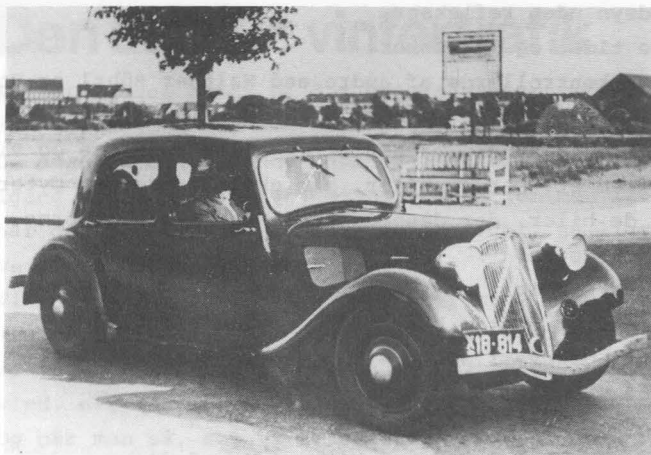


Attraction 133



En af de tidligste vogne.
En 11 Sport med klapper
i motorhjælmen.

La Traction 50år

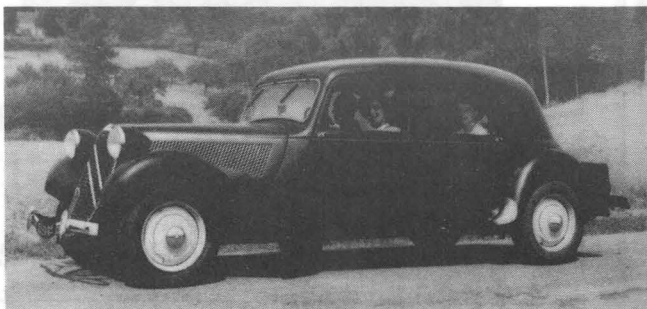
Som vel ingen har kunnet undgå at bemærke, fejrer man i år 50-året for den første forhjulstrukne Citroën, alle "nulevende" Citroën'ers stamfader, Traction Avant modellen. Meget er allerede sagt og skrevet om disse fantastiske biler i denne sammenhæng - aligevel vil vi i Attraction ikke undlade at bringe en kort præsentation.

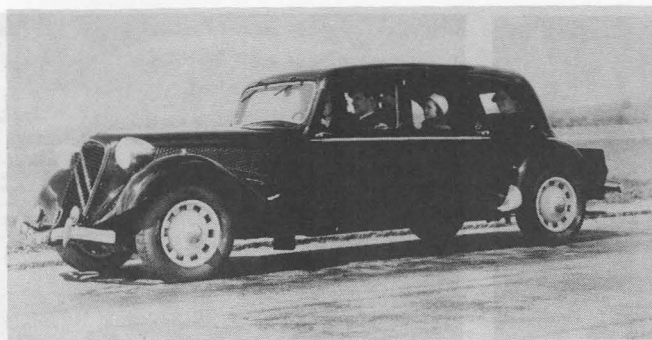
Lad det først være sagt at Citroën'en ikke er den første forhjulstrækker i verden. Hvad der gjorde den til en revolution var forhjulstrækket kombineret med en lang række andre nyheder på det tekniske område. Her skal nævnes: selvbærende karrosseri uden chassisramme, hydrauliske bremses, uafhængige hjulophæng, torsionsaffjedring, topventilet motor med udskiftelige cylinderforinger, tandstangsstyring (1936).

De første vogne som fremkom, type 7, var præget af en del "børnesygdomme", man kan sige at bilen kom for tidligt på markedet. På daværende tidspunkt havde man fra Citroëns side imidlertid ikke tid til at vente, da udgifterne til udviklingen var løbet så meget i vejret, at kassen var tom og fabrikken var i fare for en økonomisk bankerot. Dette var sket, hvis ikke Michelin havde haft troen på nyskabelsen, og trådt ind i foretagendet.

Ser man på hvordan biler i almindelighed så ud i 1934, kan man få et indtryk af, hvor meget tractionen i virkeligheden brød med den gangse opfattelse. Normalt steg man jo op i sin bil, men i denne steg man nærmest ned; der var derfor heller intet trinbrædt, hvilket var til irri-

Den større 11 Normale, omkring 1950, med "gæller" i motorhjælmen. Sammenlign iøvrigt med billedet af B15'eren på næste side.





Den længste traction:
B15 Familiale, årgang
1938, med de karakteris-
tiske Pilote-hjul. B15 har
aldrig haft klapper i mo-
torhjælmen. Læg mærke
til hvordan denne rager
længere frem mellem for-
skærmene, for at give
plads til de ekstra to cy-
lindre.

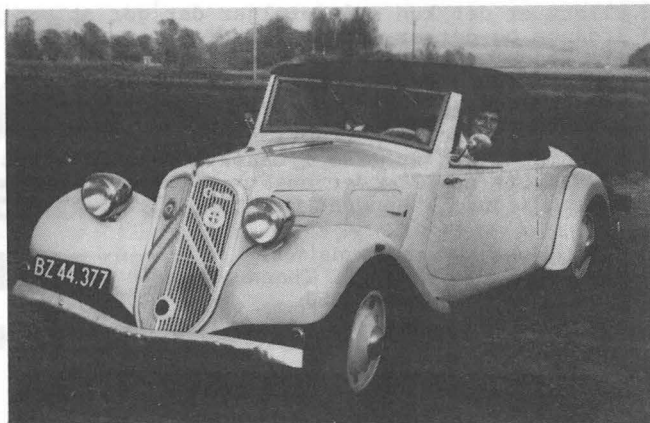
tation for flere. Til gengæld kunne ingen antaste den sikkerhedsfaktor, der lå i det helsvejsede stålkarrosseri. Mange af datidens biler var jo stadig "kareter", med karrosseriet bygget op over et træskelet. Disse blev naturligvis fuldstændig kvast ved en kollision. Samtidig var tractionens køreegenskaber - og dermed muligheden for at undgå en kollision - ubestridt de bedste nogen seriefremstillet bil nogensinde havde haft. Op igennem trediverne manifesterede tractionen sig efterhånden som en sikker salgssucces. Motorpressen var ikke i tvivl om vognens utallige fortrin og folk havde efterhånden vænnet sig til at sådan kunne en bil altså også se ud. Salgstallet før krigen toppede i 1938 med 55.700 vogne - et svimlende tal efter datidig europæisk målestok. Produktionen standsedes under krigen, idet fabrikken anvendtes til produktion af krigsmateriel, men blev genoptaget allerede i begyndelsen af 1946. De første vogne af årgang '46 var næsten 100% identiske med årgang '39.

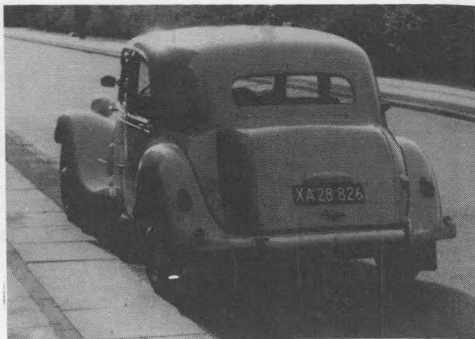
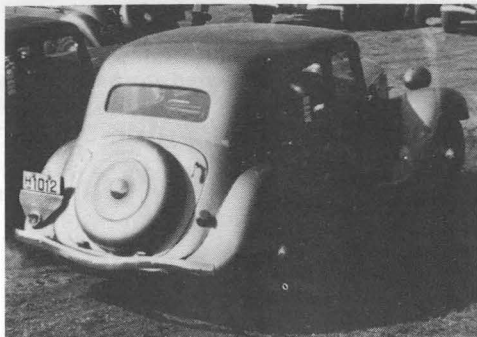
Før krigen fandtes et utal af karrosserivarianter. De to grundmodeller, 7/11 Sport og den længere og bredere 11 Normale, kunne begge fås som cabriolet og coupé, med svigermorsæde. Normalemodellen desuden i en forlænget version, nemlig Familiale, med 6 sideruder og plads til op til 9 personer. I 1938 fremkom også B15six, den store sekscylindrede variant af Normalen.

Efter krigen fremstilledes i begyndelsen kun 11 Sport, fra 1947 også 11 Normale og B15six. Cabriolet- og Coupé-modellerne samt 7'eren (som en 11 Sport, men med mindre motor) kom aldrig i produktion igen. Den lange familialemodel kom først tilbage i 1953.

Udover de nævnte modeller, fandtes tillige model 11 Commerciale. Denne var en variant af familialemodellen og havde en stor hækdør. Den produ-

En 11 Sport Cabriolet.
Antallet af producerede
Cabriolet- og Coupé-vogne
anslås til ca. 2000 ialt.
Denne vogn findes idag i
Sverige.





Til venstre ses en Sport fra før 1952, med den oprindelige bagklap med reservehjulet. Til højre "kuffertmodellen" (en Normale) fra 1952 og frem. Læg tillige mærke til den rette kofanger. Dette er den mest markante ændring på vognene i en periode på over 23 år!

ceredes i to perioder, én før og én efter krigen. Commerciale-vognene er aldrig importeret i Danmark.

Produktionens absolutte top-år var 1952, hvor 63.850 vogne forlod Quai de Javel. Herefter dalede det år for år. Bilernes udseende var ved at blive gammeldags. I 1956 afløstes B15six af den nye hydropneumatiske DS19, i 1957 fremkom den noget prisbilligere ID19 som 11'eren direkte afløser.

Ser man på den periode tractionen har været produceret, ca. 23½ år, er det fantastisk at opdage hvor lidt der i grunden har været ændret. De første forbedringer, der kulminerede med indførselen af tandstangsstyring i 1936, gjorde det af med børnesygdommene. Gennem årene gav man motoren lidt flere hestekræfter gennem forøget kompression og større karburator. 47 hk i 1934 var i 1957 blevet til 67.

De ydre ændringer blev heller aldrig overvældende. Førkrigsmodellerne havde to klapper på hver side af motorhjelmen, efterkrigsvognene (fra midt i 1946) havde de karakteristiske gæller, som også ses på de gamle 2CV'er. Modellerne fra 1938-39-46 kan kendes på pladeegefålgene, de såkaldte Michelin Pilote-hjul.

I 1952 skete der en del ændringer, uden at man kan kalde disse særlig gennemgribende. Den mest markante var "kuffert"-bagklappen, som forøgede bagagerummets volumen med ca. 50%. Samtidig flyttedes vinduesviskerne ned ved forrudens underkant, hvor de før havde siddet foroven. Kofangerne svaj forsvandt til fordel for en ret skinne. De indvendige rude-rammer gjordes bredere.

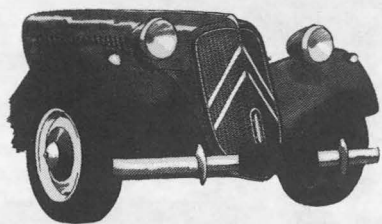
Ellers er det kun små detaljer der gør at man kan skelne de forskellige årgange og det er let at tage fejl.

B11'eren motor på 1911 ccm overlevede længe. I ID/DS modellerne indtil og med årgang 1966 og i HV helt til produktionens slutning i 1981. Det skal tilføjes at mange ting, bl.a. topstykket, blev ændret.

Vil du vide mere om tractionerne, specielt om deres "livshistorie" her i Danmark, kan du læse i Dansk Veteranbilkлубs medlemsblad Bilhistorisk Tidsskrift nr. 77, der er et særnummer om Traction Avant. Det kan fås i klubboutique'n. Henvend dig blot til Ellen og Jean.

Tekst: Jens Møller Nicolaisen.

Billeder fra FDM, DVK, Thomas Claesson, Claus Jakobsen, Erik Schultz og Citroën salgsbrochure 1950.



TRACTION *SPECIAL*

Forår...

Kære læser! Når du i dette blad ikke kan læse om det store træf i Paris, skyldes det at der medens disse linier skrives stadig er godt et par uger til at vi skal derned. Vi har jo en vis produktionstid med at lave bladet, trykning og distribution. Jeg lover at der nok skal komme en udførlig rapport fra træffet i det næste nummer.

Jeg efterlyste i sidste nummer indlæg fra medlemmerne om sig selv og deres biler. Dette har medført at vi nu starter en ny rubrik i bladet, som vi kalder "Stafetten". Hroar har skrevet det første indlæg, som bringes i dette nummer. Som skribent får man æren af at sende stafetten videre til næste blads skribent. Vi håber at stafetten får en lang og varieret færd på sin vandring med medlemmerne imellem. Skriver du til stafetten, skal dit indlæg helst ikke være på mere end ca. 350 ord, hvilket svarer til ca. 30 linier på en maskinskrevet A4-side. Med artiklen bedes indsendt ét eller flere billeder af køretøjet. Billederne vil blive returneret efter brug.

Og så lidt klubsladder. Christian Friis har fået synet sin Sport. Den gled igenem synshallen uden den mindste anmærkning. Når dette blad er udkommet, vil også Bjørn Mogensens Sport '51 og Ole Nielsens nyrestaurerede B15six '52 være synet. Tillykke til alle "synerne". Benny Sørensen, der i forvejen har en familie (vistnok fra 1954), kan føje endnu en familie til sin samling. Det drejer sig om en meget velbevaret vogn fra 1939! Den blev opsnuset af Jørgen Kjær - ingen af os vidste at vi havde sådan en bil i Danmark. Det går iøvrigt stærkt fremad med Jørgens cabriolet. Det er blevet forår! Bjørn Garbys kølergitter til en 11 Sport, som har opholdt sig i bryggerset hele vinteren, er i hvert fald blevet hængt ud på husmuren.

Vort medlem i Birkerød, Jørgen Engel, har taget et virkelig godt initiativ. Han vil foretage foreløbig én, måske flere, indkøbsture til den hollandske klubs reservedelslager i Leiden, forudsat at vi kan få lov til at købe dernedefra. Vi afventer i øjeblikket svar fra hollænderne. I bekræftende fald vil I få besked hurtigst muligt, hvorefter I kan få tilsendt en bestillings seddel samt en liste over hvilke ting der findes at købe. Vi håber at disse ting vil komme i orden. Husk iøvrigt at vi også har mulighed for at købe mange ting fra Christian Friis i Bredebro og fra vort svenske medlem Sanny Holm.

Jens.





Forår i fortøjet...

Foto: JMN.

KØBENHAVN

Tiden nærmer sig, hvor vi for alvor skal til at tænke på planlægningen af det forestående træf i København. I sidste nummer af TS var jeg lidt inde på hvordan en tidsplan kunne se ud. Siden sidst har der imidlertid sket nogle ændringer i planen, hvorfor jeg kort vil ridse de forskellige punkter op.

Den hollandske Paris-Moskva-Paris gruppe ankommer altså om formiddagen, fredag den 20. juli i Rødbyhavn. Vi har haft kontakt med Aalholm Automobil Museum, som er positive overfor et fælles besøg på stedet undervejs. Efter et ophold her, kører hele kortegen så samlet som muligt til København, direkte ind på Rådhuspladsen, med ankomst ca. kl. 16. Her vil der være en officiel velkomst og måske en pandekage på rådhuset. Derefter køres der samlet (formodentlig med politieskorte) til et areal på Svanemøllens Kasserne ved Ryvangen - et sted som Ole Willersted har fundet frem til, med hjælp fra FDM. Jeg skal straks vende tilbage angående dette. Her camperes der, og, som planlagt, giver vi hollænderne "fri", hvis de vil ud og se København på egen hånd. (Det kan vi selvfølgelig nok hjælpe dem lidt med).

Da hollænderne jo allerede kan tænkes at være blevet lidt trætte af at køre bil - under alle omstændigheder har de i hvert fald kørsel nok - har vi tænkt at blive på området hele lørdagen og begrænse antallet af aktiviteter. Noget skal der selvfølgelig foregå, f.eks. manøvreprøve, skønhedskonkurrence eller en eller anden sjov overraskelse - idéer modtages med tak. Om aftenen eller sidste på eftermiddagen håber vi på at få Tuborg til at stille med en gammeldags ølvogn og måske et jazzorkester, så vi kan feste ordentligt.

Søndag morgen fortsætter hollænderne som planlagt videre til Sverige.

Bortset fra stedet har vi stadig ikke fastlagt programmet. Hvor meget skæg og aktivitet vi kan byde på, afhænger jo også af, hvor mange der vil være med til at arrangere week-enden. Der er stadig en del dunkle punkter, som vi skal have taget stilling til.

Stedet byder bl.a. på forskellige muligheder, hvad angår faciliteter. Blandt andet er der indendørs overnatningsmulighed for ca. 150 personer (sovesale?) og mulighed for at holde åbent på et cafeteria der ligger på stedet. Som én af lørdagens aktiviteter kunne vi også forestille os, at vi stegte noget kvæg på stedet. Automobiles Citroën og Ole Willersted vil være behjælpelige med at skaffe materialer. Jeg har for et par dage siden (begyndelsen af april) sendt et brev til de to initiativtagere fra Moskva-gruppen, angående deres ønsker for program, mad, færgetid osv., som jeg håber at få et meget hurtigt svar på.

MEN:

Ikke ét eneste medlem i Københavnsområdet har endnu meldt sig som interesseret i at deltage i forberedelserne, indtil nu består "arrangementsgruppen" kun af undertegnede. Vi behøver kun at være et par stykker. Jeg synes det ville være meget ærgerligt for vor klub, hvis ikke vi er aktivt med, når vi får et så overdådigt besøg! Så kom nu frem i lyset og ring til mig.

Jens (01)69 87 40.

TIP:

Endnu et par eksempler på Peugeot-dele, der passer til din 11'er.

Speedometerkabel: Peugeot-nr. 612229, pris ca. 100,- kr. incl. moms.

Koblingsnav: Med lidt tilpasning (der skal slibes lidt af indvendigt), kan et koplingsnav fra Peugeot 504L benzin (motor type X-M7) med reservedelnummeret 205452 bruges. Pris: 424,20 kr. excl. moms.

Benny Sørensen.

Lokalmøde

Så er der lokalmøde i det jyske! Det bliver pinselørdag, den 9. juni i et sommerhus i Fjellerup på Norddjursland. Der vil være mulighed for at overnatte. Hvad med at gøre sådan et pinsemøde til en fast tradition? Tilmelding senest den 15. maj til Jørgen Kjær: (06) 98 81 21.

HUSK OGSAA AT TILMELDE DIG SOMMERTRÆFFET PAA DJURLAND!



Traction Avant Danmark

Formand:

Hroar Toppenberg, Højtoften 10, 9000 Aalborg.
Tlf: (08) 18 68 82

Kasserer/medlems- og vognregister:

Jørgen Kjær, Solkjærvej 19, Tinning, 8382 Hinnerup.
Tlf: (06) 98 81 21

Redaktør/bestyrelsesmedlem:

Jens Møller Nicolaisen, Bækkebo 10, 2860 Søborg.
Tlf: (01) 69 87 40

Værktøj:

Bjørn Mogensen, Lundegade 10A, 3000 Helsingør, Tlf: (02) 10 14 77 ell. 21 46 46.
og Gunnar Rasmussen, Skjoldsvej 21, 3000 Helsingør. Tlf: (02) 21 48 76.

Nye medlemmer

Arkitektgruppe E, Marmorkaj, Frihavnen, 2100 København Ø. (01) 38 17 73.

Morten Guhle Larsen, Strandgade 57 st.tv., 1401 København K. (01) 57 05 35.

Carsten Olsen, Forupvej 135, 8381 Mundelstrup. (06) 24 32 24.

Einer Petersen, Christiansvej 2 st.tv., 2920 Charlottenlund.

Ole Einar Rasmussen, Hovsmedevej 2, 3400 Hillerød. (02) 26 41 08.

Heine Bo Rasmussen, Hovsmedevej 2, 3400 Hillerød. (02) 26 41 08.

- Vi kan stadig gå rundt og undre os over hvad der egentlig er grunden til at der er flere, der aldrig har fået meldt sig ind i Traction Avant Danmark. Vor klub tæller jo nu op mod 70 medlemmer og udgør således størstedelen af de danske T.A.-ejere. Vær nu med til at gøre en indsats for at få de sidste med!

Registret.



TAK

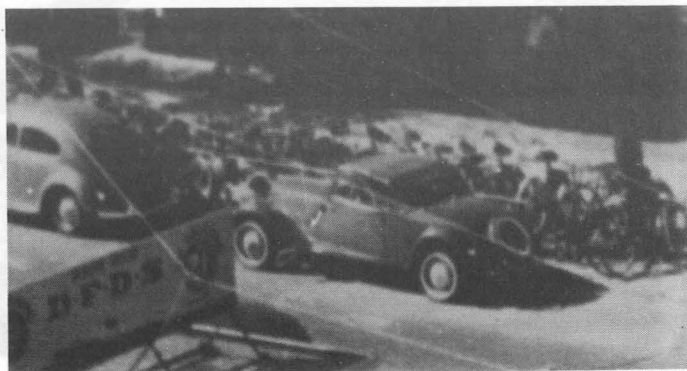
Tak til Bjørn Mogensen i Helsingør for det hyggelige møde den 8. marts. Tilslutningen kunne der heldigvis ikke klages over. Hvem holder det næste møde?



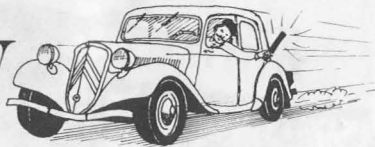
På gaden

Nørrevold i København, engang sidst i halvtredserne. Jovist er det en Citroën 11 cabriolet, der holder parkeret bag folkevognen. Ved nærmere eftersyn af originalbilledet kan man se, at det drejer sig om en Sport fra 1934! Klapperne i motorhjælmen åbnes begge bagud og der er to benzinpåfyldningsstuds og smalle skærme. Tre cab'ere af denne type vides at være indregistreret i Danmark (alle i 1936) med stelnumrene 351.174, 351.176 og 351.178. Bilerne eksisterer endnu. 351.174 er Per Bødgers, 351.176 findes i Sverige og 351.178 er Jørgen Kjærs. Mon bilen på billedet skulle være én af disse?

Billedet kommer fra DVK's arkiv. Den lille redaktion vil være glad for en kommentar!



STA FETTEN



CY 74.000 - Hroar Toppenberg.

Jeg er nok en af de få i klubben der ikke fra barnsben har haft relationer til B-11'eren. Min interesse opstod da jeg var ca. 16 år gammel, og gennem nogle år trawlede jeg Nordjylland på kryds og tværs efter et godt eksemplar. Gennem årene har jeg i landsdelen stødt på 40-50 mere eller mindre faldefærdige vrag.

I 1977 fandt jeg så endelig et eksemplar der passede mig i stand, pris og originalitet. En 11 Sport fra 1946, stelnr. 465.918 med gæller og Pilote-følge. Farven var beige-gul, men originalfarven viste sig at være blå (madam blå).

4000 kr. for en let tæret vogn hvor motoren "sad fast". Da jeg ikke er mekaniker af profession skred projektet langsomt frem. De første år blev brugt til at adskille bilen totalt, samt at fremskaffe reservedele. Jeg var bl.a. heldig at få fingre i et nyt forings- og stempelsæt til 1.200 kr. gennem Christensen & Hjerild (Citroën) i Aalborg.

På daværende tidspunkt ville det have været en lykke, som nu, at kunne kontakte en mængde mennesker med erfaringer i de problemer jeg stødte på under restaureringen. En stor hjælp for mig var, da jeg kom i kontakt med Orla Christensen fra Skæve. Mange gode råd har jeg modtaget fra den side.

Med hjælp fra en bekendt fik vi i efteråret 1979 samlet motoren. I efteråret 81 fik jeg kontakt med nogle særdeles dygtige og entusiastiske "US-flyder" fans. Deres gennemgribende pladearbejde satte skik på undervognen. Samtidig blev skønheds værdien yderligere hævet ved en gang lak (sort red.) og nyt indtræk.

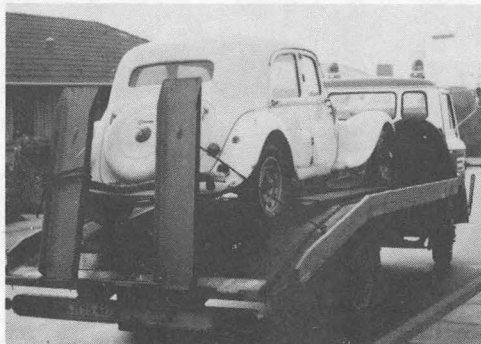
Den endelige godkendelse af bilen foregik i Hadsund synshal den 28. maj 1982. Den første sæson gik rimeligt smertefrit, skønt deltagerne i Hadsten-træffet det år måske husker at en læk vandpumpe var skyld i, at Erik Hougaard og jeg lørdag morgen måtte de- og påmontere gearkasse m.m.

I sæsonen 1983 brød en gammel skade op, idet en revne i motorblokken, der var svejset i 1978, bredte sig. Da jeg vidste at 1984 ville byde på store strabadser for min auto, med to ture til det franske, greb jeg fat om nældens rod. I vinter har maskinen været adskilt, og fra Benny Sørensen i Randers fik jeg skaffet en rask og fejlfri blok, der blev monteret.

Ved samme lejlighed fik jeg rettet lidt op på en dårlig samvittighed, idet motorrummet ikke før var til offentlig fremvisning. Nu er det acceptabelt.

B-11 som fritidsinteresse har givet mange bekymringer, men også mange glæder.

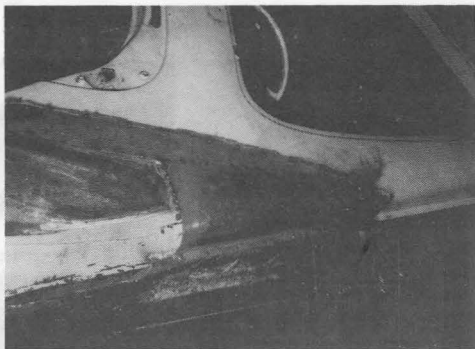
Ved træf og møder i Nordjydsk Vintage Motor Klub og Traction Avant Danmark har min familie og jeg fundet en fælles fritidsinteresse. Desuden har deltagelsen i det organisatoriske arbejde været interessant og lærerigt.



Ved afhentningen i 1977.



Et vrag "plyndres" for et olierør.



Garagescener fra 1981. Venstre side.

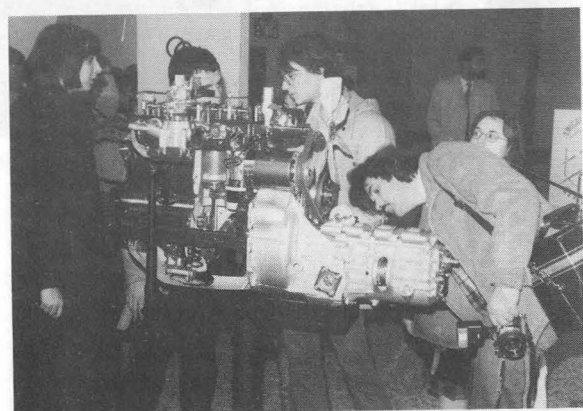


Foråret 1982. Indregistreringsnummeret var da et andet end det er nu. Siden da er der også monteret navkapsler og kalotter. (Foto: Jens Morten).

STAFETTEN til næste bladudgivelse vil jeg sende videre til Christian Friis i Bredebro.

Hroar Toppenberg.





Fra Ernst Berends, vor ven i Holland, har vi modtaget disse billeder fra en retrospektiv biludstilling i februar i Paris. Citroën havde i samarbejde m. de franske klubber denne flotte stand, hvor en mængde tractiøner var udstillet. Blandt andet ses en B15 six Presidentielle, med specialkarrosseri.

Ved åbningen i 1977.

INVITATION!

Ikke blot i anledning af La Tractions 50-års jubilæum, men også i anledning af at Automobiles Citroën har været 60 år i Danmark, vil der i maj blive afholdt to møder for klubberne, arrangeret af Citroën. Det endelige program er endnu ikke helt fastlagt, men det bliver noget med en bid og en slurk af ét eller andet samt, hvis den er kommet, fremvisning af den nye traction-film fra Citroëns PR-afdeling i Paris. Hermed steder og tidspunkter:

Vest for Storebælt:

Søndag den 13. maj kl. 16.00 hos Citroën Egå, Gåsagervej 5, 8250 Egå.

Øst for Storebælt:

Torsdag den 17. maj kl. 19.00 hos Automobiles Citroën, Bådehavns-gade 38, 2450 København SV.

Tilmelding helst inden ti dage før:

For medlemmer af Traction Avant Danmark til Automobiles Citroën A/S, Ole Willersted, tlf.: 01-308722.

For medlemmer af Citronisterne i Danmark (Jyllandsarrangementet) til Klaus Kolle, tlf.: 06-829682.

For medlemmer af Citronisterne i Danmark (Sjællandsarrangementet) til Jean Vincent, tlf.: 02-240145 eller Preben Petersen, tlf.: 01-552825.

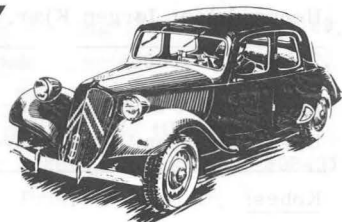
CITROËN
AUTOMOBILES CITROËN A/S

TRACTION *SPECIAL*

STOF TIL TRACTION-SPECIAL

- sendes til Jens Møller Nicolaisen, Bækkebo 10, 2860 Søborg. Tlf: (01)69 8740.

Der mangler principielt til enhver tid materiale, især historisk/teknisk. Vær iøvrigt opmærksom på datoen for deadline forrest i Attraction.



SIDSTE!

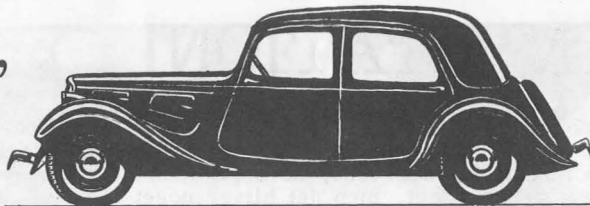
SIDSTE NYT - hvad der lige nåede at komme med, inden redaktionsmateriale røg i postkassen...

Jeg har haft telefonisk kontakt med Will de Hek fra Holland, som synes at vores oplæg til aktiviteterne for Københavnstræffet og deres ophold var meget fint. Han kunne iøvrigt oplyse, at antallet af deltagere i Paris-Moskva-Paris nu er oppe på ikke mindre end 150 vogne! (Læs dette som endnu en opfordring til at gå aktivt med i arrangementsgruppen, så det hele kan blive til noget). Tilmeldingsfristen til vort sommertræf på Feriehotel Kattegat på Djursland er nu fastsat til 1. juli.

Og så har vi fået endnu et nationalt klenodie blandt vore medlemmers biler: En danskbygget varevogn fra 1953 (?) og altså af type 2a, hvorved begge typer af disse vogne er repræsenteret i klubben.

*Jens**

Køb & salg, bytte, kontakt-



TRACTION-ANNONCER - sendes eller indtelefoneres til:

Jens Møller Nicolaisen, Bækkebo 10, 2860 Søborg, Tlf: (01) 69 87 40.

Sælges:

Citroën B11 Sport, 1953, restaurerbar stand. Pris 5.000,- kr.

Citroën B11 Normale, 1952, dårlig, men med mange gode dele. Pris 2.000,-kr.

Købes:

Gamle forlygter med plant glas samt motor og gearkasse til 11AL 1934, eventuelt andre dele til '34-modellen. Citroën T23 lastbil købes.

Anvises:

Virkelig dygtig pladesmed som kan lave: nye paneler (600-700 kr.), ny bundplade (ca. 1.000 kr.), nye bagskærme (ca. 1.200 kr./stk.).

Dele: Højre for- og bagdør, bagagerumsklap og dæksel til reservehjul samt inderskærme for, anvises til salg, restaureret eller urestaureret.

Henvendelse: Jørgen Kjær, Solkjærvej 19, Tinning, 8283 Hinnerup. (06)988121.

Købes:

Komplet sæt blinklygter og baglygter til B11 efter 1952.

Bjørn Sørensen, Oremansvej 8A, 2650 Hvidovre. (01)780607.

Købes:

Buet forkofanger til 11 Sport 1951 i god kraftig kvalitet. Bogen "Toutes les Citroën", pris max. 300,- kr. De første 12 numre af "Le Double Chevron".

Sælges:

Forskellige reservedele til 11 Sport efter 1952 (se evt. annoncen i TS nr. 5).

Iøvrigt har jeg tonsvis af stumper, fortrinsvis til Sport før 1952. Kan nogen hjælpe med et rimeligt sted at opbevare disse? -forresten søger jeg også noget at bo i. Selvom Bilhistorisk Tidsskrift er udkommet, søger jeg stadig datidige billeder af tractionerne (se TS nr. 6).

Jens Møller Nicolaisen, Bækkebo 10, 2860 Søborg. Tlf: (01)698740.

Sælges:

Citroën B11 Sport, 1951, god og komplet stand, urestaureret. Pris: 6.000,- kr.

Henv. Benny Sørensen, Tlf: (06)429306 eller (06)470587.

Sælges:

Gearkasse i fin stand til Citroën B15six,
Salgsbrochure for Amilcar 1929 samt vindspejl med sidefløje for bagsædepassage-
rer fra touringvogn 1927.

Erik Keldsted, (02) 98 42 43.

Købes:

Citroën 11 Sport, årgang 1937, 38 eller 39 i god og køreklar stand.
Jørgen Emil Engel, Vasevej 89, 3460 Birkerød. Tlf: (02) 81 27 93, dag: (01) 541 394.

Sælges:

Citroën 11 Sport 1946, restaureret, synet og indregistreret.

Benny Sørensen, tlf: (06) 429 306 eller (06) 47 05 87.



„TRACTION-RESERVEDELSERVICE“

v/ CHR. FRIIS . BOSHOLMVEJ 5 . 6261 BREDEBRO

Vandpumpe-renoveringssæt. (Pumpe efter sept. 1950)

Indhold: Skovlhjul 456904, bøsning 3293-S, leje 89951, tætning 456399, not 30189,
lås 472394/2, skål 472395, møtrik 2614-S, pakninger 456909 og 451972.

Pris: 457,50 kr.

Udstødningssystem. Indhold: Lyddæmper med afgangsrør 321121, tilgangsrør

308328 eller 308329, krumb rør 308553 eller 308698, 2 pakninger 308431
og pakning 308324.

Pris: 1.398,- kr.

(Udstødningsdelene kan også købes enkeltvis).

Tæppesæt til både Sport og Normale, klar til montering 1.450,- kr.

Kølerslange 330577 (øverste) 90,- kr.

Kølerslange 329642 (nederste) 85,- kr.

Vandrør 451321 (fordelingsrør i topstykket) 155,- kr.

Karrosseridele: Baghjørner til forskærmene, bagpaneler samt sidepaneler kan
leveres omgående.

Har du problemer med andre reservedele, så ring eller skriv og vi prøver at
klare sagen. Tlf: (04) 74 01 56 efter klokken 18.

