet for G. M. Haardt, André Citroëns højrehånd og nærmeste rådgiver, som havde ledet alle tre ekspeditioner.

Citroën støttede også private, der foretog lignende ekspeditioner i Kégressevognene. Her kan nævnes

Admiral Richard Byrds delvis fejlslagne ekspedition til Antarktis i 1934 og den amerikanske millionær og eventyrer Charles Bedaux' Alaska-rejse samme år. I Norge blev 3 P17 brugt på en længere tur i Finmarken, for at finde de optimale steder til anlæggelse af veje...

Nok om alt dét – ekspeditionerne kostede uhyrlige pengebeløb, men den reklameværdi der har ligget i at bevise bilernes pålidelighed, og samtidig bidrage til fremskridt og samfundsudvikling, har næppe kunnet gøres op i penge!

Produktionstal

De præcise tal kan ikke dokumenteres, men Jacques Wolgensinger, en tidligere kommunikationschef hos Ci-



Ekspeditionsvogne. Øverst til venstre én af de 5 K1'er, der deltog i den første Sahara-gennemkørsel – den er bevaret på Conservatoire Citroën og blev udstillet på dette års Re-tromobile. Herover endnu en K1, fra Den Sorte Ekspedition. Bilerne havde et specielt, forlænget chassis.

Til venstre er vi på Den Gule Ekspedition. De store vogne var en speciel model til formålet, med betgnelsen P26. De mindre (farvebilledet) var P17, dog med den længere chassisramme fra P19. Bilen på billedet var ikke med, men er en senere rekonstruktion.

Herunder er det én af admiral Byrd's tre vogne til Antarktis-ekspeditionen. Én af bilerne brændte og blev efterladt, de to andre er siden gået til. Det er lastvognsudgaven af P15N, betegnet P15NK.



troën, har i en bog angivet det totale antal producerede Citroën-Kégresser til 5.795. Heraf skulle den første generation af de små vogne udgøre 1.134, hvilket for få år siden blev bekræftet af nogle dokumenter fundet i Citroëns arkiver. Dertil kan vi så lægge de 3.276 P107 som blev lavet hos Unic, og formentlig kommer man lige over 10.000 vogne, hvis man medtager diverse prototyper og Kégressedrev der er bygget på andre bilfabrikanter's vogne. Medregnes forvredne chassisrammer og skovrag er bestanden af Citroën-Kégresser på verdensplan nu skrumpet til godt 100 stk.

Danmark

Det danske forsvar har haft ialt 4 Citroën-Kégresser. Den første K1 blev

leveret i 1923, og året efter fulgt af to stk. P4T. Den navnkundige Fritz Schmitto stod for en række forsøg og indgik også i et samarbejde med fabrikken i Courbevoie om forbedringer på vognene. Han har formentlig også været ankermand i projektet med ombygningen af Triangelvognene. I hæren var man ikke videre tilfredse med Citroën'erne, der manglede motorkraft og desuden blev de hurtigt nedslidte. I 1932 lavede man en byttehandel med Citroën: De tre gamle biler blev byttet med en ny P17, som heller ikke havde megen succes. Det vides i øvrigt, at én af de forsvarets gamle biler var i brug til rangering af togvogne hos Citroën i Sydhavnen, helt frem til 1948.

Mindst tre P15N blev omkring 1930 klargjort hos Citroën for videreeks-

port til Norge, hvor de endte som ru-tebiler i fjeldene.

En P17 årgang 1930/31 stod i mange år på Ålholm-museet med en noget uoriginal fremtoning og fejlagtig angivelse af årgang: 1926. Den blev solgt på auktionen i 2012 og endte i Tyskland, hvor den vist stadig er til salg for en stor pose penge.

Ja, så når vi frem til 2006, hvor vi var 5 gode Citroën-venner ude at spise og fandt på at danne dét vi kalder "Krybebaands-Societetet" – og vi fik som det vil være nogle bekendt held med at hente en fin P17 hjem fra Frankrig i 2007.

Lidt om vores P17

Bilen er af typen P17E og har oprindeligt været leveret til den franske



hær. Den er fra sidst i 1933 eller begyndelsen af 1934. Alt tyder på at den har været indrettet som de fleste af typen, nemlig til at trække en kanon med tilhørende mandskab. Den videre historie kender vi ikke meget til, men på et tidspunkt efter anden verdenskrig er bilen havnet i Champigny, en lille by i Bourgogne, hvor den sikkert har været brugt som kommunal arbejdsvogn. Den blev i 2006 fundet af en fransk Kégresse-entusiast, sammen med en P19. Det er den smule vi ved, men historien kan læses på den ene af bilens døre: Her kan man under den gråblå farve se de tidligere lag maling og konturerne af den franske dragon-stjerne, og tyde bynavnet Champigny.

Udvendigt ligner forenden en Citroën C4, men det er en sen P17, som har sin egen chassisramme (hvor de tidligere faktisk havde C4-rammer) og motoren er grundlæggende en type C4G, dog med en lidt bredere blok for mere kølevand. Instrumenteringen er også speciel P17, men selve instrumentbrættet ligner de senere Rosalie-modellers.

Topfarten har vi i et letsindigt øjeblik målt til hele 34 km/t (med GPS), men det sjove er heller ikke at køre hurtigt. Bilen er enormt terrængående og motorkraften rigelig: Der er reduktionsgear, som mindsker farten med faktor 8 – hvilket vil sige at man med sømmet i bund og fuldt omdrejningstal på motoren kører 1,7 km/t. Så er der ikke noget man

ikke kan køre opad, heller ikke med læs på. Køleren er som på de fleste Kégressetyper med noget større kapacitet end på en almindelig bil.

Til sidst lidt oplysning om tromlen foran. Vi bliver altid spurgt om det, og nej, der er ikke Cognac i den, desværre. Den er heller ikke en tryk- eller balasttank, men simpelthen et femte hjul, som kommer i brug hvis man f.eks. kører forlæns ind i skrænt der er så stejl at man bare ville stikke chassisrammen og ind i den og sidde fast der. På samme måde hvis man kører ned i en dyb grøft, skal det ekstra forhjul hjælpe til at man kommer op igen. Det fungerer glimrende.



Til venstre et lækkert foto fra 1930: Tre stk. P15N chassiser i Scandiagade, foran Citroëns udstillingsbygning. Efter klargøring gik vognene til Norge og fik karrosserier der (foto ovenfor). Bilerne blev brugt som rutebiler i fjeldene om vinteren. Ingen af dem vides at have overlevet.



Kégresse i det danske forsvar. HtK 244 er én af to P4T, der blev indkøbt kort efter anskaffelsen af den første K1 (side 28). Til højre for den ses den P17, som forsvaret fik i bytte for de tre gamle.

Vi skal også lige ha' et billede af den første af forsvarets fire Triangel-Kégresser. Den er fra 1924. Drevet er meget specielt, af type P6, som ellers kun har været anvendt på Citroëns egne vogne til transportselskabet i Afrika.



Krybebaands-Societetets P17E fotografere på Gavnø i 2017.



Mere viden?

Vi har en hjemmeside <http://kegresse.dk>, som er yderst indholdsrig når det gælder information om Kégresse. Der er beskrivelser og billeder af alle modeller, historier fra hele verden, et internationalt register over overlevende biler og mulighed for at downloade alverdens materiale, herunder salgsbrochurer og samtidig teknisk information fra Citroën. Vi har selvfølgelig også lidt om vores gode Krybebaands-Societet. Besøg os også gerne den 2. juni til Motor Classic arrangementet på travbanen i Charlottenlund.

Overblik - de forskellige typer Citroën Kégresse

	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
Biler til turisme, industri og landbrug samt militær anvendelse:																				
		K1		P4T		P7T	P7 ^{BIS}	P10												
Tunge vogne til industri, landbrug og militær:																				
Specialvogne, ikke kommercialiserede, og/eller produceret i meget små antal:																				
Militær – armerede vogne:																				

Med mere end 20 forskellige grundmodeller – heri ikke medregnet de mange karrosserivariationer, specialtyper og mellemvarianter i udviklingen – kan man godt blive pænt forvirret. Denne lille grafik kan måske hjælpe.

Bilerne er her inddelt i fire hovedgrupper efter deres typer og formål, og sat op i en tidslinie. Her kan man se hvilke modeller der blev produceret parallelt med andre, og hvilke der kom som afløser for hinanden. F.eks. de 4-cylindrede universalbiler (K1 til P17E).