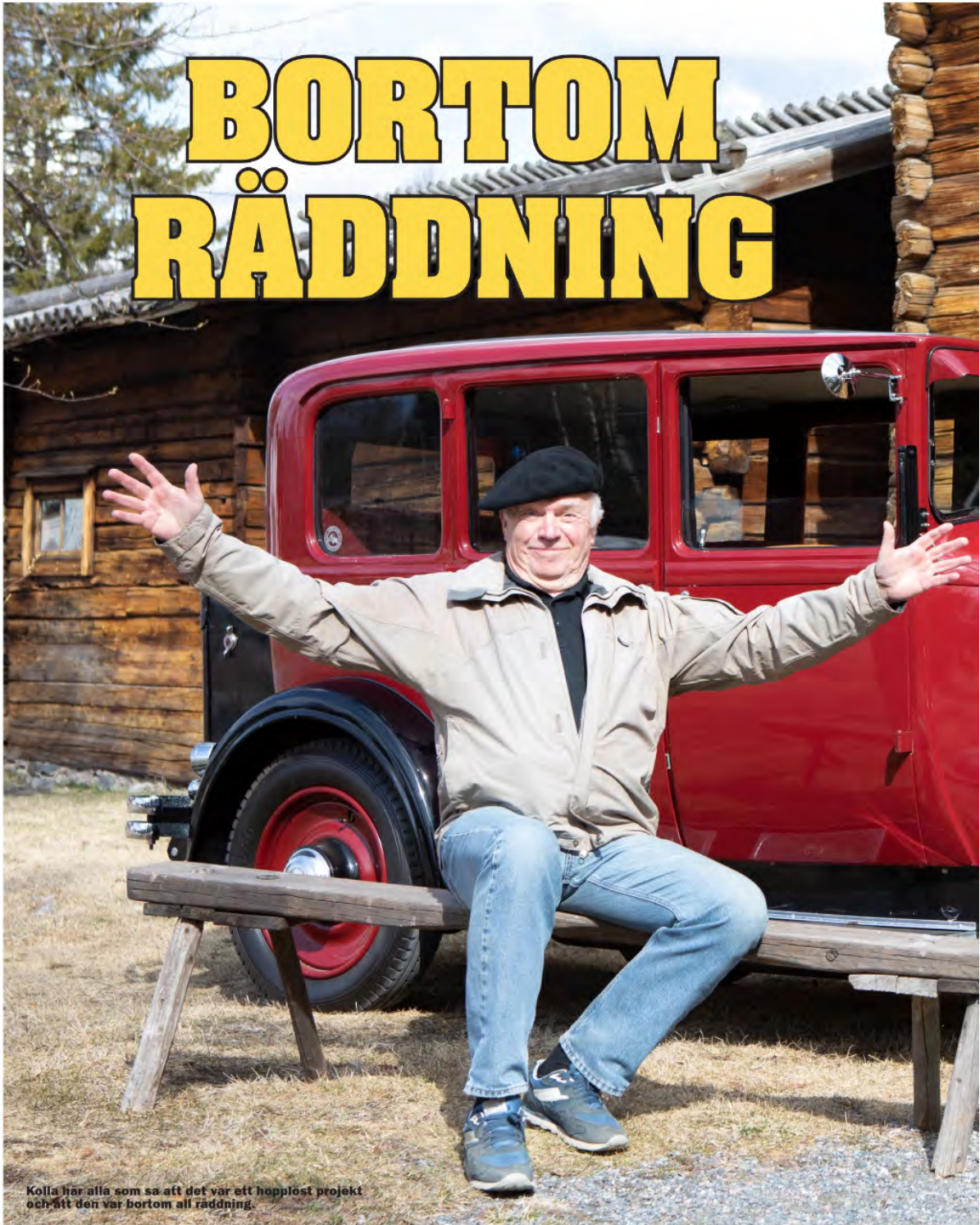


BORTOM RÄDDNING



Kolla här alla som sa att det var ett hopplöst projekt
och att den var bortom all räddning.

Bortom all räddning. Det var domen från kompisarna 1982 när Karl Erik Hansson drog hem ett lass ledsna Citroëndelar till garaget i Luleå. Icke, menade Karl Erik som efter letande i Sydfrankrike, i Oslo, i Stockholm och över halva Norrbotten fick ihop sin ovanliga C6F från 1930.

TEXT: ROBERT GUSTAVSSON FOTO: ULF FORSBERG





Toppfarten uppges vara 105 kilometer i timmen. Karl Erik nöjer sig med 80–90 med sin C6.



Kanske bidrog det varma klimatet i södra Frankrike till att bilarna hade solskärm och öppningsbar vindruta för rejäl genomfuktning – eller hade de kanske kikad på amerikanska vagnar?



Franskastudierna inskränkte sig till ett par års lektioner i realskolan, men kom ändå väl till pass under renoveringen av den ovanliga bilen. Självklart ska det sitta en basker på huvudet när du kör en sådan här bil.

Historien om Karl Eriks C6F börjar egentligen där historien om hans B11 från 1953 slutar. 1982 var B11:an klar efter en helrenovering och Karl Erik börjar använda den. En resa går till en bekant i Sikfors som följt hans renovering. Vällförtjänt beröm delas ut för renoveringen, samt en utmaning.

– Jo, han sa att han hade en bil som passade någon som mig.

Bakom en lada i trakten stod en ram, delar av en kaross och diverse andra delar. Att det var en Citroën stod klart, men det var svårt att avgöra annat än att det varit en större modell med sexa, troligen en C6F.

– Modellen är ovanlig och där delarna nu låg skulle de bara bli ännu mer fördärvade med tiden. Jag fick ta hand om dem om jag ville och på den vägen blev det.

Delarna lastades på en kärra och på vägen hem gjorde sig Karl Erik ett ärende till snickeriet i Altersbruk. Snickaren själv kom ut och kikade på delarna och var efter en titt mer

eller mindre säker på att det var resterna av doktor Atterströms bil från Norrjärden.

– Givetvis blev jag nyfiken och följde upp det spåret. Det hade mycket riktigt funnits en doktor Erik Atterström.

Karl Erik forskade vidare och fick till slut tag i hans änka som bekräftade att doktorn hade haft en Citroën när han jobbade i Norrjärden åren 1930 till 1935, men att den hade sålts till en bekant däruppe.

– De skickade mig en bild på bilen där doktorn och hans båda barn poserar framför kylaren på bilen.

Delarna ställdes upp i garaget och alla kompisar som kom förbi var rörande eniga om att det var omöjligt att få en körbar bil av detta. Det var liksom ingen idé, tyckte de.

– Givetvis sporrade det mig att få bilen klar. Nu har jag ett stort garage och det var ingen brådska. Projekt har kommit och gått och mellan varven har jag tagit ett tag med Citroënen.

Att ta ett tag mellan varven innebar bland annat att leta efter lämpliga delar. Detta var i en tid före internet och få hade ens fax.

Ringa och skriva samt prata med alla möjliga människor var det som gällde. 1983 hade Karl Erik sparat upp en C6F i Lyon och körde ner för att hämta den.

En boggiökärra kopplades efter Karl Eriks Citroën CX och tillsammans med två volontärer styrdes resan söderut. Efter ett stopp hos bekanta i Strasbourg gick färden vidare till Lyon.

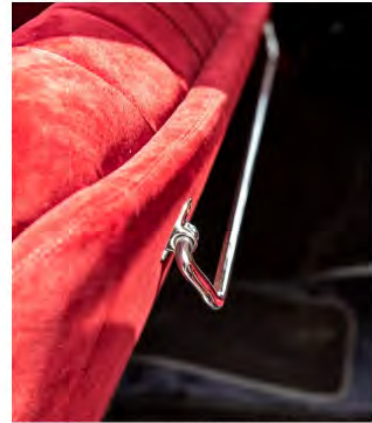
– Där körde vi vilse. Vi hade ingen vettig stadskarta och vi var på väg för att leta efter en telefonhytt när vi mötte en polismotorcykel. I backspeglarna såg jag hur han tvärvände bägen.

Gendarmen drog på blåljus och sirenen innan han körde om och Karl Erik började köra åt sidan för att släppa förbi polismannen som tydligen var på uppdrag.

– Han prejade oss och gav stopptecken. Sedan gick han ett varv runt ekipaget, stannade en stund vid boggiökärran och kikade på



Passagerarutrymmet är snarlikt det på den mindre modellen C4 och rymmer fem passagerare. Både C4 och C6 fanns som modellen Familiale med tre sätesrader.



Detta är en plådhållare och inte ett kurvhandtag. Plåden var ett välkommet värmetillskott under vintrarna i Norrbotten.



Svanen på stegplåten symboliserar den gummiupphängda motorn och att den red som en svan på vattnet. André Citroën förvärvade licensen för Chryslers "Floating Power" och använde den på sina bilar. Chrysler hade utvecklat tekniken efter teoretiska studier av vibrationer utförda av de franska teknikerna Pierre Lemaire och Paul d'Aubarède.



Nu är den räddad och visst känns linjerna igen. Bagageutrymmet fungerar även som reservhjulshållare. Notera de diskreta blinkerstämporna och det rejält utdragna avgasröret.



Bensinmätare, oljetryck, samt klocka och amperemätare flankerar hastighetsmätaren vars stil återkom i efterföljande modeller.



Typisk förarmiljö på en tidig 1930-talsbil. Den helt osynkroniserade växellådan kräver tillvänjning och dubbeltramp med mellangas.



Det avancerade bränslesystemet låter motorns vakuüm dra fram bensin från den bakre huvudtanken till den lilla hjälptanken på torpedväggen.



Krängla inte till dörrlåsen i onödan. Använd en vanlig skjutregel – det räcker. Enkelt och elegant.



Bilens temperaturmätare är en vackert skulpterad termometer på kylaren med förklarande text. När kvicksilvret går högst upp när den markeringen Danger Vapeur (Fara Ånga).

elegans. Dessutom är den gummiupphängd vilket ger mindre vibrationer i resten av bilen. Bensinförsörjningen är lika genial som komplicerad. Huvudtanken sitter baktill på bilen och rymmer omkring 60 liter.

– Vakuump från motorn drar fram bensin till den främre tanken som sitter på torpeden. Den rymmer cirka 15 liter och när den är full stängs systemet av igen. Från främre tanken rinner bensinen med självtryck till stiftförgasare. Att klura ut hur det systemet fungerade tog några timmar, skrattar Karl Erik.

Hans bil var troligen lackerad i en mörkbrun kulör när den var ny, men Karl Erik fastnade för vinröd med svarta skärmar. Andra avsteg från originalet är att den fått både pilar och blinkrar.

– På den tiden sträckte du ut handen åt vänster om du skulle svänga vänster. Vevade du med armen skulle du däremot svänga höger. Men det är få som vet om det idag och blinkrarna är en ren säkerhetspyrl.

Den treväxlade lådan kräver en hel del artisteri från föraren och kräver både dubbeltrampning och mellangas för att gå smidigt.

Toppfarten uppgavs vara 105 kilometer i timmen men bäst går den i 80–90 och var den än kommer häpnar folk över att det varken är en Chevrolet eller Ford, utan en Citroën.

Det tog 33 år att renovera bilen och den är nästan klar. Det som saknas är ett Citroën-emblem till huven samt ett av de två signalhornen. Nu sitter enbart det mer lågmälda, avsett för stadstrafik, på plats.

– Det andra är avsett för landsväg och så högljutt att det ska kunna skrämra bort kor på 100 meters håll. ■■



Paus längs vägen och Karl Eriks nästan nya CX visade sig vara en bra dragbil under hela resan.



Äventyren och polarforskaren Richard E Byrd använde specialbyggda C6:or under sin andra expedition till Antarktis 1934. Efter expeditionen telegraferade Byrd till André Citroën: "...historisk i Antarktis, deras avslutande färd var på 442 kilometer i -20 till -70 graders kyla".

” HUV OCH SKÄRMAR GICK I ALLA FALL ATT ANVÄNDA ÄVEN OM MOTORN SATT ORDENTLIGT FAST.

TEKNISK SPECIFIKATION

Citroën C6F 1930

Motor: Vätskekyld, frontmonterad sexcylindrig radmotor. Cylindervolym 2 650 cc. Boring/slaglängd 75/100 mm. Sidventiler. Enkel kamaxel i blocket. Enkel Solex stiftförgasare. Effekt 53 hk vid 3 000 varv/minut. 14 CV (franska skattehästkrafter).

Kraftöverföring: Treväxlad manuell låda, golvspak, bakhjulsdraft.

Chassi & kaross: Ram med separat täckt kaross av stål. 5 passagerare (inklusive föraren).

Bromsar: Mekaniska vajerstyrda bromsar. Trummor fram, trummor bak. Westinghouse vakuumservo.

Mått & vikt: Längd: 4 600 mm. Bredd: 1 730 mm. Höjd: 1 800 mm Tomvikt: 1 540 kg.

Prestanda: Toppfart: cirka 105 km/tim.

Övrigt: Produktionsår C6 1928-1932 (C6F september 1929-juli 1931). Antal tillverkade C6: 61 280 (C6F: 37 119).



Mer historiskt än så här kan det inte bli för en C6. Märkets grundare André Citroën tillsammans med bröderna Michelin 1931, allt enligt texten på fotografiets baksida.

– Baksätet hade räddats och förvarats på en vind. Det byttes bort och nästa ägare byggde om det till en soffa till sin sommarstuga på 1940-talet. Den hamnade på tippen så småningom.

I början av 1990-talet hade Karl Erik samlat på sig så mycket delar att det skulle räcka för en renovering. En och annan ny del hade köpts genom bekanta i Frankrike, bland annat helt nya navkapslar.

De tre motorerna lämnades in till Westboms mekaniska som lovade att plocka de bästa

bitarna och bygga ihop en motor av dem. Problemet var kolvarna som inte gick att uppbringa.

– Jag skrev till en firma i San Diego som specialtillverkade sex kolvar enligt mätten som Westboms fått fram. Sex månader senare kom en fraktavi och jag kunde hämta ut dem på posten.

Karl Erik lät renoveringen ta den tid det tog. En timme här och där och plötsligt 2017 var bilen klar för registreringsbesiktning.

– Visst hade bristen på delar bromsat upp

renoveringen, men jag lärde mig mycket om just C6 under resans gång och har fått träffa många roliga och trevliga människor inom hobbyn.

Citroën C6 lanserades 1928 och slutade tillverkas i oktober 1933.

– Citroën var ganska avancerad för sin tid och hade bland annat mekaniska bromsar som styrdes av vajrar. På den tiden använde många stag.

Motorn är av sidventilstyp, men ser ut att vara en toppventilmotor. Ventilåpan är bara en tändstiftskåpa och är ett utslag av fransk



Räddad och hämtad från Ekerö – huven är pålagd lite löst för att ge en bild av hur bilen kunde se ut. Både den och EPA:n i bakgrunden bidrog till att se hur en Citroën C6 var konstruerad.



I Lyon hittades denna bedagade skönhet som givetvis drogs hem till Sverige.



För att inte behöva importera en bil demonterades motorn och plötsligt var det "bara" reservdelar som importerades.



Frankrikes handelsminister Louis Serre kliver ur en C6. Bilden är från 1933.



Besiktningshallen i Luleå 2017. Karl Erik lämnar hallen med blankt papper och känslan: "Var det inte svårare".



Fyndskicket 1983 – doktor Atterströms Citroën hade sett sina bästa dagar och ansågs vara bortom all räddning.

Citroën C6 i ett nötskal

Citroën C4 betyder Citroën med fyra cylindrar och modellen lanserades 1928 tillsammans med den snarlika C6, vilken hade en sexcylindrig motor under huven. C6 såldes i elva olika karosutföranden och under 1929 ersattes den med den modernare C6E. Till 1930 års modell kommer C6F som moderniserats ytterligare och spårvidden ökades till 1 420 mm.

Samma år fick påve Pius XI just en C6F av Citroëns italienska generalagent. Citroën själva förberedde samtidigt en uppföljare till

1920-talets Afrikaexpeditioner. Resan skulle gå tvärs genom Asien och för ändamålet försågs sju stycken C6F med Kégresse-Hinstins halvbandarsystem. Expeditionen genomfördes från april 1931 till mars 1932.

C6F ersattes till 1932 års modell av C6G vilket blev den sista versionen av C6. Modellen slutade tillverkas i oktober 1933. Även om modellen slutade tillverkas valde Richard E Byrd tre stycken C6:or med halvbandarsystem som kompletterande transportmedel till slädhundarna under sin andra expedition i Antarktis 1934.

Denna bild fick Karl Erik skickad till sig av doktor Atterströms son. Bilden är troligen tagen 1930 då bilen var helt ny.





Emblemet SIX i grillen avslöjar att det sitter en sexa under huven.

Höger bakskärm har det iögonfallande C SIX-emblemet. Ingen i den hetsiga Paristrafiken skulle missa vad detta var för en bilmodell.



Toppventiler? Inne, det är en sidventilssexa. Det som ser ut som en ventilkäpa är snarare en tändstiftskäpa.



Stigförgasare av fabrikat Solex.



Elektrisk självstart från Delco-Rémy och kylning via vattenpump. Det var saker som gärna framhölls i reklamen för denna modell.

renhornet som jag hade monterat innan han kom fram till mig.

Efter en del diskussion stod det klart att polisen letade efter en försvunnen svensk bil och att han nu hade hittat den.

– Han var kompis med killen vi skulle till och hade lovat att hålla utkik efter oss, ifall vi körde vilse.

Esporterade av gendarmen kom de till torget där de prejades ännu en gång, då av en Citroën.

– Mottagande blev typiskt franskt med kramar och kindpussar och en lång ström av ord på franska. Jag var inte van vid sådant och blev lite överrumplad.

Bilen hämtades och surrades fast på släpet och kvällen avslutades på fransmannens favoritbar. Där diskuterades bland annat problemet att få bilen över gränsen. Som den var nu skulle den troligen räknas som en bil, men om de plockade ur motorn och lade i CX:en skulle det bara vara reservdelar.

– Någon på baren undrade varifrån vi var och

en världsatlas skaffades fram. Jag pekade ut Luleå på kartan och när fransosen förstod att jag åkt så långt för en skrotbil skakade han på huvudet och försvann medan han mumlade "imbecil".

De lånade en verkstad för att plocka ur motorn och där väckte Karl Eriks CX det största intresset, eller rättare sagt hans Calixvärmare. Föga förvånande hade de aldrig sett en elektrisk blockvärmare och Karl Erik hade ganska svårt att få dem att förstå att den behövdes under ganska stor del av året.

Hemresan gick bra förutom passagen av gränsen till Belgien. Den franska tulltjänstemannen efterfrågade papper och menade att det inte skulle gå för sig att passera gränsen utan dem. Dessutom var den expedition där sådana papper kunde hämtas stängd för dagen.

– Jag pratade på och visade bilder på min B71, pratade om ostar och annat som kunde muntra upp honom och frågade om vi inte kunde lösa det ändå? Jodå, svarade han och gned fingrarna. Några franscedlar skulle lösa det problemet.

På belgiska sidan var Karl Erik beredd att prata på om de saknade papperen men den belgiske tjänstemannen bara skakade på huvudet och menade att sådana papper inte finns och att det var ett fult sätt av hans franska kollega att tjäna en extra hacka.

De närmaste åren blev det ett par resor till med boogickärran. En gick till Ekerö utanför Stockholm där det fanns en C6F ombyggd och nedkapad till EPA-traktor

– **Huv och skärmar** gick i alla fall att använda även om motorn satt ordentligt fast.

En tredje resa gick till en liten by utanför Oslo och det vraket hade bland annat fina slar som kom väl till pass.

Under tiden blev det flera upptäcktsresor i Norrbotten.

– Originalaxlarna fick jag spår på. De hade använts till en hästsvagn.

Den hade med tiden bytt ägare och efter ett par ägare slutade spåret. Kanske skrotades vagnen eller lämnades i skogen.