

Frem for alt – „flydende Kraft“!

Flere andre Fortrin ved Citroëns nye Chassier „8“, „10“, „15“

hvoraf vi fremhæver de væsentligste:

Sikkerhed

fordi: Chassiets Tyngdepunkt ligger lavt. Motoren er kraftig. Styretøjet er kraftigt og arbejder let. Rattet er brudsikkert. Affjedringen er enestaaende. Servo-Bremserne er meget effektive og kan ikke svigte. Karosseriet er et »Mono-pièce« Staalkarosseri, samlet ved elektrisk Svejsning. Alle Ruder er af splintfrit Glas.

Økonomi

fordi: Benzin-, Olie- og Gummiforbrug er ringe. Reparationsomkostningerne er minimale, da Konstruktionerne er enkle og stærke. Anskaffelsesprisen er lav.

Lang Levetid

fordi: Chassiet er et Rørchassis. Motoren har „flydende Kraft“ Ophængning. Kobling, Gearkasse, Transmission, Foraksel og Bagbro er kraftige. Bremserne er helt indkapslede. Dækkene er specielle »Super Confort« Dæk, som optager Stødene fra Vejen. Karosseriet er fuldstændig fri for Bolte- og Nittesamlinger. Vognen er omhyggeligt malet med Celluloselakker af prima Kvalitet. Indtrækket er af smukke og slidfaste Stoffer.

Køredygtighed

fordi: Motoren er kraftig med vidunderlig Acceleration. Koblingen er blød og behagelig. Gearkassen har 2 lydløse Gear og er synkroniseret. »10« og »15« Modellerne har Friløb. Bremserne har stor Effektivitet. Styretøjet giver blød og let Styring. Instrumentbrættet har alle nødvendige Instrumenter. Kontrolgrebene er lette at haandtere.

(Fortsættes sidste Side).



Hvad er

„flydende Kraft“

i en Citroën?

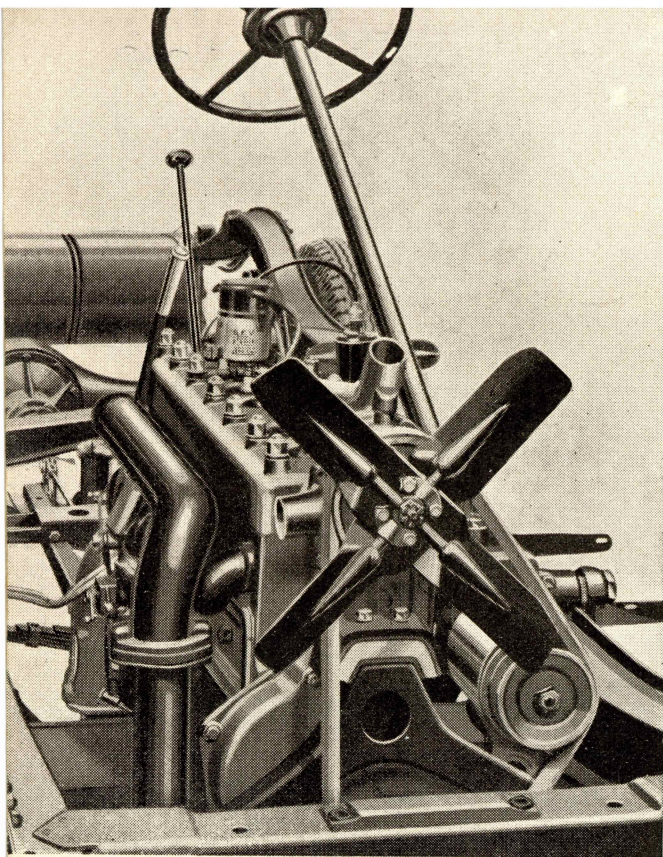
Citroën-Fabrikerne anvender nu paa alle sine 4- og 6-cylindrede Personautomobiler en ny Motorophængning — den saakaldte „flydende Kraft“.

Denne sidste og helt revolutionerende Opfindelse i Automobilverdenen borteliminerer fuldstændig alle Vibrationer, som fremkommer i Motoren.

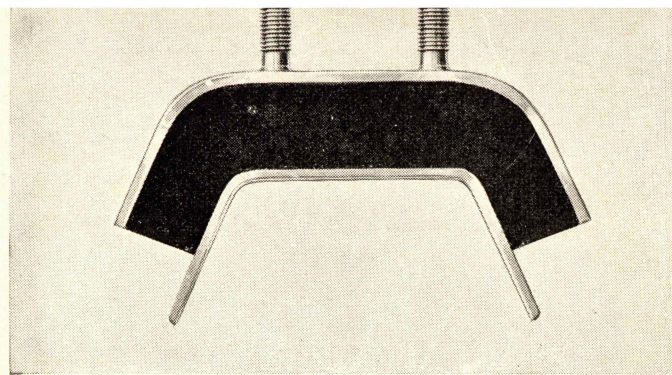
Idéen er Walther Chryslers. „Flydende Kraft“ er i den senere Tid gennemprøvet paa flere Hundrede Tusinde Automobiler, og Citroën-Fabrikerne har erhvervet Patentet for Europa.

Den giver Automobilets Fører og Passager en hidtil ukendt Følelse af Velbehag, Komfort og Sikkerhed — en Vogn med „flydende Kraft“ glider jævnt og stille afsted som en Svane over Søens Bølger.

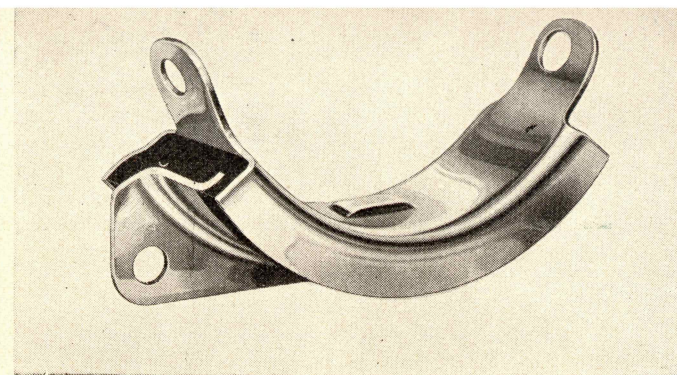
CITROËN



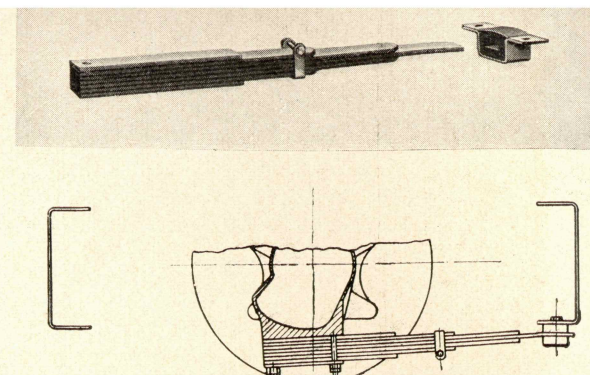
„Flydende Kraft“ Ophængning paa Citroën.



Den forreste Gummi-Metal Blok



Den bageste Gummi-Metal Blok



Svingningsdæmper

„Flydende Kraft“ er den største af alle de tekniske Opfindelser, der er fremkommet i Automobilfabrikationen i en lang Aarrække.

At kunne bygge et Automobil med 4-cylindret Motor, der er lige saa lydløs og vibrationsfri som en 8-cylindret, eller en 6-cylindret, der er ligesaa godt afbalanceret som en 12-cylindret, er det straalende Resultat, som Citroën Fabrikerne nu har opnaaet ved at anvende „flydende Kraft“.

Vi skal nu forklare de tekniske Detailler i „flydende Kraft“:

Naar en 4-cylindret Motor er i Gang, vil der fra Eksplosionerne i Cylindrene opstaa Kræfter, som vil forsøge at dreje Motorblokken mod Krumtapakslens Omdrejningsretning. Hvis Motoren er ophængt i 3 eller 4 faste Punkter efter den hidtil overalt anvendte Metode, kan Motorblokken overhovedet ikke bevæge sig, og de Rystelser, der forekommer i den arbejdende Motor, overføres gennem de faste Ophængningspunkter til Chassiet, hvorfra de forplanter sig videre til Karosseriet, Torpedoen og Instrumentbrædtet. Paa den Maade faar Vognen (i en 4-cylindret stærkere, i en 6-cylindret noget svagere) disse ubehagelige Lyde og Vibrationer, som de fleste Fabrikanter har ønsket og prøvet paa at blive kvit, uden at det rigtigt er lykkedes. Disse Lyde og Vibrationer fremtræder stærkest, hvis man hurtigt vil accelerere Motoren op til høje Omdrejningstal.

Ved Anvendelse af „flydende Kraft“ Ophængning bortelimineres alle disse Lyde og Vibrationer helt. Motorblokken hviler fuldstændig afbalanceret paa 2 specielle Gummi-Metal Blokke, den ene placeret foran paa Motoren under Ventilatoren og den anden under Gearkassen. Den Linie, der kan tænkes ført gennem disse 2 Ophængningspunkter, gaar gennem Motorens Tyngdepunkt. Ved Motorens Gang giver de tidligere omtalte Kræfter hele Motorblokken en let svingende Bevægelse rundt om »Ophængningsaksen« i de 2 Gummi-Metal Blokke, som automatisk optager disse Bevægelser. Ingen Stød og Vibrationer kan forplante sig videre til Chassiet og Karosseriet.

Disse svingende Bevægelser begrænses ved Hjælp af en Cantileverfjeder, hvis ene Ende er fastspændt under Gearkassen, medens den anden frit kan bevæge sig i en Gummiblok anbragt paa Undersiden af Chassivangen.

Selve disse Gummi-Metalblokke og Anordninger er en helt ny Opfindelse, og det er kun ved Hjælp af denne, at „flydende

Kraft“ Ophængning er blevet mulig. Hver af Motorens Ophængningsblokke bestaar af 2 Metaldele, mellem hvilke der er indsat et Lag specielt præpareret Gummi af ca. 2 cm Tykkelse og af en usædvanlig Styrke. Dette Gummilag er fastgjort til Metallet paa en helt ny Maade — man kan sige, at Gummien er sammen vokset med Metallet — man kan endog løfte en hel Vogn i en saadan Gummi-Metal Blok, uden at Blokken paa nogen Maade tager Skade.

Kort sagt, „flydende Kraft“ med de 2 Gummi-Metal Ophængninger har følgende vigtige Fordele:

Den giver Motoren Muligheder for lette Svingninger om sin Tyngdepunktslinie — en Bevægelse, der er fuldstændig lydløs.

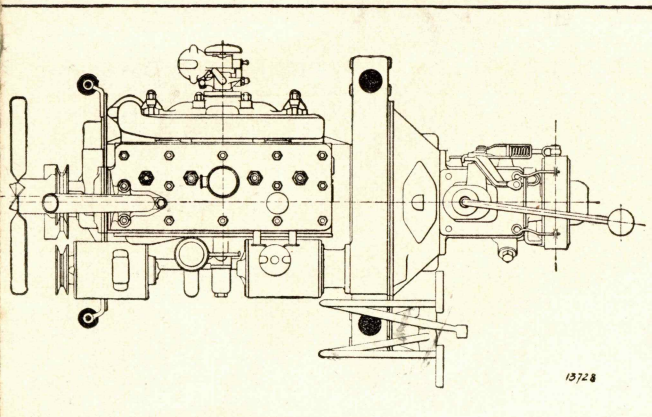
Den borttager fuldstændig enhver metallisk Forbindelse mellem Motoren og Chassiet og deltager derved i at forhindre Motorens Vibrationer i at forplante sig til Chassiet og Karosseriet.

Den skaaner Motoren for alle Stød fra Vejen.

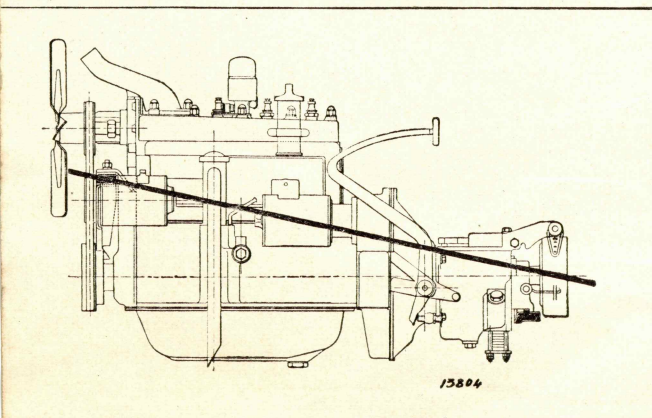
Tænk Dem hvilket enestaaende Fremskridt!

Naturligvis er der gjort alt for at garantere en normal Bevægelse for Gaspedalen, Koblingspedalen, Gearstangen, Haandbremsen og alle andre Dele, der er forbundet med den svingende Motor. Alle Vand-, Benzin- og Olierør er forsynet med specielle Gummirør, som giver dem en bevægelig Forbindelse med Motoren. Ogsaa Forbindelserne med Udblæsningsrør og Lyddæmper er bevægelige.

Men for at blive fuldstændig overbevist om „flydende Kraft“'s gode Egenskaber er det ikke nok at blive teoretisk bekendt med dem — kun en Prøvetur med en af de nye Citroën »8« — »10« eller »15« vil overbevise Dem om den Behagelighed der er forbundet med at styre og køre en Citroën med „flydende Kraft“.



Den gamle, faste Firepunktophængning.



I „flydende Kraft“ gaar Tyngdepunktslinien gennem begge Ophængningspunkter.

Citroëns nye SYNCROGEAR tillader en let og lydløs Gearskiftning og fuldstændig lydløs Kørsel i andet Gear.

Alle nye Citroën er forsynet med *synchroniseret Gearkasse med 2 lydløse Gear.*

En synchroniseret Gearkasse adskiller sig fra den sædvanlige ved, at de Gearhjul, som er synchroniserede, konstant er i Indgreb. Gearhjulene paa Hovedakslen løber paa denne i Bronceføring og kan kun bringes til at rotere sammen med den gennem en Klokobling, som er forskydelig i Noter paa Hovedakslen.

For at kunne foretage lydløs Gearskiftning maa det Gearhjul, som man ønsker at koble ind i, løbe med samme Antal Omdrejninger som Klokoblingen i selve Gearskiftningsøjeblikket.

Dette sidste Forhold opnaas ved Hjælp af Synchroniseringsanordningen, som er anbragt i selve Klokoblingen.

Paa hver Side af Klokoblingen er anbragt en lille Konus af Bronze. Ved Koblingens Bevægelse henimod et af Gearhjulene vil denne Konus komme i Friktion med en tilsvarende Konus paa Tandhjulet, hvorved Hjulet, som er i Indgreb med Mellemakslen, vil sætte denne og Koblingsakslen, som er koblet fra Motoren, i Omdrejninger, der svarer til Hovedakslens. Den yderste Del af Klokoblingen, som indtil nu ved en særlig Anordning har været laaset, kan derefter skydes videre henimod det omtalte Tandhjul, og Gearskiftningen kan nu fuldendes uden Støj.

De lydløse Gear.

For at faa Gearkassen saa lydløs som muligt er den blevet forsynet med lydløst 2det Gear og lydløst Indgreb fra Koblingsaksel til Mellemaksel.

Dette har kun kunnet lade sig gøre for de omtalte Gear-

hjuls Vedkommende, fordi disse er i konstant Indgreb. Lydløsheden er opnaet ved Benyttelse af Tandhjul med skraatskaarne (helicoide) Tænder.

Friløb.

Citroën »10« og Citroën »15« er forsynet med Friløb, som er indskudt mellem Gearkassen og Transmissionsakslen.

Friløbet bestaar af en cylindrisk Yderring, en Indering med skraa Udskaeringer og nogle Ruller.

Yderringen staar i direkte Forbindelse med Transmissionsakslen, og Inderingen staar i direkte Forbindelse med Hovedakslen gennem Noter i denne.

Rullerne er anbragt mellem Inderingen og Yderringen og kan forandre Stilling i Forhold til disse. De to Ringe kan dreje uafhængigt af hinanden rundt om en geometrisk Akse.

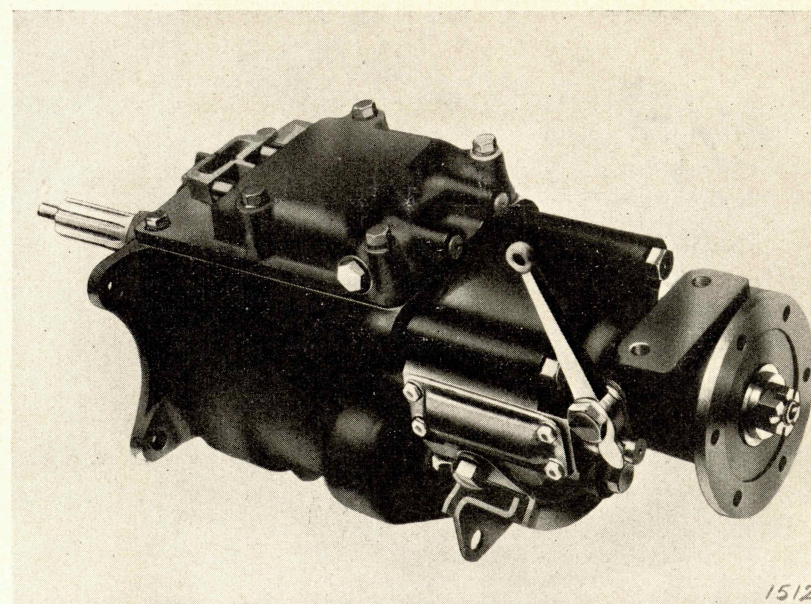
Ved *Acceleration* vil Inderingen, som løber med Motoren, søge at løbe fra Yderringen, men Rullerne vil derved komme i Klemme, hvorved Yderringen og dermed Transmissionsakslen tages med, og Motorens Energi overføres til Baghjulene.

Ved *Deceleration* (naar Gassen tages fra) vil det modsatte være Tilfældet. Inderingen vil løbe langsommere end Yderringen, hvorved Rullerne frigøres, og Friløbet er i Funktion, idet Yderringen nu vil løbe frit rundt om Inderingen.

Friløbet kan sættes ud af Funktion ved gennem en Klokobling at koble Indering og Yderring sammen. Ved Benyttelse af Bakgear vil Gafflen for Bakgearet automatisk ved Hjælp af en lille Finger laase for Friløbet.

Fordelene ved Friløbet er følgende:

1. Ved almindelig Bykørsel og ved Kørsel ned ad Bakker kan man opnaa en Benzinbesparelse paa 10—15%.
2. Motorslitagen vil formindskes.
3. Forbrændingskammeret vil blive mindre tilsodet. Uden Friløb vil en Motor, naar den trækkes af Vognen, indsuge mere Benzin, end den kan forbrænde, hvorved en Tilsodning fremkommer.
4. Saasnart Vognen er i Drift, kan Gearskiftninger foretages uden Benyttelse af Koblingen.



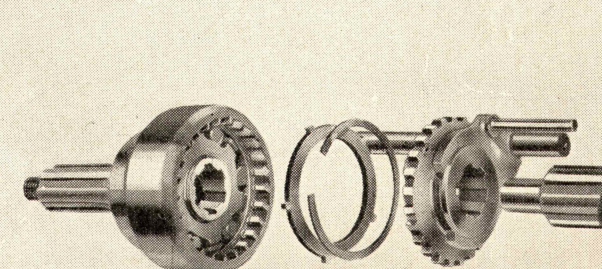
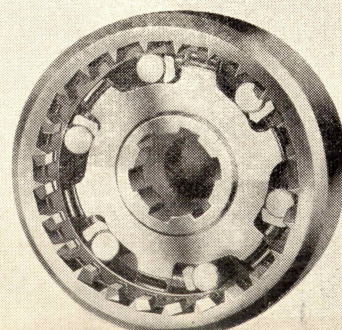
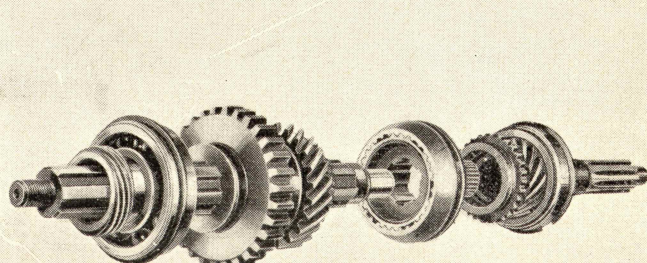
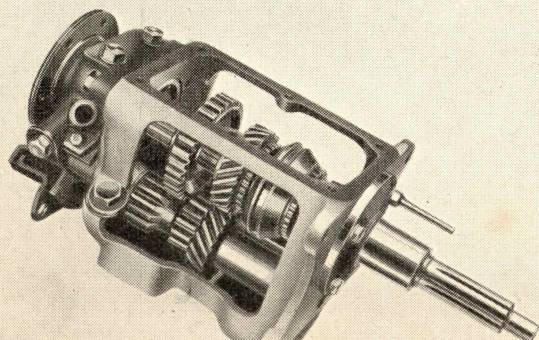
Citroëns nye Gearkasse med Friløb.

Synchroniseret lydløs Gearkasse.

Hovedaksel i den synchroniserede Gearkasse.

Friløb.

Friløbsanordning.



Rørchassiet er en enestaaende Citroën-Fordel

Alle Citroën's 1933-Modeller »8« — »10« og »15« er forsynet med nye særligt konstruerede Chassirammer, som mere end andre hidtil kendte Konstruktioner tilfredsstiller de Krav, som stilles til Rammen i en moderne Automobil, nemlig:

1. Modstandsdygtighed for Bøjning,
2. — — — Vridning.
3. Saa ringe Egenvægt som muligt.

Chassiet bliver paavirket til Bøjning dels af de Belastninger, som stammer fra de Organer, som er paamonteret Rammen, og dels af den egentlige Belastning.

Til Vridning bliver Chassiet paavirket af Stødene, som kommer fra Vejens Ujævnheder. En daarlig Modstandsdygtighed for Vridning giver Vognen en daarlig Tilhængningsevne paa Vejen og er i Reglen Aarsag til Shimmy.

Citroëns nye Chassiramme er netop i Besiddelse af alle de gode Egenskaber, som er nødvendige.

Nyheden i Konstruktionen bestaar i Benyttelse af et U-Profil, som ved Hjælp af elektrisk Svejsning bliver lukket med en Plade, saaledes at der dannes en lukket Kanal med rektangulært Tværsnit eller udtrykt mere populært »firkantet Rør«. (Se Illustrationen).

Et Profil med et saadant Tværsnit er, med tilsvarende Dimensioner, ca. 8 Gange mere modstandsdygtigt for Vridning end det alm. U-Profil, som tidligere blev benyttet til Fremstilling af Rammer og Traverser.

Citroëns nye Motorer er mere effektive end nogensinde før — og stadig de mest økonomiske.

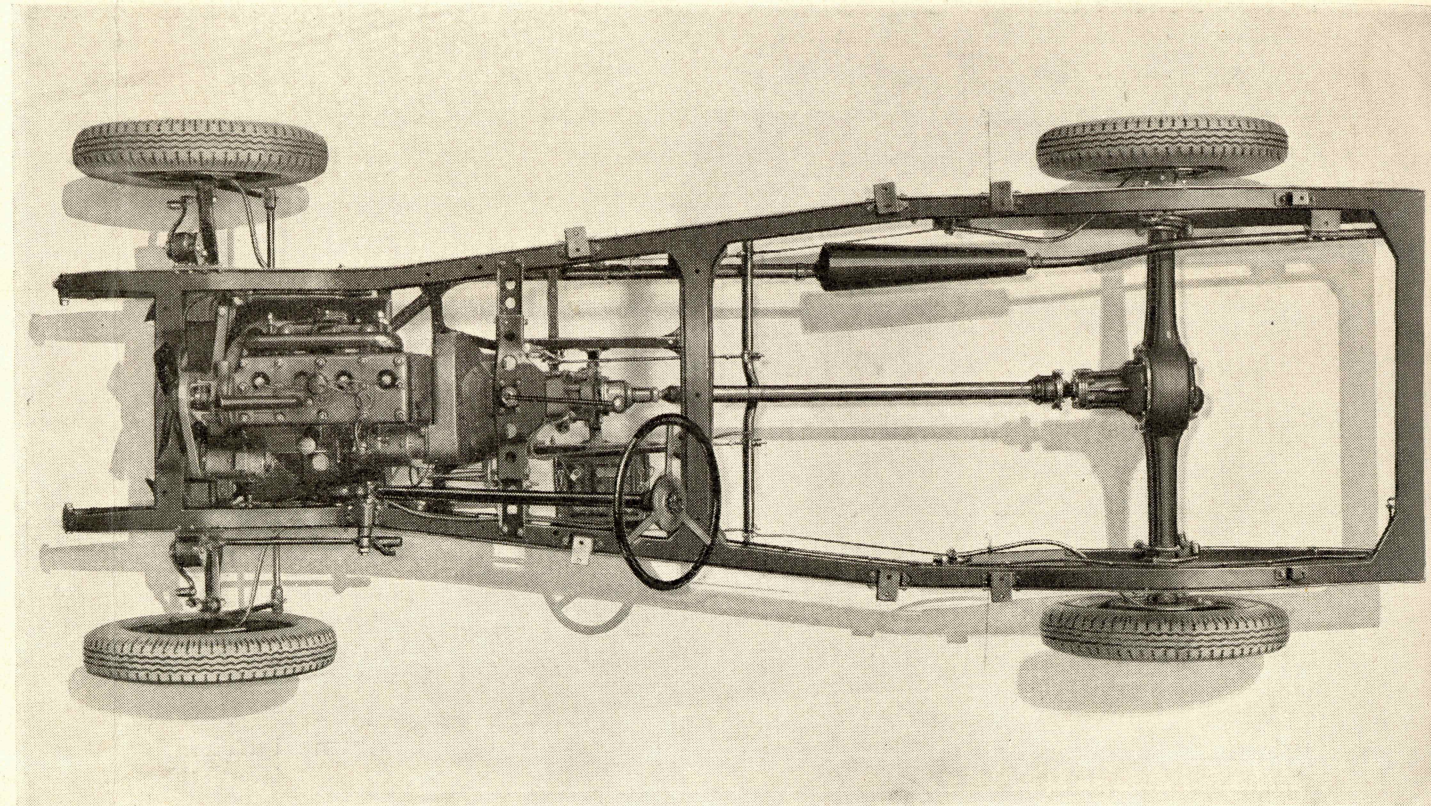
Motorernes Hoveddimensioner er følgende:

| | »8« | »10« | »15« |
|---|--------|--------|--------|
| Antal Cylindre | 4 | 4 | 6 |
| Boring | 68 mm | 75 mm | 75 mm |
| Slaglængde | 100 mm | 100 mm | 100 mm |
| Effektiv Ydelse ved 3200 Omdrejninger | 30 HK | 36 HK | 56 HK |

Den nye Citroën »8«-Motor er en ganske ny Konstruktion, som gør den særlig velegnet til det specielle Chassis, den er bygget for.

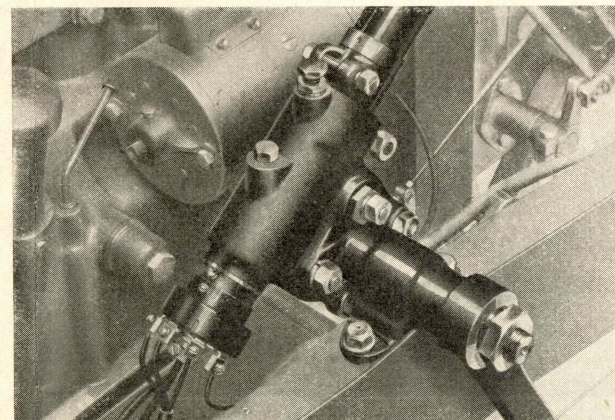
Citroën »10« og Citroën »15« Motorer er specielt konstrueret for deres Chassier og er den direkte Udvikling af Citroëns tidligere 4- og 6-cylindrede Motorer.

»8« og »10« Motorerne har 3 Hovedlejer, og »15« Motorerne har 4 Hovedlejer. Alle Motorerne er forsynet med Kontravægte for Afbalancering, hvorved opnaas en Forbedring af Motorens lydløse Gang.

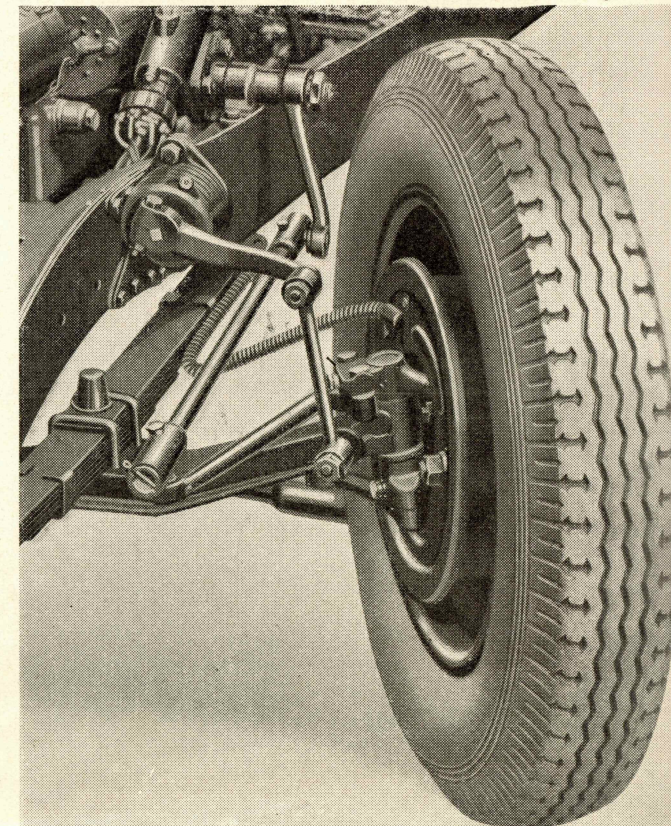


Det elektrisk svejsede Rørchassi paa Citroën »8«.

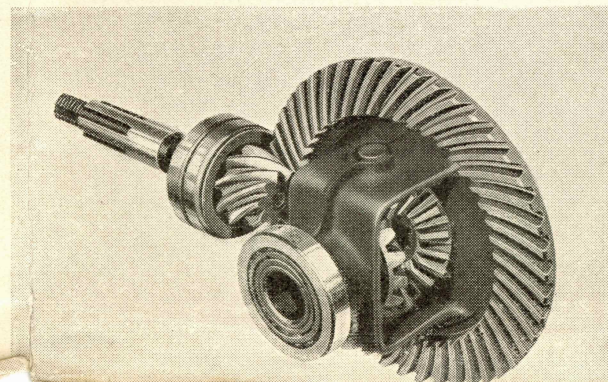
Herunder: Forhjul

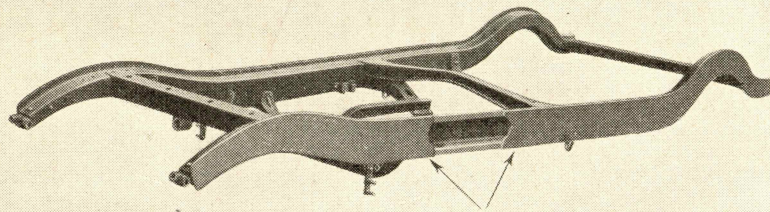


Styrehus.

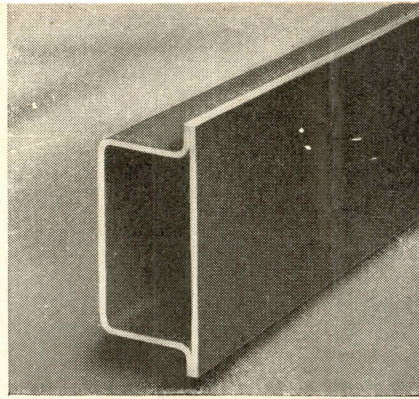


Differentiale.

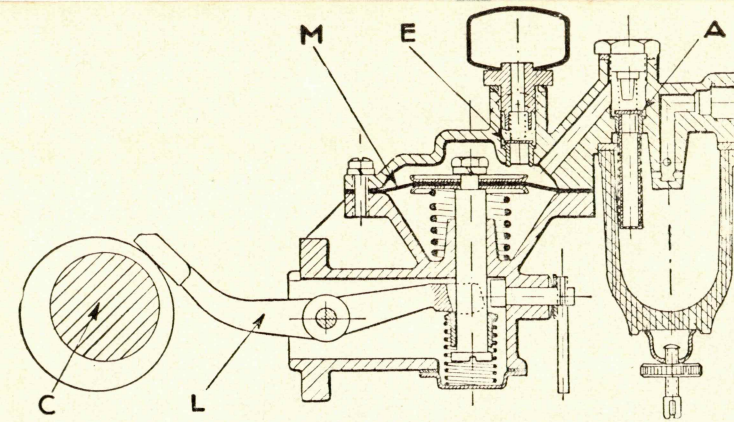




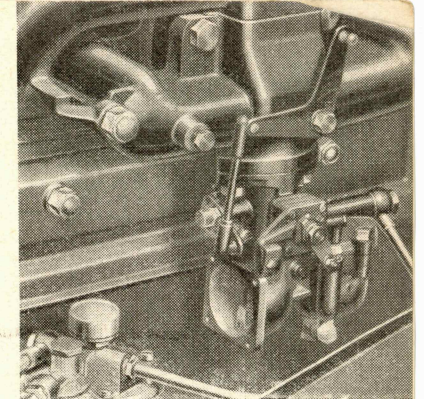
Den elektrisk svejsede Ramme.



Snit gennem Chassiramme.



Benzinpumpe.



Karburator.

For alle 3 Motortyper »8« — »10« og »15« gælder det, at de er forsynet med den tidligere omtalte „flydende Kraft“ Op-hængning; med nyt Topstykke med forbedret Form og stort Volumen for Kølervandet, hvilket i Forbindelse med en kraftig Vandpumpe giver bedre Køling. For at formindske Temperaturen er Udstødningforgreningsrøret monteret langt ud fra Motorblokken.

Cylindrenes Akse er forskudt 3 mm i Omdrejningsretningen i Forhold til Krumtapakslen.

Fordelene ved dette er: en bedre Fyldning af Cylindrene, en Kompression, som er den ideale Kompression (adiabatisk Kompression) nærmere, idet Varmetabet gennem Cylinder-væggene er mindre mærkbart grundet paa den kortere Tid, Kompressionen varer, og endelig Reduktionen af Stemplets Tryk paa Cylindervæggene under Eksplosionen, hvor Plejl-stangen er mindre skraatstillet end paa Motorer uden for-skudt Cylinderakse. Dette er ensbetydende med mindre Slitage paa Cylindre og Stempler.

Forvarmeren af Indsugningsgassen er blevet forsynet med en Membran, hvorved man opnaar at faa den passende Temperatur paa Indsugningsgassen.

Andre Citroën Fortrin.

Stor Akselafstand.

Akselafstanden paa Citroën Chassier er meget stor: paa »8« — 2,70 m, paa »10« — 3,00 m og paa »15« — 3,15 m. Sporvidden er henholdsvis: 1,34 m, 1,44 m og 1,44 m.

Styretøj.

De Styretøjer, som er monteret paa Citroën Chassier, har Kuglesnekke og Sektor. Snekkens Slidstykke er forøget ved Nitring. Rattet kan drejes med største Lethed. Reaktionen og Stød fra Vejen er helt ukendte.

Transmission.

For alle Modellerne gælder det, at Transmissionsakslen arbejder uden Vibrationer eller Støj af nogen Art.

Bremser.

Bremserne er mekaniske Servobremser med eet fast Punkt og Excentrik

for Indstilling. Bremseeffektiviteten er forbedret ved at forøge Bremsebelægningens Bredde med 10 mm. De nye Bremsere giver en maximal Bremsning ved minimal Slitage.

Haandbremsen virker paa alle fire Hjul uafhængigt af Fodbremserne.

Enkelthed, Holdbarhed og Sikkerhed er Fordelene ved Citroëns Bremse-system.

Affjedring.

Den nye Fjedring karakteriseres ved brede, elastiske Fjedre. Forfjedrens Fjederhængsel er anbragt fortil. Hydrauliske Støddæmpere System »Houdaille« med automatisk-thermostatisk Regulering er Standard ved For- og Bagfjedre paa alle Typer. Resultatet er en sjælden god Fjedring og en enestaaende Stabilitet paa Vejen.

Køler.

Ganske ny Kølerfaçon. Kølerkappe og Køler er meget lette at demontere. Thermometret er anbragt paa selve Kølerfiguren.

Benzintank.

»8« Benzintanke er anbragt paa Forbrædtet. Benzinen løber med naturligt Fald direkte til Karburatoren. Tankens Indhold er 39 L. »10« og »15« har en Tank af ny Model monteret bagpaa Chassiet. Tankens Indhold er 45 Liter for »10« og 76 Liter for »15«.

Alle Tankene har ny Dækselstøbe med Bajonetlaas. Ligeledes er de forsynede med sikre Maaleanordninger for Benzinstanden.

Benzinpumpe.

»10« og »15« er forsynet med en driftsikker Benzinpumpe, som pumper Benzin direkte fra Bagtanken til Karburatoren.

Elektrisk Udstyr.

Citroën »8« og »10« er forsynede med en ventileret Dynamo af Compound Systemet med dobbelt Ydelse. — Citroën »15« leveres med en ventileret Dynamo med Spændingsregulator.

Signalhorn.

Alle de nye Modeller er forsynede med 2 Signalhorn med stor Styrke, anbragt under Lygterne, det ene med dyb behagelig Tone for Bykørsel, det andet med skarp Tone for Landevejskørsel.

Tændingsregulering.

Alle 3 Modeller er forsynet med Anordning for Tændingsregulering fra Instrumentbrædt.

Instrumentbrædt.

»8« Modellernes belyste Instrumentbrædt er forsynet med: Hastighedsmaaler

med Kilometertæller, Oliemanometer, Benzinur, Ampèremeter samt Lyskontrol for Tænding og Lys.

Paa »10« og »15« Chassierne belyste Instrumentbrædt findes de samme Apparater og desuden Ur samt Træk for Friløbskoblingen.

Hjælmen

er af ganske ny Form med oplukkelige Sideklapper, som sikrer et godt Aftræk af den varme Luft.

Forbrædtet

er af ny Form, elektrisk svejset til Karosseriet og isolerende for Varme.

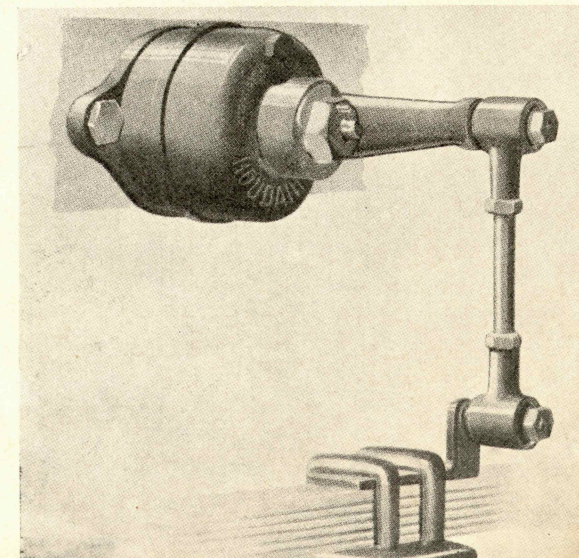
Trinbrædderne

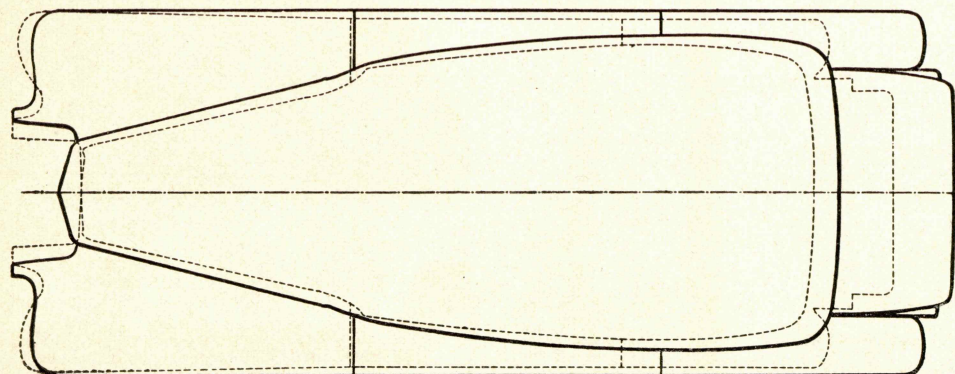
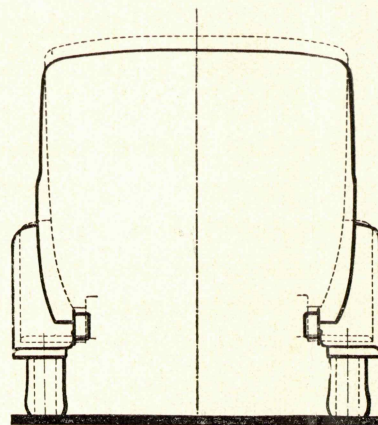
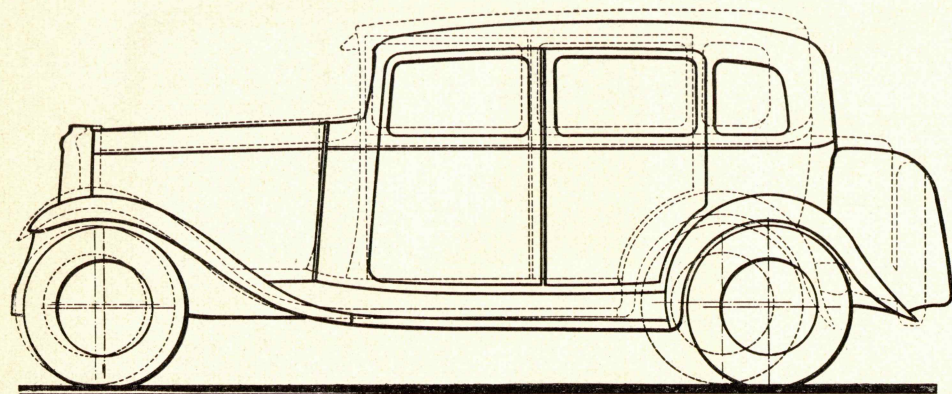
bestaar af et meget kraftigt Staalskelet med elegant riflet Gummibelægning.

Kofangere.

Ny original Citroën-Model af hærdet Special-Staal er Standard paa alle Vogne.

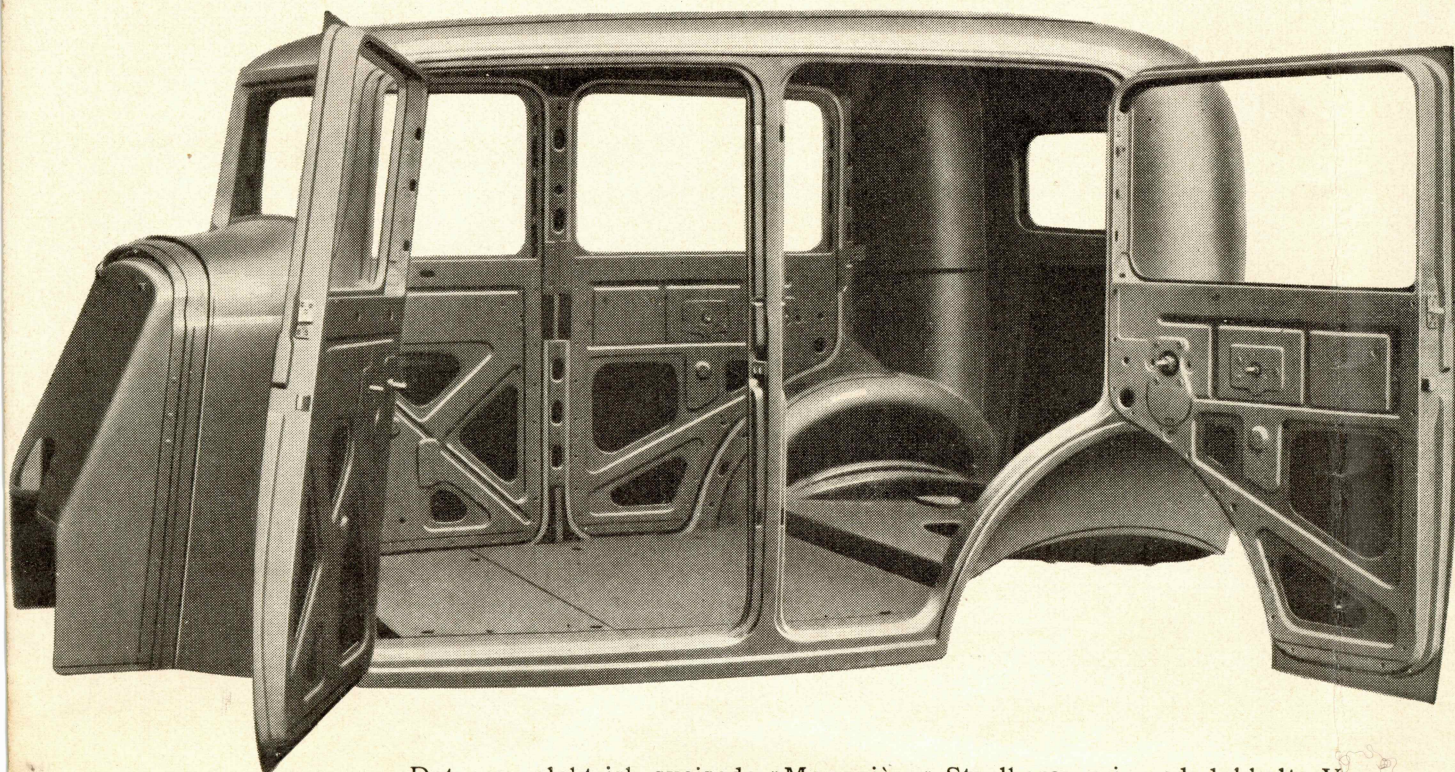
De nye „Houdaille“ Støddæmpere er baade dobbeltvirkende og thermostatisk regulerede.





Sammenligning mellem det nye »Monopièce« Staalkarosseri og de tidligere Karosserier. De optrukne Linier viser de nye Vognes større Dimensioner og nye moderne Linier.

Alle Citroëns 4-5 Personers Karosserier har 4 Døre, selv paa den billige Citroën „8“



Det nye, elektrisk svejsede »Monopièce« Staalkarosseri med dobbelte Vægge.

„Monopièce“ Staalkarosseriet

Efter at Staalkarosserierne er blevet forbedret Aar efter Aar, er »Citroën« nu naaet saa vidt at kunne fremstille Karosseriet af kun 5 Enheder, hver især presset ud af eet Stykke Plade, som samles sammen ved Hjælp af en speciel elektrisk Svejsning, som kaldes »Lynsvejsning«.

Det Karosseri, som fremstilles paa denne Maade, kalder Citroën-Fabrikerne for »Monopièce«, fordi det efter Sammensvejsningen bestaar af én Helhed, hvis Samlingssteder er usynlige og ikke med Tiden kan gaa løse og blive Aarsag til Knirken og Raslen.

De 5 Enheder, som danner Karosserikassen, bestaar af følgende: 2 Karosserisider, 1 Bagplade, 1 Torpedooverpart og 1 Tag-Tværstykke.

For at forstaa, hvilke Fordele der opnaas, behøver man kun at betragte en af Karosserisiderne.

Den er, ved Behandling i Presser, hvis Kraft kan være indtil 1400 Tons, presset af et eneste Stykke Plade. Stolper, Karmstykker, Torpedoside og Karosseriside, alt er ét eneste Stykke, som yderligere er forstærket ved indvendigt, med elektrisk Punktvejsning, at faa paasat pressede Forstærkningsplader.

Dørene i Karosseriet fremstilles efter nøjagtig samme Metode, nemlig hver Dør af én eneste Plade, som gøres stivere ved paa Inder-siden at paasvejsne en Forstærkningsplade. De anbringes paa kraftige Dørhængsler og styres i elastiske Styr og af Gummistødklodser, hvorved al Støj bortelimineres.

Den indvendige Side af Karosseri og Døre beklædes med et særligt Lydisolations-Materiale, som fuldstændig borteliminerer Vibrationer i Pladen.

»Monopièce« Karosseriets moderne buede Linier giver Vognen et meget elegant Udseende og bidrager til at forøge Soliditeten.

Taget bestaar af et Stel med galvaniseret Fletværk, over hvilket er anbragt et særligt Mellemlag, som er dækket af den ydre Beklædning. Samlingen mellem Karosseriet og Taget er hermetisk, hvorved Gennemtrængning af Luft, Vand og Fugtighed fuldstændig forhindres.

Karosseriets Montering paa Chassiet.

Monteringsmetoden gaar ud paa, at Karosseriet og Chassiet efter Samlingen danner ét Hele.

Karosseriet anbringes direkte paa Chassiet ved Hjælp af Bolte og med Gummiplader som Mellemlæg. Karosseritraverser findes ikke. Karosseriets nederste Kanter følger fuldstændig Chassiramens Form.

fordobler et Automobils Komfort og Elegance

Denne Samlingsmetode giver Vognen et lavt Tyngdepunkt, hvorved gyngende og vuggende Bevægelser, selv ved stor Hastighed, fjernes.

Indtræk og Dørpolstring anbringes paa en ganske ny Maade ved Hjælp af patenterede Tryklaase og Skruer.

Gulv og Sæder anbringes direkte paa Chassiet.

Anbringelsesmetoden giver Maximum af Plads i Højden.

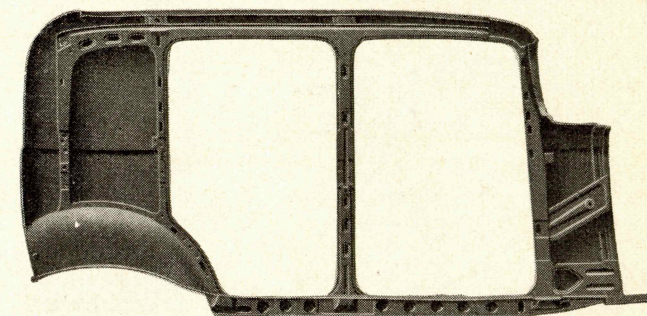
Den elektriske Svejsning.

Lynsvejsning af et Staalkarosseri foregaar ved Hjælp af specielle Maskiner, og Fremgangsmaaden, som er patenteret, karakteriseres ved, at 2 mod hinanden vendte Kanter paa Delene, der skal svejses sammen, sættes i Forbindelse med hver sin Pol af en elektrisk Strøm. Afstanden mellem Delenes Kanter er ca. 2 mm i det Øjeblik, Strømmen slutes, og

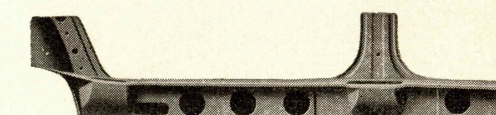
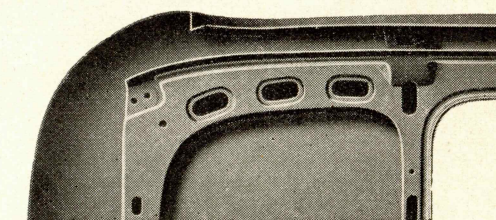
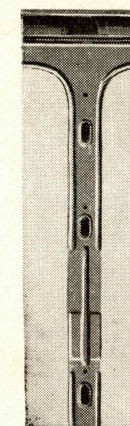
der dannes en elektrisk Bue mellem Kanterne. Strømmens Passage fra den ene Pladekant til den anden frembringer samtidig et kraftigt magnetisk Felt, som fjerner de yderste Partikler af det flydende Jern paa Pladekanterne. Disse Yderpartikler er altid stærkt iltede og vil derfor virke skadeligt, hvis de ikke kommer af Vejen. Strømmen afbrydes nu, og i samme Øjeblik presses Pladekanterne kraftigt imod hinanden. Det hele er saaledes tilpasset, at Pladestykkernes Kanter i Sammenpresningsøjeblikket netop har den for Svejsningen mest gunstige Temperatur.

Styrkeprøver og micrografiske Undersøgelser har vist, at Svejses-Kvaliteten er absolut ensartet, og at Jernets indvendige Struktur omkring Svejsesømmen er uforandret.

Ved Svejsning af 2 Plader med en Svejselængde paa 2,6 m og af en Tykkelse paa 1 mm kommer man op paa et Forbrug af 200.000 Ampère ved 6 Volts Spænding. Tiden for en saadan Svejsning er 15 Sekunder.

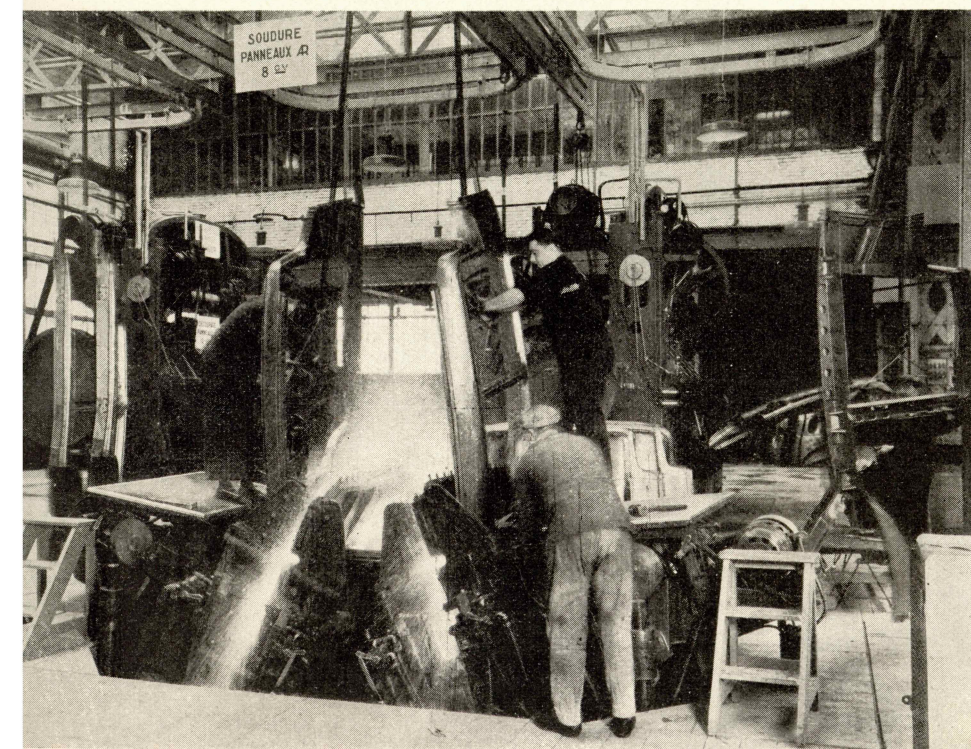


Karosseriside.

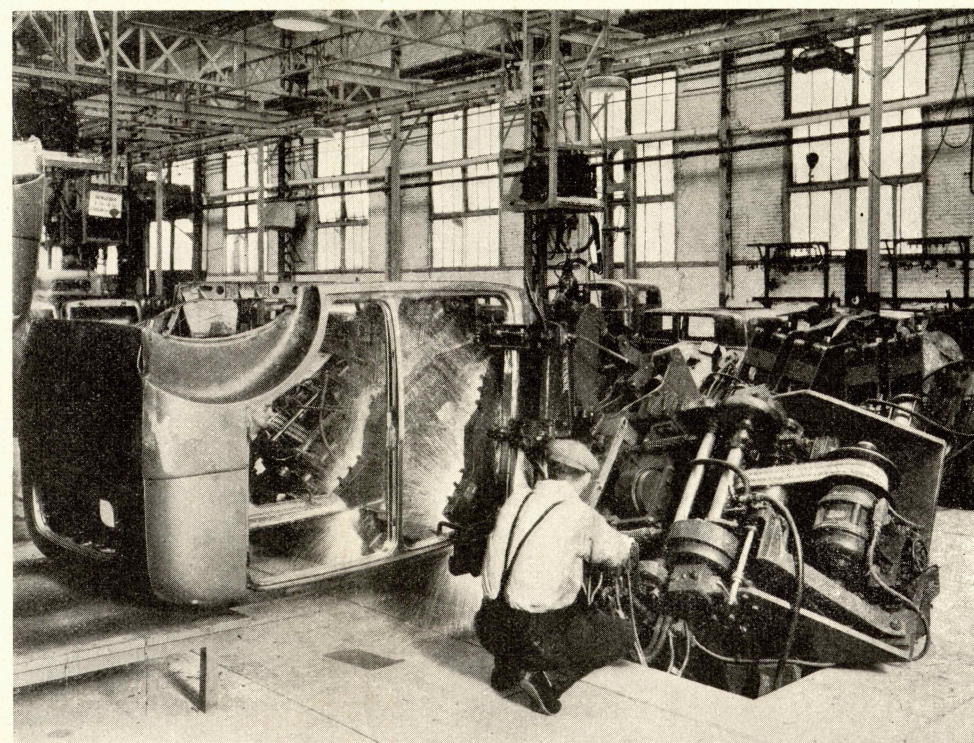


Stolpe, Hjørne og Bjælke.

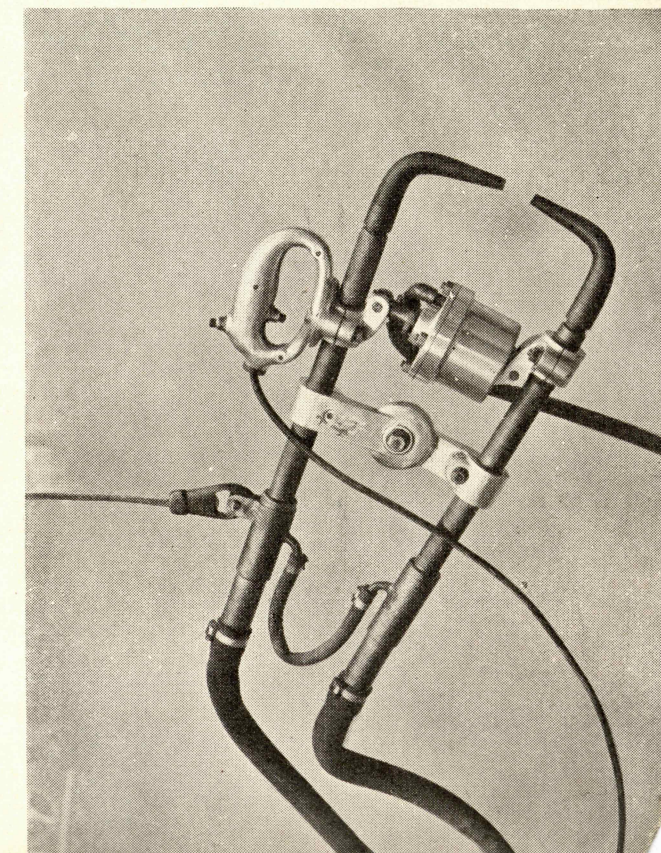
Forneden: Apparat for elektrisk Punktvejsning.

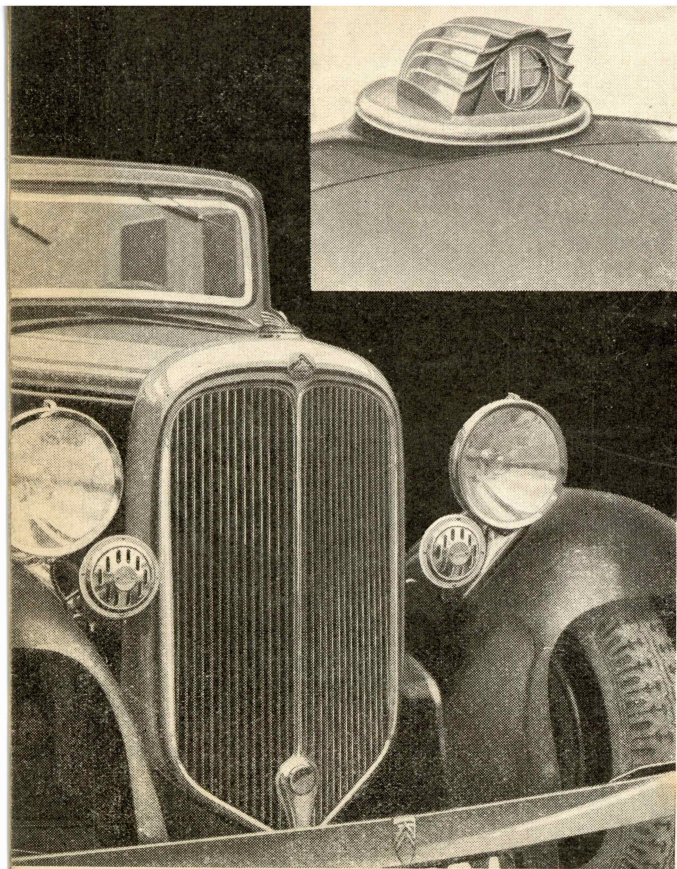


Lynsvejsning: Bagplade og Siderne svejses sammen.



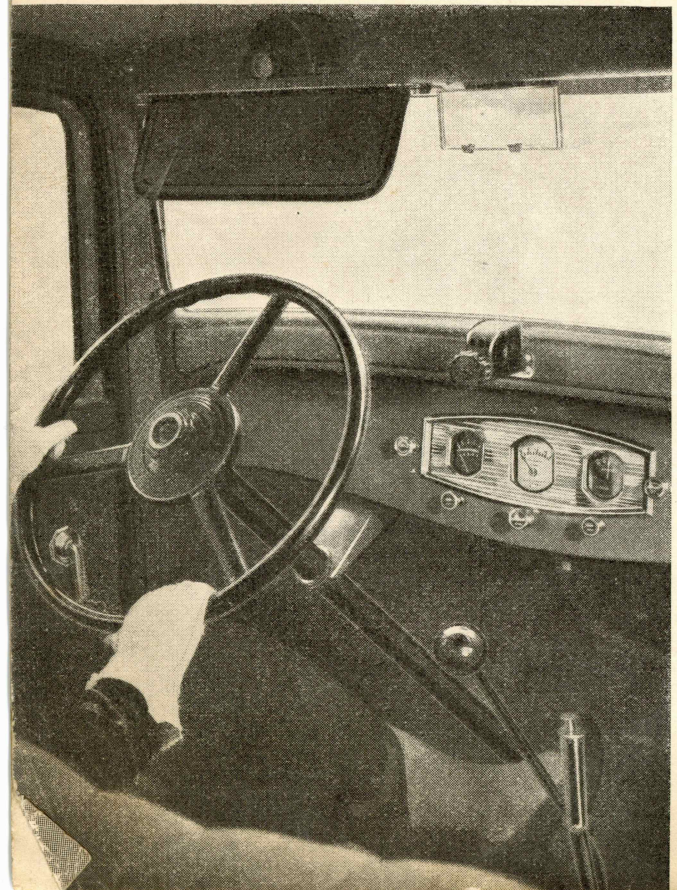
Lynsvejsning: Forparti svejses til Siderne.





Citroëns nye Forparti. Bemærk: Termometer i Køler-Figuren

Rat og Instrumentbrædt paa Citroën »8«. Vindspejlet kan aabnes med een Haand.



Let Vedligeholdelse

fordi: alle Organerne paa Chassiet er lette at komme til: Strømfordeler, Dynamo, Vandpumpe, Batteri, Styrehus, Oliepumpe og Smøresteder med Tecalemitkopper. Bremserne er lette at indstille. Malingen paa Karosseriet er let at vedligeholde. Forcromningen paa Udstyret beskytter mod Rust. Stole, Sæder, Rygge og Indtræk er let udtagelige.

Lydløs Kørsel

fordi: Rørchassiet er stivere end alle andre Chassi-Konstruktioner. „**Flydende Kraft**“ Ophængning optager Motor-Vibrationerne. Syncro-Gearret sikrer en lydløs Gearskiftning. Gearkassen har 2 lydløse Gear. Differentiallet er lydløst. »Monopièce« Karosseriets Konstruktion og Anbringelsesmaade ophæver Tendensen til Raslen og Støjen.

Bekvemmelighed

fordi: Chassiet er rigeligt dimensioneret. Motoren har „**flydende Kraft**“ Ophængning. Gearkassen er en Syncro-Gearkasse med 2 lydløse Gear og Friløb paa »10« og »15« Modellerne. Affjedringen er blød og behagelig, med thermostatisk regulerede »Houdaille« Støddæmpere. Dækkene er »Super Confort«, Lavtryks Ringe. Karosseriet er et »**Monopièce**« Staalkarosser med rigelige indvendige Dimensioner. Sæder og Rygge er bløde og brede. Dørene er brede. Kufferten bagpaa er rummelig og let at aabne og lukke.

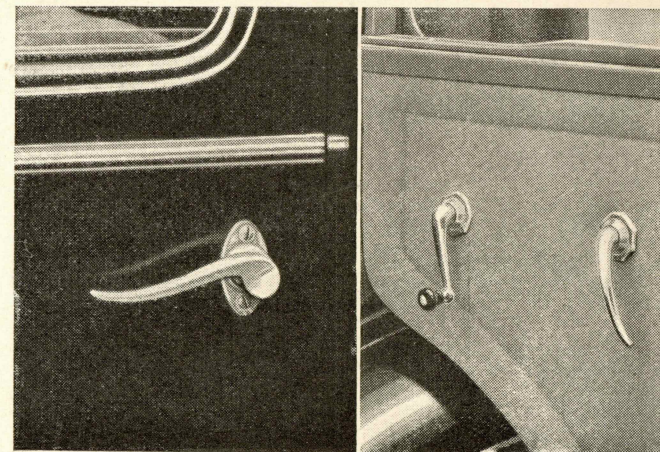
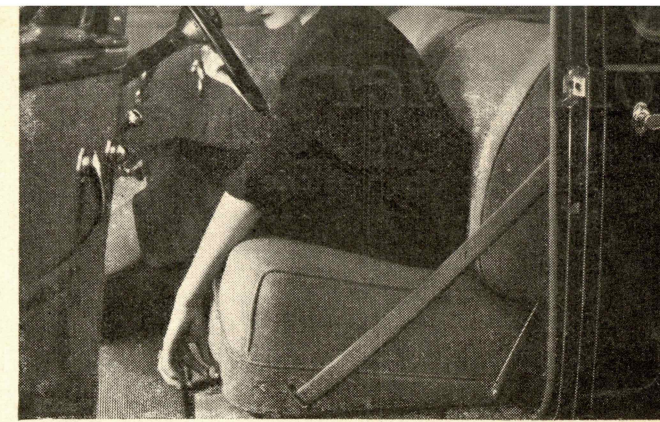
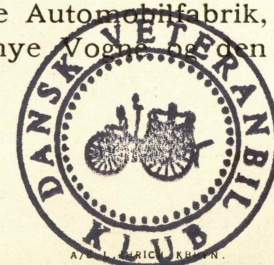
Elegance

fordi: det nedsænkede Chassis muliggør en moderne og meget lav Linie uden Formindskelse af de indvendige Dimensioner. Køleren er af ny, moderne og meget elegant Udseende. Vindspejlet er skraat. Hjælmklapperne i Siderne er forsynet med forcromede Greb. Skærmene er brede, lange og elegante. Trinbrædderne er smukt formede. Karosseriet har en særlig europæisk Linie, afrundet og elegant. Kuffertens Form er nøje afpasset efter Karosseriet. Haandtag, Greb og alt forcromet Udstyr er ekstra elegant. Malingen er smuk og smagfuld.

Dansk Montering og dansk Service

De nye Citroën »8«, »10« og »15« samles i Danmark paa Citroëns Samlefabrik. Fabriken er endvidere den eneste Automobilfabrik, som yder Køberne 2 gratis Eftersyn paa alle nye Vognene og den fornødne »Service« bagefter.

AUTOMOBILES CITROËN A/S
KØBENHAVN



1. Billede:
Indstillelige Forsæder.
2. Billede:
Rigelig Plads i Vognen.
Brede Døre.
3. Billede:
Haandtage og Laase paa
Dørene.
4. Billede:
Den nye Citroën »8« set
bagfra.
Kufferten er Standard.

