

Hjulius - en Citroën DS 19 1958/1980



Inledning

Jag vill med denna artikel slå ett slag för ett ökat intresse för Citroëns ID- och DS-modeller. Den 6. oktober 1980 var det 25 år sedan den epokgörande DS 19 presenterades på Parissalongen. Till Sverige importerades 99 stycken DS 19 1956. Av dessa fanns 1975 endast 2 registrerade. Åtminstone går den ena av dessa alltså jämt i trafik i Uppsala i dag.

Men de flesta av de tidiga ID och DS har gått till skrot. Och många av långt senare årsmodell också för den delen.

Låt oss hjälpas åt att bevara ID och DS från olika delar av epoken. Det är hög tid att förhindra nedskrotning av renoverbara ID och DS och att ta hand om användbara reservdelar från bilar som skrotas och från reservdelslager hos de firmor som har hållit på med ID och DS och som kan ligga kvar med delar. Vissa delar till tidiga ID och DS kan vara svåra att skaffa fram inom landet.

ID 19 1960

Själv har jag sedan ungefär fem år tillbaka funderat på att köpa en tidig ID eller DS. Sedan 1971 äger jag en B 11 Sport 1954.

Det hettade till inom mig i augusti 1976 när jag i Kristianstad fick se en välvårdad ID 19. Då var jag inte så väl bevandrad i dessa bilar att jag direkt kunde fastställa årsmodellen. Utvändigt var det främst positionslamporna på mittstolparna, som indikerade att det var en tidlig ID 19. Registreringsnumret antecknades. På den tiden kunde man ringa bilregistret och få uppgifter om en bil och dess ägare - numera är det oftast upptaget i Stockholm.

Bilen var en ID 19 1960 och dess kvinnliga ägare bodde i Blekinge. Av henne fick jag veta att bilen endast gått c:a 130.000 km. Hennes f d make hade Citroënverkstad och hade skött bilen genom åren. Bilen var emellertid inte till salu just då. Jag har sedan dess haft flera kontakter med ägarinnan, senast i maj 1980, då jag ringde upp och förklarade att mitt intresse för hennes bil hade minskat av skäl som framgår nedan. Mätaren hade då ännu inte passerat 140.000 km.

Hon hade fortfarande inga planer på att avyttra sin kära ID. Vi var dock överens om att bilen måste komma i gode händer den dag som försäljning blir aktuell.



Hjulius - en Citroën DS19 1958. Ännu i mars 1980 fanns de gamla registreringsskyltarna på. Den tidiga fronten fanns på årsmodellerna 1956-1962.

DS 21 Pallas 1966

Våren 1979 var det mycket nära att jag blivit ägare till en Citroën DS 21 Pallas 1966 med halvautomat. Vinröd lack och prydlig inredning i matchande röd tygklädsel. Vid närmare granskning fann jag att det fanns en del att göra på bilen innan den blir en pärla. Men den är nog ett bra objekt. Den finns i Linköping och priset är 2.500 kr., om någon är intresserad!!



Tyvärr är det en ganska vanlig syn när bakskärmn monterar av: Rost i hjulhus och skärminnfästningar. Så här såg det ut hos ovan nämnda DS21.

DS 19 1958

I mars 1980 dök tillfället upp! En Citroen DS 19 1958 i gott skick blev jag erbjuden att köpa. En väl bibehållen 50-tals DS med mycket lågt miltal blev min en månad senare. Den är svart med turkosfärgat tak. Lacken är original från 1958, men med viss omlackering 1959 på höger sida. Förhoppningsvis kan lacken rekonditioneras och bibehållas. Inredningen är otroligt väl bibehållen. Den gråvioletta velourklädseln är som ny, med undantag för några småfläckar. Innertaket är ljust och fint, utan rökskador. Instrumentpanelen är också i det närmaste nyskick.



Instrumentpanelen på de tidiga DS19 (tom 1961) skiljer sig markant från den på senare årsmodeller. Bl.a. finns en mekanisk klocka på framsidan av askkoppen.

Kromdetaljerna har tärts något av tidens tand, så en del kommer att kromas om.

Motorn spinner fint och vid M-test uppmättes 9,0 i kompression på samtliga cylindrar.

LHS 2 oljan hade aldrig blivit bytt. Jean Panozzo, Solna Bil och Motor, rensade hydrulsystemet och fyllde på ny olja. Han var imponerad över hur tätt och bra hydrulsystemet var. Avgassystemet lär ha suttit i bilen i över 20 år och var förvånansvärt väl bibehållet. Främre rör och ny ljuddämpare har jag lyckats köpa för att ha i reserv. De långa rören (ca. 3,7 m) har jag beställt och fått fel typ av två gånger, men det blir kanske tredje gången gillt. På 50-tals DS 19 (men ej på ID 19) satt en kromad bred gjuten lättmetallist med reflektor på bakskärmarna. På min DS 19 hade den högra gått i två delar. Den tycks vara svår att skaffa. Ingen hjälp får jag från Citroen. Men detta problem har löst sig tack vare Börje Samuelsson i Halmstad.

Lennart Linnerhag i Källered har också en DS 19 1958.



Typiskt för DS19 1956-1959 är de korta bakskärmarna med den gjutna lättmetallisten för reflektorn.

Linnerhags DS 19 har chassinummer 33 603 och min har 33 629. Endast 25 DS 19 har alltså rullat ut mellan våra vagnar. Eftersom i storleksordningen 100 DS 19 tillverkades per dag, så har troligen våra vagnar lämnat fabriken samma dag, gissningsvis någon gång i februari 1958.



Tändsystemet saknar fördelare, men har dubbla brytarspet-sar, kondensatorer och strömspolar. Biltestarna på Motor-männens Teststation i Fisksjöäng i Stockholm påstod med tjurskallig envishet att tändsystemet på Hjulius var ombyggt. Därmed gav de betyg på sig själva!





Julius Lindblom visar här hur karossen kan lutas med hänsyn till kurvradie, fart och vägens dosering. På bilderna ovan har det gjorts manuellt.



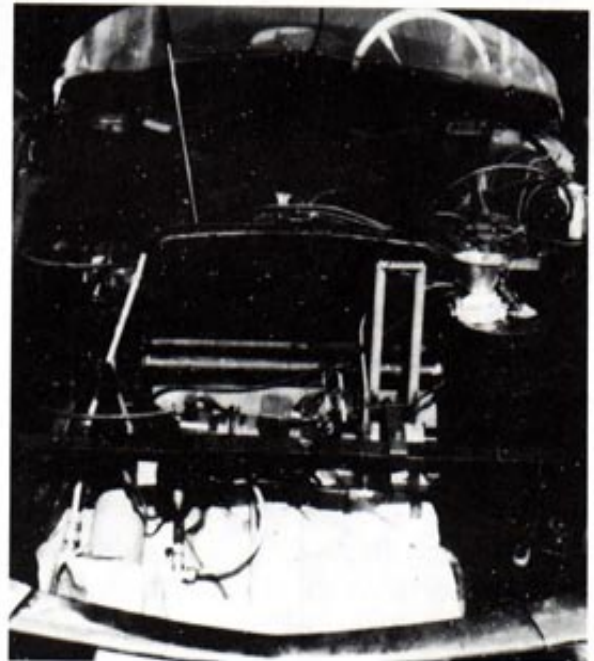
All extra utrustning är numera borttagen och det finns endast kvar en del spår i form av extra hål, bucklor och klipp i en del plåtar samt ett av hydraulvätska enormt nerkladdat motorrum.

Historien om Hjulius

Hjulius inregistrerades den 15. april 1958 på Automobiler Citroën AB, Virkesvägen 26, Stockholm och erhöll därvid registreringsnummer A 40 782. Enligt uppgift av Tore Gidlund, som blev bilens andre ägare, var det chefen för Citroën i Sverige, Arendahl, som körde den svarta, eleganta Citroënen som tjänstebil våren 1958. Ungefär 10.000 km kördes under dessa tre månader.

Tore Gidlund, då bosatt i Sollentuna utanför Stockholm, köpte bilen i juli 1958 av Eskil Lindqvist, som då var försäljningschef på Citroën. Nytt registreringsnummer blev B 14 803. Anmärkningssvärt är att det i det första instrumentet från april 1958 anges att ringdimensionen bak är 155-400, medan det i instrumentet tre månader senare står 165-400. På bilen sitter Michelin X 165-400 runt om och det är de däck som suttit på sedan bilen var ny. Gidlund körde 8.000-9.000 km under andra halvåret 1958 innan han sladdade av vägen mot en stolpe med ena sidan först.

Julius Lindblom i Sollentuna köpte den skadade DS'en av försäkringsbolaget Ansvar och lät reparera den. Reparationen gjordes av hans närmaste granne, Sture Brodin, som på den tiden hade verkstad. Lindblom arbetade med studier av ett tåg »Ortoplan«, vilket bl.a. skulle luta med hänsyn till kurvor och doseringar. Han gjorde försök med ventiler och impulsdon inbyggda i denna DS. Bilen registrerades med ett hydrauliskt självdoseringsaggregat den 1. juli 1959. Tjänstevikten blev därmed 1 320 kg i st. f. 1 280 kg. Bilen återregistrerades den 16. juli, men överfördes till beredskapsregistret redan den 31. augusti samma år. Den har därefter endast använts för dessa doseringsförsök, där karossen kunde lutas upp till 9° vid kraftig kurvtagning. Från 1959 fram till 1980 har således denna unika DS 19 körts mindre än 1.000 km (100 mil!).



På reservhjulets plats och på sidorna i motorrummet fanns diverse hydraulik och mekanik för att åstadkomma den automatiska doseringen av karossen.

Hjulius hade gått sammanlagt 1.965 mil då jag i april 1980 blev lycklig ägare till honom.

Sedan dess har jag kört ca. 90 km. Då bilen blev helt avregistrerad den 16. mars 1963 har jag i april 1980 förregistrerat den, varvid det nya moderna numret blev ANA 916.

Kan ni tänka er att bilen blev registrerad som årsmodell 1980! Med tanke på all den möda jag lagt ner på alla handlingar som idag krävs för registrering blev jag ganska upprörd över att man vid länsstyrelsen i Stockholm inte kunde göra rätt. Man erkänner misstaget, men kan inte ändra uppgiften, så nu är det en DS 19 1980 fram till registreringsbesiktningen.

Nu har jag ett intressant och förhoppningsvis inte allt för omfattande renoveringsarbete framför mig.