



ATTRACTION 235





TRACTION SPECIAL

Traction Avant Danmark



Bestyrelsen:

Formand:

Torsten Laursen Vig

Bakkedraget 75,
4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.
e-mail: tlv@traction.dk

Kasserer (indmeldelse):

Jørgen Krogh

Øvej 18, Sverdrup,
6100 Haderslev. Tlf: 74 58 48 00.

Sekretær:

Jens Møller Nicolaisen

Mars Allé 6,
2860 Søborg. Tlf: 39 69 11 40.

Aktiviteter - øst:

Eugenio Lai

Baldersgade 16, 2.tv.,
2200 København N. Tlf: 35 81 68 70.

Aktiviteter - vest:

René Christensen

Holmemarksvej 28, Taulov,
7000 Fredericia.
Tlf/fax: 75563209 (bedst aften).

Andre klubaktiviteter:

Klubbibliotek, arkiv og butik:

Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle.
Tlf: 75 83 00 49.

Værktøjsudlån - øst:

John Reelev

Nakskovvej 102,
2500 Valby. Tlf: 36 30 74 02

Værktøjsudlån - vest:

Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle.
Tlf: 75 83 00 49.

Vognregister:

Torsten Laursen Vig

Bakkedraget 75,
4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.

Hjemmeside:

www.traction.dk

Klubbens gironummer: 828-0584

Redaktion:

Jens Møller Nicolaisen

Mars Allé 6,
2860 Søborg. Tlf: 39 69 11 40.
e-mail: jmn@traction.dk

Peter Juel Jeppesen

Halvtolv 23 st. th.,
1436 København K. Tlf: 32 54 14 27.
e-mail: arkpeter@post4.tele.dk

- *Vi træffes også om dagen på:*

Tlf: 33 93 42 90 · fax: 33 32 35 88

Bladet udkommer 6 gange årligt; næste nummer omkring 1. juli. Deadline til dette nummer: 1. juni - med morgenposten!

Vi er meget glade for at få tekst på diskette eller pr. e-mail!

Artikler i bladet er ikke nødvendigvis udtryk for klubbens eller redaktionens synspunkter.

Fra formanden

Vi har tidligere skrevet om cabrioletter fra Vietnam her i bladet. Grunden til at jeg synes jeg er nød til at tage emnet op igen er, at jeg inden for de sidste par uger er blevet kontaktet af to forskellige danskere, der arbejder i Vietnam. Den ene var så klog, at kontakte klubben inden han lod sig friste af en af disse ombygninger, mens den anden ringede til mig, og glad fortalte at han havde købt 3 cabrioletter, og nu skulle han lige høre hvad de var værd, og hvordan man fik dem ind i Danmark.

Tja - hvad siger man til sådan en person uden at såre ham. Jeg tror, at det lykkes mig at gøre ham klart, at de biler absolut ikke er eftertragtede her i landet, og at det ville være klogt at sælge dem igen i Vietnam.

Disse "bambus-cabrioletter" udgør, efter min mening, ikke noget stort problem for medlemmer af klubben, da jeg tror, at så godt som alle klubmedlemmer er opmærksomme på disse biler, og under ingen omstændigheder kunne finde på at købe en uden at rådføre sig med et klubmedlem, med forstand på cabrioletter. Derimod kan cabrioletterne fra Vietnam udgøre en "trussel" for potentielle nye medlemmer, der køber traction inden de kontakter klubben, og således får den værst tænkelige start. En ting vi meget gerne skulle undgå.

Efter denne lille "advarsel" vil jeg kun sige – vi ses derude.

Torsten Laursen Vig

Redaktionelt

Allerførst et par rettelser - eller hvad man nu skal kalde det! På grund af et mindre hjernesvigt hos undertegnede (der heldigvis var kortvarigt) blev værkstedsdagen hos John Reeley i marts måned ikke annonceret i nummer 234. Jeg havde fået for mig, at bladet skulle udkomme senere end dagen, hvilket jo ikke var tilfældet. Arrangementet blev annonceret i nr. 233 og der var da også et pænt fremmøde på dagen. Men altså: Jeg beklager dybt, hvis nogen er gået glip af det fine arrangement på grundt af ovenstående!

En anden mindre rettelse: I sidste blad figurerede to forskellige datoer for Sommertræffet - den var forkert i "aktivitetsskalenderen", men rigtig i teksten iøvrigt.

Denne gang garanterer redaktionen, at datoen også er rigtig i kalenderen! Indbydelserne til træffet vil efter sigende blive udsendt særskilt - omtrent samtidig med at du modtager dette blad.

Jagten fortsætter

Som en fortsættelse af historien om SEAS' biler i sidste blad, kan du denne gang læse en meget personlig beretning om hvordan det var at køre Citroën i halvtredserne. Man kan indsamle nok så mange oplysninger om f.eks. stelnumre eller forkromede lygterande - det er interessant nok, men en mindst lige så vigtig del af bilernes historie er den måde, de blev betragtet på da de var dagligbiler. De mennesker, der kan fortælle os om hvordan bilerne blev brugt og kørt er snart borte, idag er der ikke mange tilbage, der kan fortælle om bilkørsel i gamle dage.

Så det er om at komme ud og finde folk, der kan huske! Dernæst at få givet beretningerne videre. Det vil være et vigtigt bidrag til vores opfattelse af de biler vi ejer - som noget, der har historie og er mere end pyntegenstande i garagen!

-jmn



Nyt fra Lyster-Tours

Stumpemarked i Lipsheim

Turen til Lipsheim i Alsace, den 22-23. september, er en realitet. Vi forsøger at finde en bus til rimelige penge. Ellers køres i privatvogne. Tilmelding hurtigst muligt af hensyn til bus- og hotelbestilling.

Retromobile 2002

Frustrationerne har været store hos mange af de faste Retromobiledeltagere (incl. Irma og undertegnede). Vi har derfor besluttet os til at forsøge at arrangere en tur igen til næste år. For at få det til at hænge sammen, skal vi være mindst 50 deltagere - så prøv at sælge et par billetter til venner og bekendte, svigermødre og arbejdskolleger.

Den gamle "regel" om at man var med igen, hvis man ikke har meldt fra, gælder ikke i år. Vi vil gerne hurtigst muligt høre fra ALLE som er interesseret i at komme med!

Lyster-Tours udlodder en middag for to på restaurant "La Basile", 33 rue Lepie, til den person der sælger flest billetter!

Henv.:

Finn Lyster, Smedebakken 26, 8653 Them.

Tlf: 8

Irma@post11.tele.dk

Skovtur

Den årlige skovtur på Sjælland finder som nævnt i sidste blad sted søndag den 20. maj.

I skrivende stund er planlægningen i fuld gang. Vi mødes til fælles morgenmad hos Henrik Jacobsen på Mars Allé 110, 2860 Søborg kl. 8.30.

Efter morgenmaden kører vi afsted mod Haslev, hvor vi skal besøge SEAS og se et lille sjovt el-museum - og forhåbentlig høre nogle gode røverhistorier fra tiden, hvor SEAS havde 11 stk. 11 Sport blandt bilerne i "flåden".

Der bliver mulighed for at støde til undervejs, for dem som kommer syd fra.

Herefter tager vi en køretur i området (mon ikke vi finder et godt sted til eftermiddagskaffen?). Arrangementet slutter om aftenen på Mars Allé i Søborg, men denne gang hos Mette og Jens i nummer 6, hvor der vil være noget gryde til de sultne...

Tilmelding bedes foretaget i god tid til Eugenio (35 81 68 70) eller Jens (39 69 11 40).

-jmn

Klubmøder i Roskilde

-holder sommerferie. Vi ses igen til efteråret!

Lokalmøde i Jylland

Hos Jette og Jens Sanning, lørdag den 5. maj - tilmelding er for sent! Telefon: 86524570.

Skovtur

Køretur på Sjælland, søndag den 20. maj, med besøg hos SEAS.

Gavnø Slot

Classic Autojumble på Gavnø Slot finder sted søndag den 17. juni.

I år vil vi forsøge at vise klubflaget ved dette hyggelige arrangement - lad ikke bilen holde på parkeringspladsen udenfor - men tilmeld dig hurtigst muligt til Eugenio Lai på tlf: 35 81 68 70!

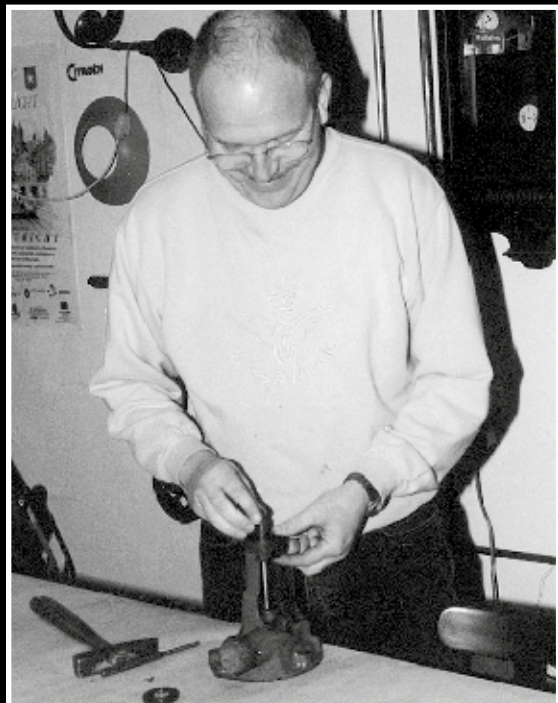
Sommertræf 2001

Den 17-19 august i Tisvildeleje i Nordsjælland!





Et par stemningsbilleder fra værkstedsdagen hos John Reelev i marts.
Foto: Peter JJ og Eugenio Lai.





Fra de gamle fotoalbum...

Det er sjældent, at der dukker billeder op af de helt gamle tractioner i Danmark, men en oplysning om nogle reservedele i Gentofte førte til flere spændende billeder og en sjov historie.

Den 7B'er der ses på billederne blev købt brugt, af ingeniør Niels Søgaard, omkring 1939. Niels Søgaard, der var ansat ved Statsbanerne, blev i 1940 forflyttet fra Thy til København, og 7'eren blev sendt med tog fra Struer til Hellerup. Under transporten forsvandt de fine forkromede horn fra kofangeren til Søgaards store ærgrelse, og som om det ikke var nok, bar bilen præg af, at mindst 2 personer havde fået en gratis jernbanetur i den.

Efter krigen, hvor 7'eren var opstaldet, blev den flittigt brugt af familien Søgaard, der var meget glade for den velkørende bil. Desværre blev motoren frostsprængt omkring 1950. Problemet løste Søgaard selv ved at købe en ny blok på fabrikken i Paris, da han alligevel var til jernbanekongres i byen. Søgaard fortæller, at det var et kosteligt syn at se ansigtsudtrykket på sovevognskonduktøren, da han slæbte blokken med som håndbaggage.

7'eren blev snart for lille, og blev afløst af en 11 normale, som familien havde i nogen år, inden den blev solgt til en mand i Hareskovby. Desværre er der ingen billeder af normalen tiltrods for, at Søgaard var en flittig amatørfotograf.

-tlv





Transformatorstation 963 ved Sneslev vest. 1955.

Med **CITROËN** "11 Sport" på arbejde!

Redaktionen har fået den følgende beretning fra Axel E. Petersen, pensioneret driftsleder hos SEAS.

SEAS' biler blev præsenteret i sidste blad - denne gang kan man læse om dagliglivet med H1663, en 11 Sport 1947 med stelnummeret 475.007...

Tekst og foto:
Axel E. Petersen

I 1954 var der i Danmark indregistreret ca. 250.000 biler. En opgørelse i Hvem-Hvad-Hvor i 1952 viste hvor mange af hvert enkelt mærke, der var indregistreret.

Heraf kunne man finde en top-ti liste med hensyn til antal pr. mærke. Den så således ud:

Ford (52.705), Chevrolet (28.092), Opel (16.480), Morris (8.544), Bedford (6.108), Citroën (4.851), DKW (4.162), Austin (3.320), Vauxhall (3.245), Dodge (2.419).

Siden jeg fik førerbevis i 1945 (i Opel Olympia 1939) havde jeg til 1954 prøvet at køre flere af de nævnte mærker, men aldrig Citroën og DKW; disse blev imidlertid senere virkelig gode bekendtskaber, og det gik således til:

I 1954 blev jeg som ingeniør anstat ved anlægsafdelingen i Sydøstsjælland's Elektricitets Aktieselskab (kaldet SEAS) med tilsyn af ledningsbyggeri som hovedopgave. Selskabet dækker over 4000 km², så jeg var en ud af flere tilsynsførende. I den første tid var jeg "føl" hos de erfarne tilsynsførende. På grund af afstandene var en bil et nødvendigt værktøj, og til min undren var dette værktøj for mange af de nye kolleger Citroën 11 Sport - i en mellemgrå standardfarve - og ikke Ford i en eller anden version, hvilket ellers var almindeligt i elselskaberne.

Jeg havde da ofte bemærket disse lave og elegante biler i gadebilledet uden at hæfte mig meget ved dem.

Men jeg blev meget klogere - endda hurtigt.

I det jeg hidtil havde kørt var 60-70 km/t meget almindeligt - man følte ikke trang til mere. Nu erfarede jeg at op til 100 km/t - selv på biveje - var meget almindeligt - jeg erfarede også, at det ikke er let at udfylde læselige skemaer på passagersædet i dette tempo.

Ind i mellem kunne det være let rystende ikke at have et rat at holde fast i, som f. eks. da jeg med en tekniker fra KTAS blev transporteret i en "11 Sport" gennem svingene ved godset Bregentved i en halsbrækkende hastighed - det gik udmærket, men jeg fik ikke set meget til de flotte omgivelser. Dem har jeg set senere.

Alt i alt lærte jeg en helt ny form for bilkørsel, og snart blev jeg sendt ud på egne hjul, men til at begynde med i en engelsk 60 hk Ford V-8 årgang 1944 (lageret fra 1939). Det var en fin velholdt bil, men man skulle ikke forsøge at efterligne den kørsel, der blev praktiseret i Citroën - tværtimod gjorde man klogt i at tage det roligt - der skulle også beregnes et rimeligt stykke til standsning.

Jeg var lidt misundelig på Citroën-kørerne, men snart blev jeg en af dem, idet jeg til dagligt brug blev betruet H1663, som vist var fra 1948. Den havde, såvidt jeg husker kørt omkring 100.000 km og var i fin form både ude og inde - bagsædet havde jo næsten sldig været i brug og lakeringen var pæn og solid om ikke særlig spændende. Den var som de fleste af de øvrige ekstra udstyret med kølevandstermometer og varmeapparat med defroster - det var vist af mærket "He-

at-On". Det kunne varme kabinen rimeligt op ved stilstand, men under kørselen slog det ikke så godt til, fordi der var rigeligt med frisk luft fra dørene. Denne utæthed gav sig også til kende ved kørsel på snedækkede veje, hvor fygesne kunne lægge sig i striber på bagsædehynden - det måtte man huske at børste af ved hjemkomsten.

Den var i øvrigt udmærket på snedækkede veje, og det var der i perioder hver vinter - saltning var jo kun almindeligt i København, af hensyn til sporvejene. Man begav sig trøstigt afsted ud i sneen, men jeg må indrømme, at jeg nogle gange optimistisk er maset ind i uoverskuelige snedriver og er blevet hængende på "maven" så forhjulene snurrede i den tomme luft - tro mig - det er et besværligt arbejde ved hjælp af en almindelig skovl at få fast grund under hjulene igen, men det kan gøres, så man kan bakke ud og tage tilløb til et nyt forsøg - engang kom jeg ud på den anden side af driven med kun to cylindre i gang - fygesne havde gjort tændledningerne våde. Man kom altid ud med køleren forrest - det kunne man ikke regne med ved baghjulstrækkerne.

Citroën var i det hele taget en god vinterbil - man skulle bare huske at medbringe et varmt tæppe til at sidde på og slå om benene. I roesæsonen og i andet smattet føre, afslørende den en særlig egenskab - når vinden kom ind skråt forfra svinede man sin egen forrude helt eventyrligt til - vinduesvaskeren var endnu ikke almindelig, men en dunk vand var god at have med.

Med hensyn til benzinøkonomien kunne vi drive det til ca. 9 km/l - under Suez-kri-

sen, hvor der var en kortvarig benzinrationering, forsøgte jeg mig med økonomikørsel, men nåede alligevel aldrig længere end til 9 km/l, og det var vel også ganske pænt for den tid.

Det var værre med dækforbruget - mønsteret forsvandt alt for hurtigt - det havde nok at gøre med at det foreskrevne lufttryk var ret lavt, og - ja vi kørte vel, hvad vi kunne holde os fast til. Den generelle hastighedsgrænse for personbiler

var ophævet i 1953 - så man sad jo ikke og stirrede på hastighedsmåleren.

Jeg erindrer ingen større uheld med Citroën-flåden, men der var jo også ret god plads på vejene.

En vognmand i St. Heddinge, som kørte Berline 11, fortalte mig engang, at hans dæk holdt til ca. 70.000 km, så vi havde noget at leve op til - det kunne vi ikke.

Den ældste (1946) 11 Sport afveg fra de

øvrige ved at have klapper i motorhjælmen i stedet for gæller, og så var den udstyret med en ekstra gaspedal helt ude i venstre side. Brugeren var en ældre linjemester, der havde en tendens til træthed i højre ben, så han måtte have noget at skifte med.

Af og til fulgtes vi ad i denne bil, så jeg kørte den ofte, og jeg må indrømme, at det gjaldt om at være omhyggelig med bearbejdet for ikke at fremkalde sære ly-



Vinteren 1955-56, Boholt Skov ved Ingelstrup.



de. Den rare liniemester havde i sine unge dage været herskabschauffør på et gods, og det var derfor naturligt for ham at bede mig om at være "kusk", som han kaldte det. Han faldt som regel hurtigt i søvn med en tændt cigar i munden, og snart dryssede gløderne ned på vesten, så jeg måtte børste ham af, for at vi ikke skulle gå op i luer. Det kunne ske, at han pludelig vågnede op og spurgte om vi dog ikke snart skulle overhale en forankørende lastbil - det gjorde vi så, og så sov han videre - hyggelig mand i en god bil.

Vore Citroën-biler blev benyttet overalt på Sydsjælland og også i et vist omfang på Lolland og Falster - de var lette at genkende, og mange forbrugere havde den opfattelse, at næsten alle firmaets personbiler var Citroën - der var kun 11. Forskellige Ford-modeller var helt i overflod.

På vej hjem fra arbejdsområderne om aftenen havde vi tendens til at jage hinanden - som sagt var der god plads på vejene, så de gode køreegenskaber blev groft udnyttet, og hastighedsmåleren kunne snige sig op på 135 km/t. Når man slap gaspedalen ved indkørslen til byen, kom der ofte nogle festlige knald fra udblæsningen.

Engang kom jeg dog meget langsomt hjem, fordi koblingskablet knækkede ved St. Heddinge - det betød 30 km i første gear på en lun sommeraften - det var ikke normalt at se en 11 Sport i det tempo. Det gjaldt i øvrigt om at placere den med omtanke ved hjemkomsten - den kunne jo kun køre fremad.

En af mine kolleger påstår hårdnakket, at

han en gang i slutningen af halvtredserne har kørt fra Nakskov til Haslev i en 11 Sport på ca. 1 time - den har jeg aldrig kunne stikke. Trafiktæthed og hastighedsgrænser gør det meget vanskeligt.

1. september 1957 blev jeg flyttet til en projekteringsafdeling og så var det desværre slut med at styre Citroën. I 1960 kom jeg igen "i marken", men denne gang i driftsafdelingen, hvor man kørte Ford Taunus 12M. Det var der ikke meget ved, og nu måtte jeg finde mig i at blive "nedlagt" på landevejen af mine gamle venner, når de kom blæsende i de efterhånden ret gamle Citroëner, som i øvrigt blev solgt samme år. De havde en ualmindelig lang brugstid i firmaet.

I 1956 købte vi til privat brug - der var ikke råd til en Citroën, men forhjulstræk skulle det være - en DKW F7 fra 1938. Den havde udmærkede køreegenskaber, men kun 20 hk - det smagte dog lidt "af fugl", som man siger.

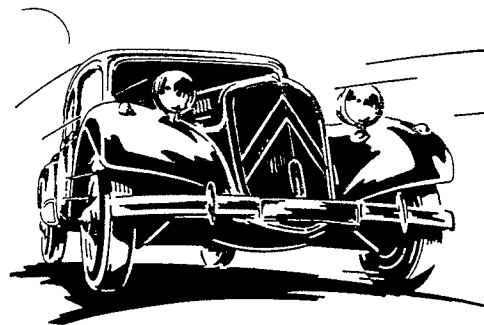
I mange år havde jeg som firma/privatbil en Citroën BX 19GT fra 1986 - et veludstyret og ret fremragende køretøj.

I dag rummer garagen en DKW F102 fra 1965 og en Citroën Xantia 1,8 16V fra 1997.

Axel E. Petersen

Et kuriosum:

I 1954 kørte endnu i St. Heddinge og omegn en velholdt Bedford-lastvogn med gasgenerator. Den hørte hjemme i et trælastfirma, så de har sandsynligvis haft nok af affaldsstrø til generatoren.



Traction Avant Kølergittere

Del 1: Førkrigsmodeller

Tekst og fotos:

Torsten Vig og Jens Møller Nicolaisen

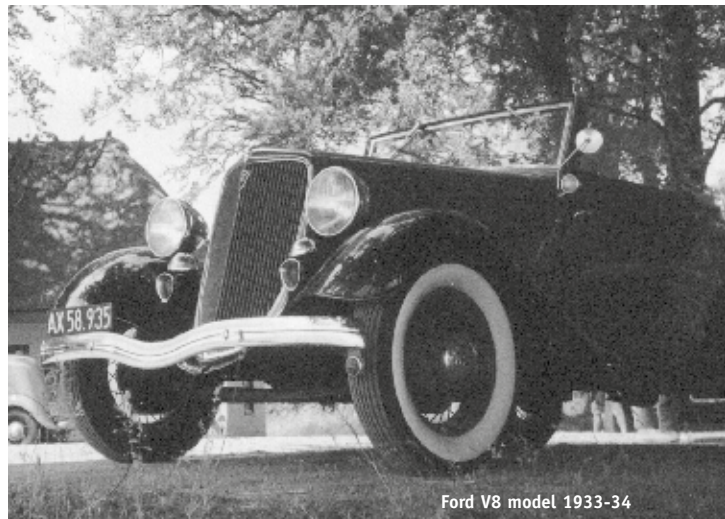
Vi er vant til at læse om hvor moderne Tractionmodellen var, da den kom frem i 1934. Det lave og aerodynamiske karrosseri var lige i tiden - om ikke foran. Ser man på bilens udformning og design er der stor sammenhæng mellem bilens hovedform og de mere detaljeprægede stilelementer som dørhåndtag, kofangere osv. Kølergitteret har også sin egen lille designhistorie, selvom det jo nærmest indgår i bilens karrosseriliner.

Langt de fleste biler havde omkring 1930-32 stadig helt flade kølere, og som regel helt lodretstående. Men netop starten af trediverne markerede begyndelsen på en ny stilmæssig udvikling, hvor aerodynamik og strømlinieform var vigtige begreber. I højere grad end tidligere skulle formgivningen - og moden - være med til at sælge biler.

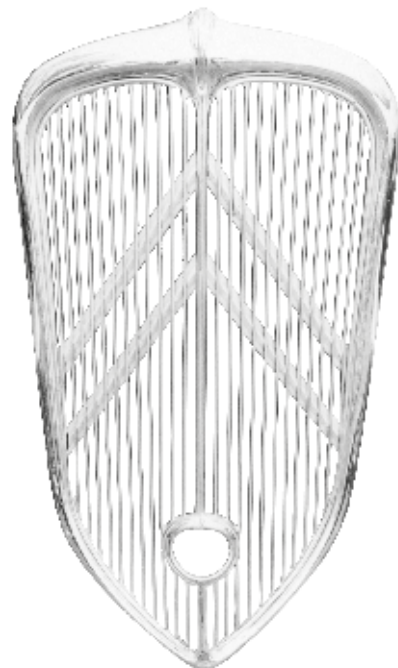
Den berømte Flaminio Bertoni, der jo er eneansvarlig for tractionens udseende,

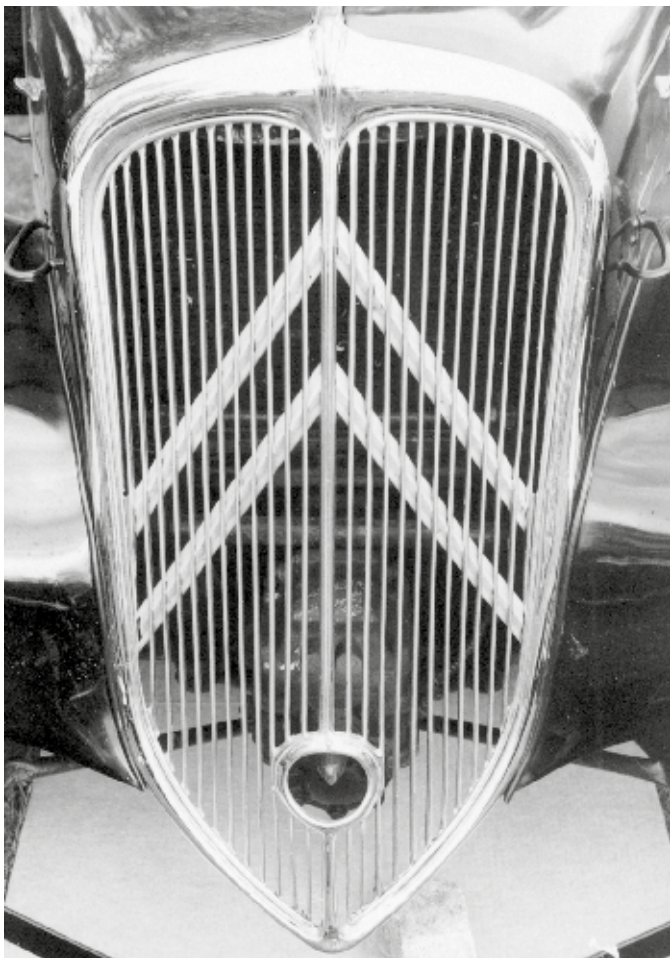
har ikke levet alene i sin egen geniale designverden. Prøv at se på billedet af fronten på Ford V8 - årgang 1933-34. I 1932 havde denne model stadig et helt lodret kølergitter! Der er vist ingen tvivl om inspirationskilden her, selvom Forden er mindst 20 cm. højere og noget klodset at se på, sammenlignet med en Traction!

I denne lille artikel har vi prøvet at samle overblikket over de mange forskellige kølergittere, der har været brugt på Citroënerne - i denne første del ser vi på modellerne før 2. verdenskrig. Forhåbentlig kan vi i næste nummer følge op med efterkrigsmodellerne, samt noget af det tilbehør (chevron'er, pyntetornamenter osv), der har siddet på kølergitterene. De fleste af oplysningerne stammer fra vores egne studier samt fra diverse bøger. Vi må selvfølgelig tage et lille forbehold m.h.t. til om alt er 100% korrekt; dette gælder især for de helt tidlige modeller.



Ford V8 model 1933-34





Model: 7A - 7B - 7S

April-august 1934

Materiale: Forkromet messing, stål

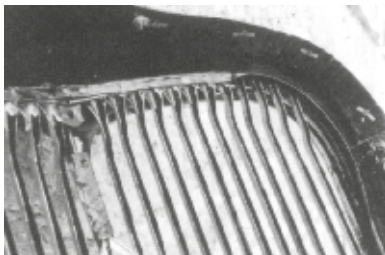
Chevrons: Aluminium, indvendige

Dette første kølgitter er fremstillet i to dele. Selve yderrammen er lavet i forkromet messing og på indersiden er de lodrette stave klemmt fast under en ombukket kant. De lodrette stave er fremstillet i forkromet stål. Der er to gange 12 stave i gitteret.

Hullet til startsvinget er rundt - bemærk den ekstra profileringer omkring hullet.

Kølgitrene er leveret af kølerfirmaet CHAUSSON, der også leverede selve kølerne til Citroën. Firmanavnet er præget på kølgitterets nederste spids - i nogle tilfælde udsat på en lille rhombeformet plade.

“Kølerfiguren” (der samtidig er befæstigelse for motorhjælmenes samleliste) sidder i en lille nedtrykning i yderrammen.



Tidligt kølgitter
i to dele

Model: 7B - 7C - 7S - 11AL

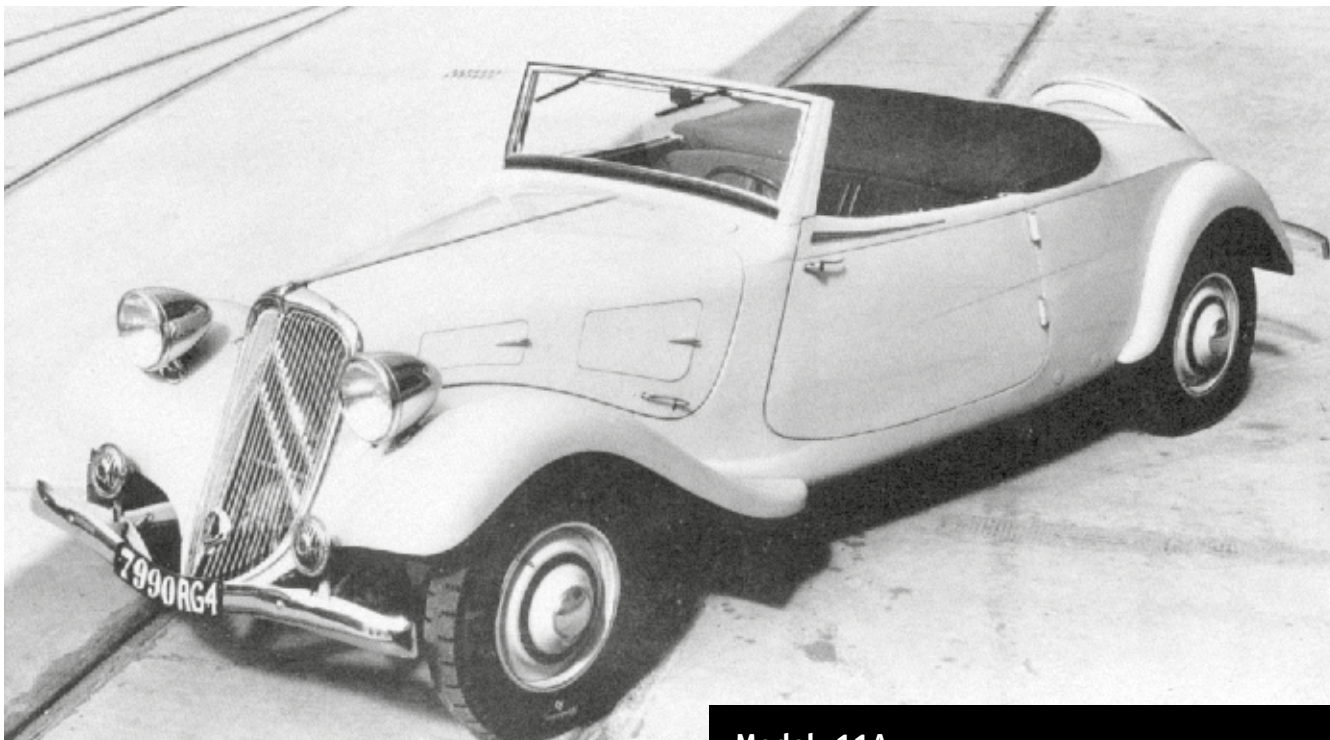
August 1934 - oktober 1935

Materiale: Forkromet messing

Chevrons: Aluminium, indvendige

I forhold til den første type er efterfølgeren meget forenklet, idet den nu er presset op i ét stykke messing. Måske har man ikke mestret denne teknik tidligere, men under alle omstændigheder er denne type produktionsteknisk mere rationel.

Udseendet iøvrigt som det første gitter.



Det er ikke til at se det, hvis man ikke lige ved det! Men denne Cabriolet er altså en Normale - måske endda den allerførste Normale-Cabriolet, der forlod Citroëns samlebånd.

Kølergitterets øverste runding har samme facon som Sporternes, men der er 2x13 lodrette stave.

Foto fra O. de Serres' store Traction-bog.

Model: 11A

Juni-august 1934

Materiale: Forkromet messing (+stål?)

Chevrons: Aluminium, indvendige

Dette tidlige Normale-kølergitter er nok det allermest sjældne og mindst kendte af alle typer. Den er stort set magen til den tidligste type på 7'eren, men der er bredere og kan desuden kendes på at der er to gange 13 stave i stedet for 12.

Det er kun på prototyper og få tidligt leverede biler, at dette gitter har siddet og det er tvivlsomt om der har overlevet nogle. Der findes en tidlig Normale, der temmelig sikkert har været leveret med denne type gitter, men desværre er gitteret blevet udskiftet.



Model: 11A

August 1934 - oktober 1935

Materiale: Forkrommet messing

Chevrons: Aluminium, indvendige

Her har kølgeritret fået dén facon vi kender fra Normalerne - og som bevares lige til 1957: Overkanten er rundet blødt og smukt bagover i stedet for at springe frem som på Sporten.

Som på den tidlige Normale er hullet til startsvinget rundt, men kanten er tyndere og uden den lille pressede profil.

De tidlige messinggitre er uden den vandrette forstærkning bag de lodrette stave, der i stedet bliver afstivet af chevron'erne. Bemærk hvordan de er forsynet med slidser.

Iøvrigt er mange detaljer "anderledes" på de helt tidlige Normaler - se f.eks. motohjælmens forkant, der er forsynet med en vulst.





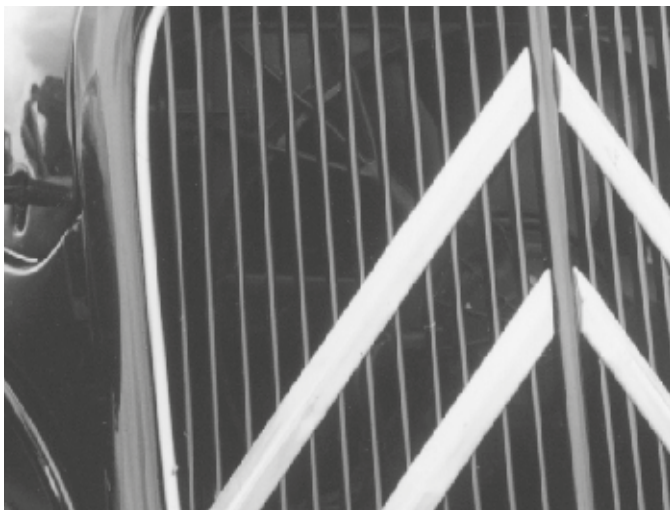
Model: 7C - 11AL - 11BL
Oktober 1935 - oktober 1946(?)
Materiale: Malet stål
Chevrons: Aluminium, udvendige

Nu begynder man at fremstille kølgitteret helt i stål. Det betyder at det bliver betydeligt stivere og stærkere. For yderligere at forstærke det og holde jævn afstand mellem de lodrette stave, suppleres med en vandret stav.

Chevron'erne sidder nu udvendigt. Frem til januar 1939 er det den flade model; ifølge bøger med malet midterfelt, hvilket sikkert er rigtigt når det gælder franske biler. Men ser vi på gamle danske fotos (og urestaurerede biler), lader det ikke til at midterfeltet har været malet.

Fra januar 1939 afløses chevronerne af en ny type med V-formet profil.

Vi er lidt usikre på hvornår denne type kølgitter bliver afløst af den næste - men efter billeder at dømme sker det med 1947-modellerne.



Øverst ses en 7C med de flade chevroner - her er det jo en dansk bil og chevronerne er umalede.

Derunder ses den næste type chevroner - efter januar 1939.

Dette kølgitter har stadig den lille profilering omkring starthullet (th).





Model: 11A - 11B

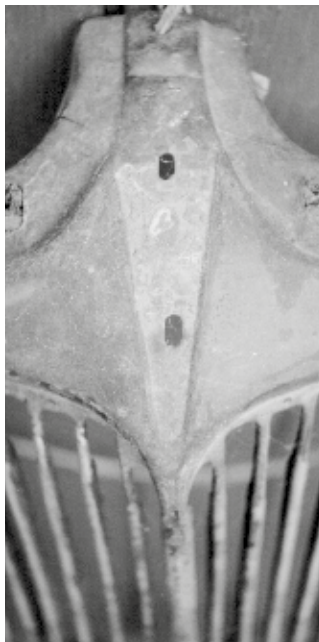
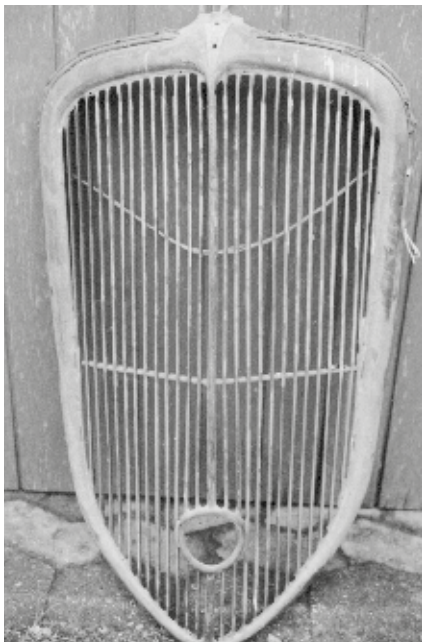
Oktober 1935 - oktober 1937

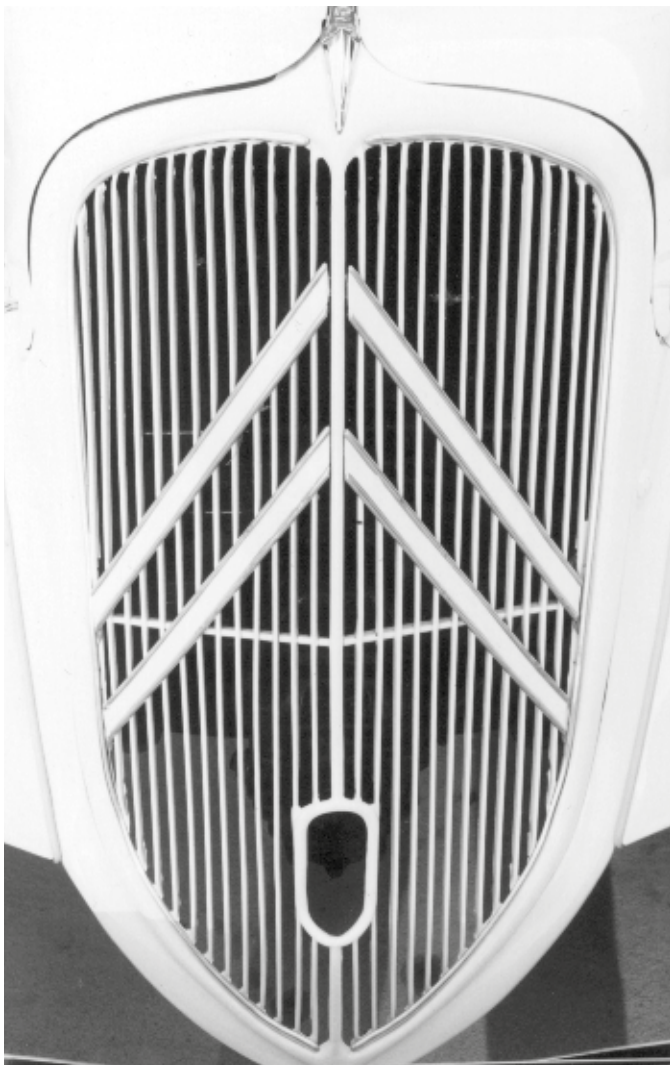
Materiale: Malet stål

Chevrons: Aluminium, udvendige

Dette Normale-kølergitter er magen til det foregående, men fremstillet helt i stål og med den nye, tværgående stav.

Chevronerne sidder udvendigt.





Her ses gitteret på en 11 Normale med chevroner fra før januar 1939. Hullet er aflangt, så det også passer til startsvinget på en 15sixG.

I 1947 ændres gearkassen på 15six (model 15sixD) og hullet gøres endnu længere - men dén historie får I næste gang...!

Model: 11B - 11C (fra 1938)

Oktober 1937 - produktionsstop u. krigen

Model 15six

Juni 1938 - juni 1947

Materiale: Malet stål

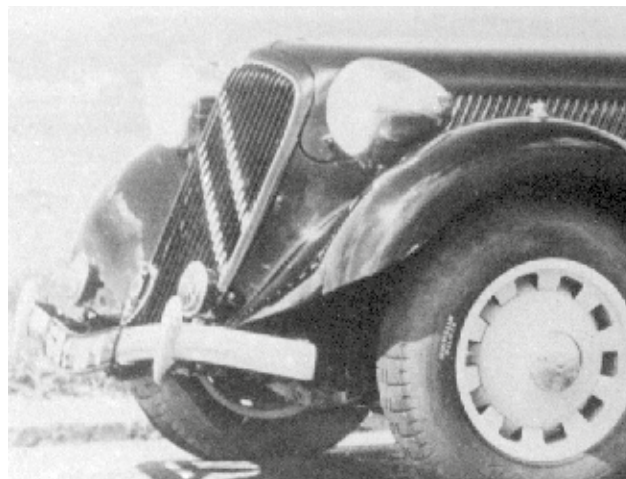
Chevrons: se teksten

På grund af den nye model 15six, der er under forberedelse, ændrer man hullet til startsvinget, så kølergitteret kan anvendes til både 11 Normale og 15six. Det nye hul er aflangt og med længden 11 cm.

Chevrons: På 11 Normale udvendigt; de flade (malede) chevrons afløses i januar 1939 af de V-formede som på Sporten.

15six fra før januar 1939 har chevronerne bag kølergitteret, derefter bliver de til magen til 11 Normale.

En meget tidlig 15six - fra før januar 1939, med chevronerne bag kølergitteret. Kølergitteret har et lille påsvejset beslag, der kun bruges på 15six. Men ellers er det samme gitter.



KØB & SALG

Sælges:

Luftfilter gammel model (pandekagemodel)

2 horn gammel type som sidder bag forskærmene

topstykke med manifold til 7A

topstykke til perfo-model

motorhjælm til 11S og 11N

bagklap flad model

for- og bagdøre

for- og bagskærme

RB strømfordeler type GH4

lyskontakt 35-37

OS speedometer med ur 11S

Jaeger speedometer med ur 11S

Sort tre-eget rat

11-er motor 1938

11-er motor 1950

motorblok 11D

kølergitter 11S og 11N

Harpoon-baglygter

gearkasser

fælge 185x400

- samt mange andre gode brugte reservedele.

Endvidere stort lager af nye reservedele
Ring eller skriv efter nyt katalog

Finn Lyster

Smedebakken 26

8653 Them

86 84 72 41

E-mail: Irma@post11.tele.dk

Sælges:

Citroën 11 Vietnam-Cabriolet - sælges for
højeste bud over 25.000,- kr.

Sigvard Hvidsteen, Bülowsvej 26, 2.,
1870 Frederiksberg C. Tlf: 33 79 33 29.

Sælges:

Citroën 2CV årgang 1958. Bilen er i meget flot original stand. Har aldrig været svejset i (kommer fra Sydfrankrig).

Nysynet i august 2000. 8 år til næste syn.

Henv.: Finn Lyster, tlf: 86 84 72 49.

Sælges:

Citroën CX Athéna (2000) 01/1980. Sølvfarvet med blå velourindtræk og sort instrumentering. Meget udstyr. Kun kørt 115.000 km. Har nogle mindre rustangreb rundt omkring (bl.a. v. soltaget), ellers i utrolig flot stand - en klassisk CX, der er værd at restaurere! Pris 3.000,- kr. eller bud.

Jens Møller Nicolaisen, tlf: 39 69 11 40.

Garage udlejes

God, tør, muret garage udlejes i Gentofte.
Leje: 500,- kr./md.

Henv.: Per Nielsen, tlf: 36 30 55 83.

HUSK!

Medlemsannoncer er gratis
- kontakt redaktionen!

