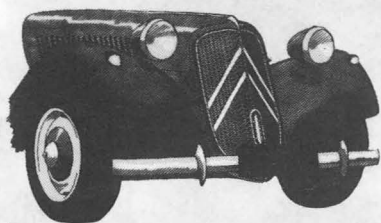




Attraction 136



TRACTION *SPECIAL*

Gensyn

Lørdag den 3/11 kl. 12.00 (den lille redaktion håber på at bladet er læserne i hænde) bliver der mulighed for at se den vidunderlige gamle 7A fra 1934, som blev omtalt i sidste nummer af TS. Den er erhvervet af vort medlem Tonny Larsen i Augustenborg. Vi håber at mange vil møde op for at fejre denne store dag; det bliver jo den ældste traction i Danmark. Mødet foregår hos Citroën i Sønderborg - mon ikke der vil blive budt på en eller anden forfriskning?

På gensyn!

Jørgen Kjør.



Kommende møder:

VEST:

Dette efterårs-lokalmøde vil Henning i Års stå for. Det bliver afholdt lørdag d. 10/11 fra først på eftermiddagen, sluttende med aftensmad på sammenskudsbasis. Tilmelding snarest, af hensyn til indkøb. Det bliver spændende at se medlemmernes fotos fra sommerens oplevelser! Medbring selv! Mon ikke Henning viser os sin nyerehvervelse? Hennings telefon: 08-62 11 51

ØST:

Der afholdes lokalmøde hos Gunnar Rasmussen i Helsingør fredag d. 30/11 kl. 19.30. Vi håber på et taltstærkt fremmøde - ikke mindst fra de mange nye medlemmer. Der foreligger endnu ikke noget program, men mon ikke det kommer til at handle om sommerens begivenheder. Tag billeder med! Og ta' lige og meld din ankomst på 02-21 48 76, senest dagen før, så vi har et indtryk af hvor mange vi bliver! Svares ikke, prøv 01-395320.



T.A.D. sommertræf 1984

Vort årlige sommertræf var denne gang henlagt til Feriehotel Kattegat i Bønnerup, på Djurslands nordkyst. Faciliteterne var udmærkede, men mulighederne for socialt samvær var ikke nær på højde med de tidligere års i Hadsten. Men! Der var mødt 15 biler op, heriblandt 2 svenskere og en nordmand, derudover en fransk Acadiane. Den franske indeholdt "den lokale formand", omtalt i beretningen fra Normandiet i sidste nummer.

Fredagen gik med almindeligt socialt samvær - dvs. 1 kasse øl.

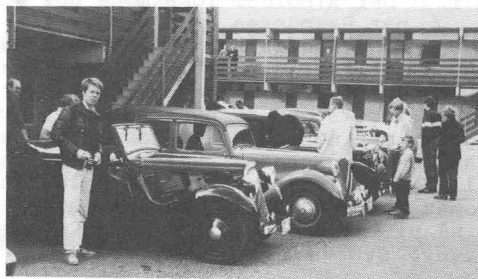
Lørdag formiddag indfandt de sidste deltagere sig og stumpemarkedet kunne begynde. Det bestod af Christian Friis' og Sanny Holms velassorterede boder; det er helt utroligt hvad disse to fyre kan trylle frem. Resten af dagen gik med småhygge og sludren med de mange interesserede der dukkede op. En planlagt filmforevisning gik også fint.

Lørdag eftermiddag afholdtes klubbens generalforsamling, se referat andetsteds her i bladet.

Lørdag aften var der fællesspisning på hotellets restaurant. Det var et rigtigt "jydebal", som nogen kaldte det, med en yderst smagløs traktør af et selvspillende hammondorgel med rytmebox. Det medførte at de fleste fortrak til de private gemakker, hvilket dog ikke gjorde hyggen mindre. Hvor er det dog skønt at man hver gang der er træf stadig møder masser af nye hyggelige mennesker, som sammen med de allerede kendte

gør turene til uforglemmelige oplevelser.

Efter morgenmaden søndag startede den mest vellykkede del af træffet, efter min mening, nemlig den årlige konkurrencetur. Første stop var på Gl. Estrup slot, hvor den første opgave skulle afleveres. Der skulle findes forskellige naturmaterialer, hvis forbogstaver dannede ordene TRACTION AVANT. Mon folk på Djursland glemmer dagen hvor føreren af en





Bilerne i vifteopstilling foran Gl. Estrup slot.



Pos Søren Vestergård, hvor manden kom ned fra loftet



Fra Citroën i Randers, hvor vi afholdt manøvreprøve og skønhedskonkurrence



Erik Hougaard og Hroar Toppenberg ved præmieoverrækkelsen, hvor Erik løb med det meste

flot gammel Citroën standser en mand, der er i gang med efterårsgravningen og beder om en orm!! Efter et passende ophold på Gl. Estrup gik turen videre til næste stop, Søren Vestergård i Vester Alling, der havde inviteret alle deltagerne på ostebord og rødvin. Det var en stor oplevelse at se hans værksted. Som Irma belærte Finn: "sådan skal det bare se ud".

Efter et let tryk på knappen forsvandt ostebordet op under loftet igen (det var anbragt på liften) og efter et velbekomme fra Søren gik turen videre. En stor tak til Søren.

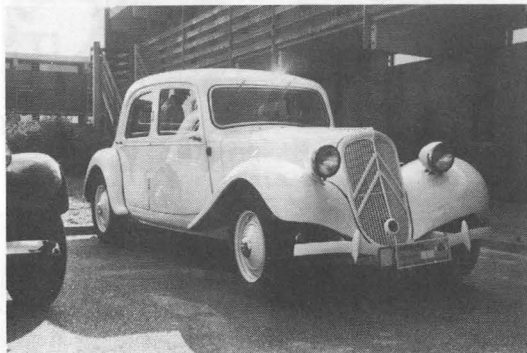
Sidste stop på turen var som sidste år hos Citroën i Randers, hvor Birthe og Henning Kjærgård igen bød på forfriskninger. Her følte vi os som altid velkomne. Hermed en stor tak til Birthe og Henning - næste år skal I nok få fred for os.

I Randers løb den sidste store konkurrence af stabelen, nemlig publikumsafstemningen om den flotteste bil. Det blev velfortjent Erik Hougaard, der løb af med sejren. Samme person vandt også lodtrækningen blandt de afgivne stemmer - hvem Erik havde stemt på skal ikke oplyses her.

Da point'ene fra dagens konkurrencer var talt sammen viste det sig at Erik Hougaard havde scoret hattrick. Flot klaret - tillykke Erik og dine medpassagerer!

Efter præmieoverrækkelserne sluttede dagens og weekendens arrangementer i strålende solskin. Håber at alle nåede velbeholdent hjem. Jeg og min co-driver gjorde, idet vi i Hennings bod havde sikret os et par fortræffelige flasker Citroën-vin.

JØRGEN KJÆR

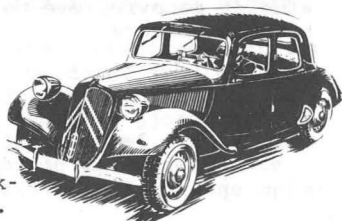


Bjørn Mogensen mødte op i sin nyrenoverede Sport 1951. Vognen blev samlet færdig natten til fredag. Den er helt hvid!

TRACTION *SPECIAL*

STOF TIL TRACTION-SPECIAL

- sendes til Jens Møller Nicolaisen, Ravnsborggade 5A, 4.th., 2200 Kbh. N. 01-395320. Der mangler principielt til enhver tid materiale - især historisk/teknisk. Vær iøvrigt opmærksom på datoen for deadline forrest i Attraction.



STAFETTEN



Kære læsere! I kommer desværre til at undvære STAFETTEN denne gang, da dette nummers bidrag ikke er dukket op på den lille redaktion. J.



Generalforsamlingen

Her et kort referat fra klubbens egentlige stiftende generalforsamling, der som bekendt blev afholdt sammen med årets sommertræf på Feriehotel Kattegat.

Hroar Toppenberg lagde ud med at gøre en lille status over vor klubs endnu korte historie.

Det til medlemmerne tidligere udsendte forslag til vedtægter for klubben blev gennemlæst og vedtaget uden ændringer. Vedtægterne vil blive udsendt til alle senere på året.

Vi kunne derefter gå over til den egentlige generalforsamling, med dagsorden iflg. netop vedtagne vedtægter.

Som dirigent valgtes Erik Hougaard. Herefter gennemgik Hroar de mange aktiviteter som klubben har været involveret i, i dette jubilæumsår, herunder også de gennemgående aktiviteter såsom bladet, diskussionen om reservedelsformidling, klubbens muligheder og begrænsninger samt den formaliseringsproces vi har været igennem.

Efter formandens beretning gennemgik Jørgen Kjær klubbens regnskab og økonomi - regnskabet godkendtes af forsamlingen, men vi kunne hurtigt enes om at økonomien kunne være bedre.

Kontingentet for 1985 blev herefter fastsat til 150 kr. Under dette punkt diskuterede vi også om vi skulle have et indmeldelsesgebyr for nye medlemmer, da det har vist sig at hvert nyt medlem faktisk har kostet ca. 40 kr. (div. materiale, blade og porto) før indmeldelsen har været en realitet. Vi enedes dog om at droppe det, idet det forhøjede kontingent skulle kunne dække disse udgifter.

Herefter gik vi over til valget til den nye bestyrelse. Hroar, Jørgen og Jens har siden Kim Clasen trådte ud siddet som bestyrelse. De tre ønskede alle genvalg. Herudover skulle endnu to bestyrelsesmedlemmer samt en suppleant vælges, ligesom der skulle vælges revisor og revisotsuppleant. Den nye bestyrelse ser sådan ud:

Formand: Hroar Toppenberg. Kasserer/medlemsregistrering: Jørgen Kjær. Redaktør: Jens Møller Nicolaisen. Bestyrelsesmedlemmer (nyvalgte): Finn Lyster og Bjørn Mogensen. Bestyrelsessuppleant: Gunnar Rasmussen. Som henholdsvis revisor og revisorsuppleant valgtes Erik og Karen Hougaard. Der var ikke opstillet andre kandidater til bestyrelsen.

Under "eventuelt" faldt snakken, som så ofte før, på spørgsmålet om reservedelsformidling til medlemmerne i klubregi. Måske er behovet slet ikke så stort, som vi går og tror. Der var enighed om, at det er begrænset hvad klubben kan og bør gøre - og at den ikke kan involvere sig økonomisk. Men - lad os fortsætte denne debat, f.eks. i bladet. Vi kunne alligevel konstatere at klubben allerede har gjort en del for sagen, idet de fleste, takket være klubben, nu kender til de ting der findes at købe rundt omkring, ikke mindst hos Chr. Friis og Sanny Holm.

Ref.: Jens.

Bryllupsrejsen 1947...

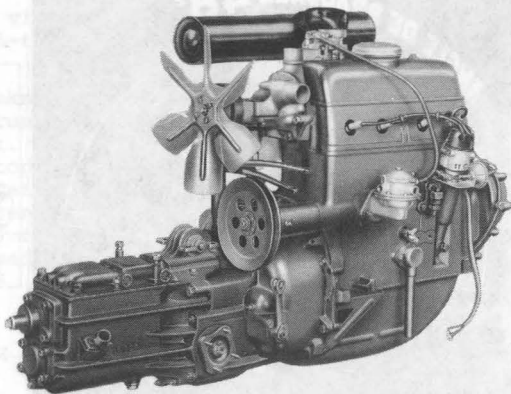


Jørgen Emil Engel fra Birkerød har sendt den lille redaktion disse to billeder, med følgende kommentar: Ifølge min far blev bilen registreret den 4/8 1939. Den kørte under krigen på kørselstilladelse for Værløse kommune, idet min farfar, som ejede den var ingeniør for kommunen. Han hed J.E.Engel, hvis nu der er nogen, som stadig har registreringsatten. Billederne er taget på mine forældres bryllupsrejse i 1947. Bilen blev solgt for 1200 kr. i 1956. Eksisterer den stadig?

Tak til Jørgen Emil for denne historie. Hvis bilen blev registreret den 4/8-39 har det næppe været første gang! Ved granskning af billederne kan man se det drejer sig om en sport af årgang 1934-35: to ventilationsluger ved forruden, plane lygteglas, forchromet kølerkappe. De små gitre i forskærmene (til bilens dythorn) og chevron'ernes placering udvendigt på kølerkappen kunne tyde på årgang 35. Desuden vides at flere biler med stelnummer 1934 først indregistreredes her i landet i 1935-36, med enkelte træk fra disse årgange. Hvad med nummerpladen?

J.

Om tuning



Vort medlem Kaj Sørensen fra Næstved har sendt redaktionen en fotokopi af en artikel i det svenske blad "Teknik för alla" fra 1952. Den er lang, men da den både fortæller noget om det dengang tilgængelige udstyr og om resultaterne, der kunne opnås med det, kommer her et lille udtræk.

Ved tuning af en 11CV Citroën knytter interessen sig i første omgang til indsugnings- og udstødningsmanifoldet, som bør gøres større samt poleres, ventilerne og topstykket. Kompressionen er i standard ca. 6,5:1 og kan ikke øges til over 7,5:1 uden risiko. Dette betyder en afhøvling af topstykket med 1,5 mm for type P og 1,1 mm for type BL. Til begge typer vogne findes seriefremstillede specialtopstykker med kompression 6,8 og 7,2. Her kan nævnes "SPEED"-topstykket, der tillige har den fordel at forbrændingskamret er specialbehandlet mod korrosion.

Desuden fås specialfremstillede cylinderforinger og letmetaltstempler, fra "PIONCHON & DU RAGET" og "MONOPOLE".

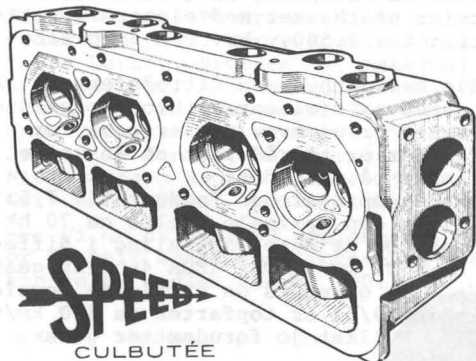
Den originale krumtapaksel bør bibeholdes - og det er en af grundene til, at man ikke bør øge kompressionen til over 7,5:1. Med en hårdforkromning samt en nøjagtig afbalancering af krumtappen kan man dog tillade sig en nedslibning af topstykket med henholdsvis 2,1 og 1,9 mm for type B og BL, hvorved kompressionen over stiger 7,5:1. Dette nødvendigvis gør monteringen af specielle plejlstænger. De franske "C.B.P." er ca 50% lettere end i standard og har meget solide lejer.

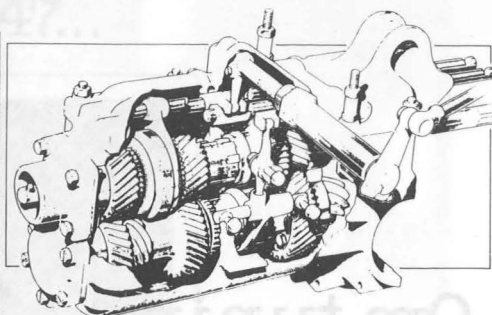
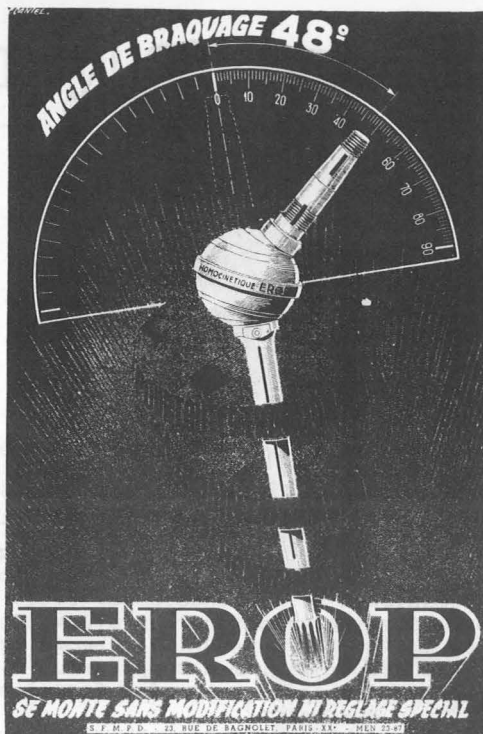
Når man arbejder med afhøvling af topstykket, er det nærliggende at forøge ventilerne størrelse. Dette vil kræve monteringen af særligt varmbestandige ventilsæder, i det mindste for udstødningsventilernes vedkommende.

Det franske SPEED tuningsudstyr giver to muligheder, hvad angår indsugningsmanifolds; én eller to karburatorer. Normalt udrustes de dobbelte med to stk. Solex 32 PBIC. En del andre firmaer leverer dobbelte indsugningsmanifolds, medens der synes at være ringe interesse for specielle udstødningsmanifolds. SPEED forventes at komme med et udstødningsmanifold med 3 mm større indvendig diameter. Vigtigt er det, at såvel indsugnings- som udstødningsmanifolds poleres indvendigt.

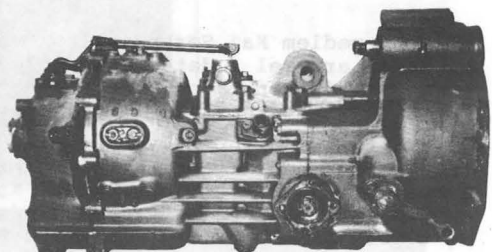
Med mindre det drejer sig om en ren racertrimning, med en kompression på over 8:1, kan motorens originale tændingssystem anvendes.

Noget som ofte har givet anledning til klager på Citroënerne er kardanakslene, som ikke sjældent har vist sig at være uholdbare, men





REDA 4-trins gearkasse



COTAL 5-trins gearkasse

frem for alt givet vognen en meget ringe styrevinkel på maximum ca. 34 grader. Især to firmaer, "EROP" og "VILLARD", har taget sig af dette problem. Disse kardaner er væsentligt kraftigere dimensionerede og bedre beskyttet mod fugt og snavs, idet de er helt indkapslede. De to aksler giver en styrevinkel på henholdsvis 48 og 51 grader.

For at undgå rystelser, der forplanter sig til differentiale og gearkasse, findes vibrationsdæmpere af mærkerne APPLES DEVILLE og F.C.CHAR-TRAIN, som monteres mellem akslernes kardanled. De førstnævnte koster kun ca. 30,- kroner i Frankrig.

De fleste ejere af en tuenet Citroën 11 finder snart ud af, at et fjerde gear ville være på sin plads. Der findes et utal at vælge imellem. Forrest i konkurrencen ligger den nye REDA, som kan monteres uden nogensomhelst forandringer på såvel motor som differentiale. REDA-gearkassen koster ca. 1200,- kr. Den billigere DURIEZ, til ca. 750,- kr., er af væsentlig dårligere kvalitet. "COTAL" fremstiller (desværre nu kun på bestilling) raffinerede 4- og 5-trins gearkasser med elektromagnetisk gearvalg; prisen desværre i overkanten: ca. 2.500,- kr. ved specialbestilling.

Man bør være opmærksom på den lille særegenhed ved Citroën'en, at ikke to af vognens fem hjul vejer det samme og sjældent er blot nogenlunde afbalancerede. Men ikke nok med at vægten er ujevn, den er også for høj, hvorfor det under alle omstændigheder er tilrådeligt at anskaffe nogle af de mange letmetalhjul der findes på markedet.

Til slut en lille sammenfatning. Med kompressionen forøget til 7,5:1, større ventiler og to karburatorer bliver den maximale ydelse ca 70 hk ved 4500 omdr./min. Med 3-trins gearkasse og højeste udveksling i differentiallet giver dette en topfart på ca. 125 km/t. Med REDA 4-trins gearkasse og udveksling 8/35 ca. 130 km/t - og givetvis en strålende acceleration. Med samme gearkasse og udveksling 9/31 er topfarten ca 140 km/t. Øges kompressionen i motoren til 8,5:1, hvilket jo forudsætter ganske

omfattende ændringer af motorens vitale dele, når man effekter på op mod 85 hk v. 5500 omdr/min. Med den 5-trins COTAL gearkasse har man opnået hastigheder på omkring 175 km/t!

Såvidt trimningseksperter i Teknik för alla. Jeg håber ikke noget er gået tabt eller kan misforstås grundet den kraftige nedkogning af artiklen samt oversættelsen fra svensk. En lille ting man kan undre sig over er hvorfor forfatteren mener at topstykket fra en 11B tåler større afhøvling end ét fra en 11 BL. Forfatteren kom i sin artikel desuden ind på forbedringer af vognens køreegenskaber ved hjælp af hårdere støddæmpere, krængningsstabilisatorer samt GREGOIRE-affjedring. Dette har jeg udeladt, men det kan måske være med til at danne grundlag for en senere artikel.

Jens.

BESTYRELSEN:

Formand:

Hroar Toppenberg, Højtoften 10, 9000 Alborg.
Tlf: 08-186882

Kasserer/medlems- og vognregister:

Jørgen Kjær, Saturnvej 9, 8370 Hadsten.
Tlf: 06-983177

Redaktør/bestyrelsesmedlem:

Jens Møller Nicolaisen, Ravnsborggade 5A, 4.th.,
2200 København N. Tlf: 01-395320

Bestyrelsesmedlemmer:

Finn Lyster, Smedebakken 26, 8653 Them. Tlf: 06-847249

og

Bjørn Mogensen, Lundegade 10A, 3000 Helsingør. Tlf: 02-101477

Værktøj:

Gunnar Rasmussen, Skjoldsvej 21, 3000 Helsingør. Tlf: 02-214876

og

Bjørn Mogensen, Lundegade 10A, 3000 Helsingør. Tlf: 02-101477 el. 214646.



Fra registret

NYE MEDLEMMER:

Niels Birch Nielsen, Stendyssevej 78, Horne, 9850 Hirtshals.

John Pedersen, Egevej 12, 5200 Odense V.

Per Carlson, Otto Ruds Gade 45, 1.th., 8200 Århus N.

Henrik Bjerre Petersen, Willemoesgade 54, 1.th., 2100 København Ø.

Peder Grønberg, Nørre Søgade 25A, 2.tv., 1370 København K.

Tonny Larsen, Bygaden 16, Asserballe, 6440 Augustenborg.

Leif Halkjær, Klostermøllevvej 3, Voerladegård, 8660 Skanderborg.

Ole Moust, Skippervænget 34, 6710 Esbjerg V.

Knud Petersen, Løvsangervej 5, 8660 Skanderborg.

Jørgen Ib Hansen, Brammersgade 56 st., 8000 Århus C.

Niels Jørgen Hansen, Havnevej 41A, 4000 Roskilde.

Gert G. Nielsen, Sporup Kirkevej 35, 8472 Sporup.

--- Vi er nu over 80 medlemmer i klubben, så det kan vist siges at der er en helt enestående interesse - den dag er måske ikke fjern, hvor vi kan fejre medlem nummer 100!





Taxa 75 år

I anledning af Taxa's 75-års jubilæum har der været arrangeret en stor udstilling på Københavns rådhus, den 22-29 september. Desuden blev der lavet et stort optog fra Frederiksberg rådhus til Københavns ditto, med et udvalg af de vogntyper Taxa har benyttet gennem tiderne.

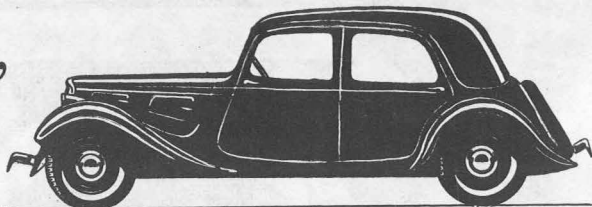
Selvfølgelig måtte man have Citroën'erne med - to sorte normaler - Peter Juel Jeppesens 38'er kørte med i optoget, medens Benny Jensens 55'er stod udstillet på rådhuset. Sidstnævnte, som her ses i rådhushallen, har i det forløbne år fået en ansigtsløftning; den forventes synet til foråret. Benny har haft bilen siden 1972 og har kørt i den indtil 1980.

For
30 år siden...



AUTOMOBILES **CITROËN** AKTIESELSKAB

Køb & salg, bytte, kontakt -



TRACTION-ANNONCER - sendes eller indtelefoneres til:
Jens Møller Nicolaisen, Ravnsborggade 5A, 4.th., 2200 København N.
Tlf: (01) 39 53 20. Bedst morgen eller sen aften.

Købes:

Citroën 11 Sport, årgang 37, 38 eller 39 i god og køreklar stand.
Jørgen Emil Engel, Vasevej 89, 3460 Birkerød. Tlf: 02-812793 (privat),
eller 01-541394 (arbejde).

Sælges:

Citroën DS19 årgang 1958 i god stand, mangelliste til syn forefindes.

Købes:

Citroën B15six før 1952 -eventuelt blot et karrosseri.
Christian Friis, Bosholmsvej 5, 6261 Bredebro. Tlf: 04-740156.



„TRACTION-RESERVEDELSERVICE”

v/ CHR. FRIIS . BOSHOLMVEJ 5 . 6261 BREDEBRO

Sælges:

Citroën B11 Familiale 1954, rimelig god stand, komplet. Kr. 14.000,-
Citroën 11 Sport 1952 anvises til salg.

Købes:

Citroën 11 fra før krigen. Billig synet Citroën Dyane.

Tilbydes:

Michelin X 165x400 skaffes hjem, 600,- kr. pr. stk. Kun mod bestilling.
Var der ingen interesse for et genoptryk af reparationshåndbogen til B11?
Jørgen Kjær, Saturnvej 9, 8370 Hadsten, Tlf: 06-983177.

Søges:

Skrivemaskine IBM Executive til den lille redaktion - se TractionSpécial
nummer 7/Attraction 133.

Sælges/byttes:

Et hav af brugte dele til Citroën TA (mest sport før '52).
Jens Møller Nicolaisen, Ravnsborggade 5A, 4.th., 2200 Kbh. N. 01-395320.