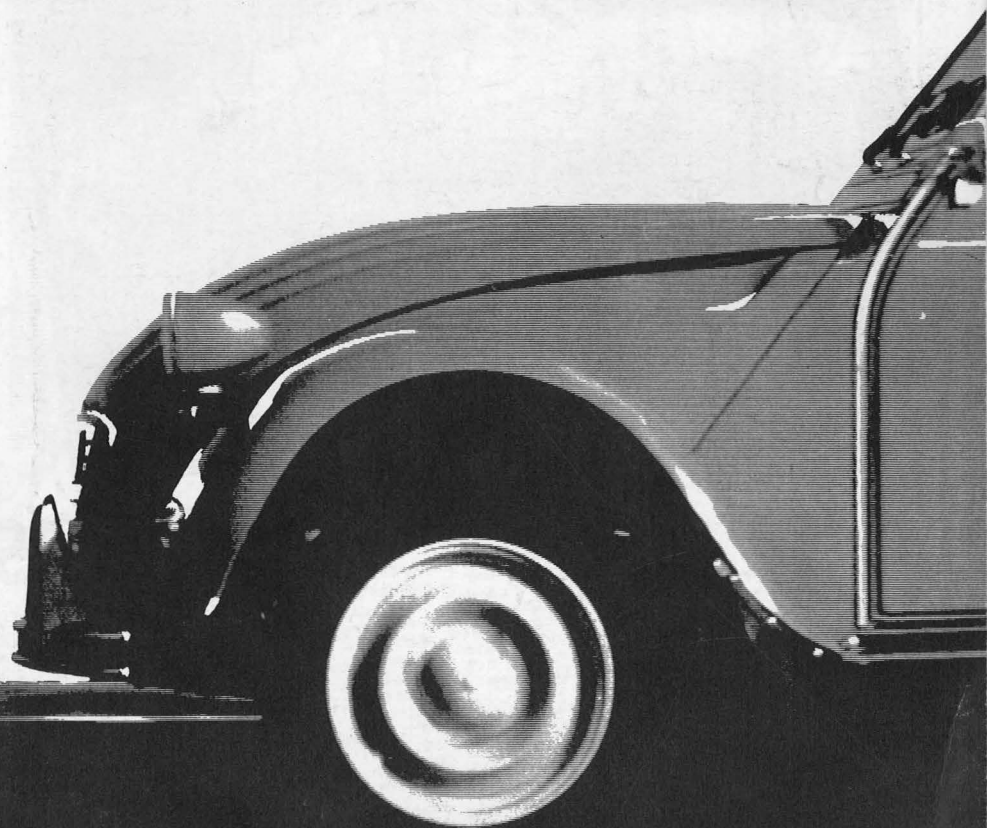
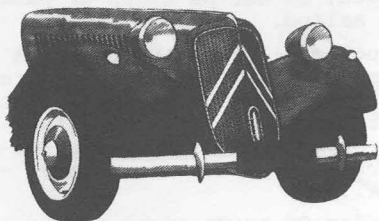




# Attraction 143





# TRACTION *SPECIAL*

## Redaktionelt

Først og fremmest et rigtigt godt nytår til alle fra den lille redaktion! Ja, det er i sandhed en lille redaktion - den har nemlig i de tre år, den nu har eksisteret kun bestået af en enkelt person. Heldigvis elsker redaktøren sit arbejde, men på længere sigt er det en lidt usikker situation for klubben, al den stund at "avisen skal ud". Vi kunne derfor godt bruge en eller to tractionister mere.

Arbejdet med at lave bladet kan groft deles op i to kategorier: redigering og renskrivning/montering samt de mere journalistiske opgaver med artikler. De sidstnævnte er de mest tidkrævende og kræver lidt mere overskud, men giver ofte mulighed for selv at lære noget om de biler, vi holder så meget af. Skulle du have lyst til at være med, bestemmer du selv hvordan. Kom eventuelt til lokalmødet den 31/1 og lad os snakke om det!

Jens.

PS - jo flere vi er om at skrive i bladet, jo bedre og mere indholdsrigt kan det gå hen og blive. Det er vel indlysende...



## Sommertræf 1986

Der er nu fastlagt dato for Sommertræffet i 1986. Det bliver den 22-23-24. august og kommer til at løbe af stabelen i Sønderjylland. Vi skal have en arrangementsgruppe sat sammen - interesserede bedes kontakte undertegnede. Vi vil som sædvanlig invitere vore søsterklubber og håber på god tilslutning fra vore udenlandske venner. Måske der kommer lidt flere sydfra til dette træf.

Yderligere information vil følge løbende i bladet, men sæt kryds i kalenderen ved ovennævnte datoer.

Christian Friis,  
Bosholmsvej 5,  
6261 Bredebro.  
Tlf: 04-740156.

## Lokalmøde

Fredag den 31. januar kl. 19.30 hos Jens Møller Nicolaisen. Ja, nu må det efterhånden være min tur. "Programmet" bliver bl. a. lysbilleder, ligesom der vil være mulighed for at se hvad i har lyst til, blandt det materiale jeg har liggende. Datoen ligger iøvrigt lige op til deadline for næste nummer af nærværende blad, så hvis nogen har bidrag er her alle tiders chance for selv at møde op med materialet.

Tilmelding senest torsdag d. 30. på 01-395320.

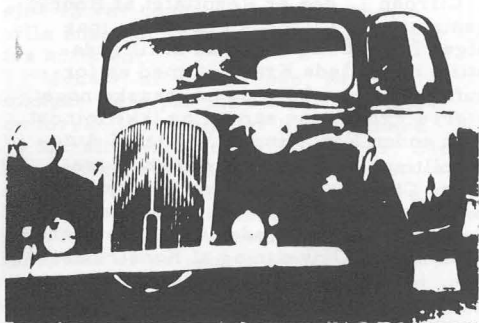
Jens.



Ovenstående billede er lynskudt en dag i Farum sidste år. Det viser, at det udmærket kan lade sig gøre at transportere en fuldvoksen cykle i bagagerummet på

en Normale, til trods for at det drejer sig om een af ældre årgang uden "udbygget kuffertrum". Bilen er Peter Juel Jeppensens.

## TRACTION AVANT DANMARK



### BESTYRELSEN:

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

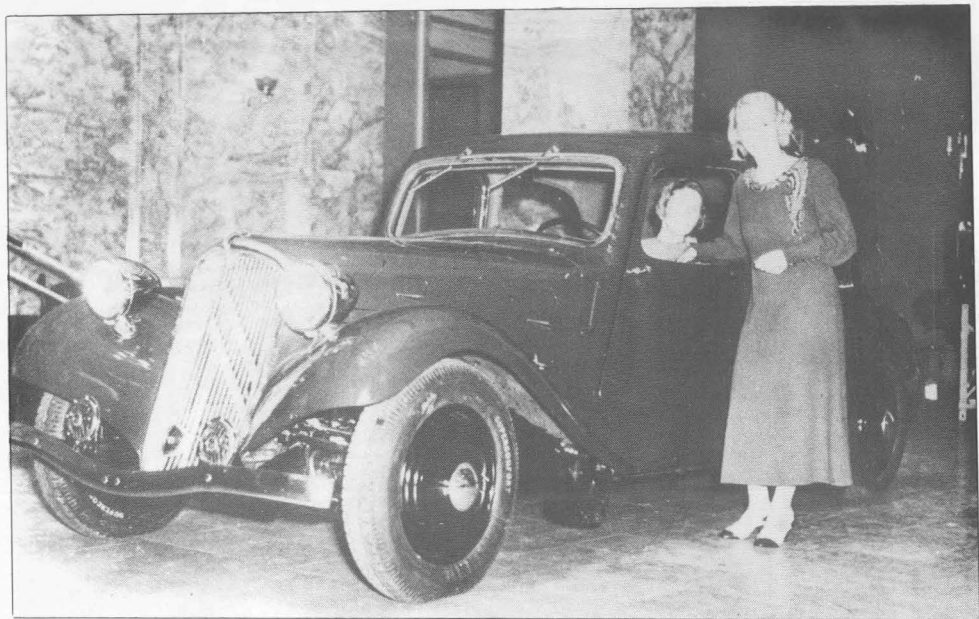
Kasserer/medlemsregister:  
Jørgen Kjær  
Saturnvej 9  
8370 Hadsten.  
Tlf: 06-983177.

Sekretær:  
Benny A. Jensen  
Hækmosen 28C, 2730 Herlev.  
Tlf: 02-443741.

Bestyrelsesmedlemmer:  
Kim Bo Clasen  
Violgangen 68, 2700 Brønshøj.  
Tlf: 01-609496.

02 44 37 12

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



## Hvornår kom de?

Da vi sidste år skrev jubilæumsnummeret af DVK's Bilhistorisk Tidsskrift om Citroën Traction Avant, viste vi ovenstående billede. Det viser præsentationen af 7A i Danmark, hvilket fandt sted i Citroëns salglokaler på Vesterbrogade nr. 9A i København.

Billedet er hentet fra bogen "Andre Citroën - les Chevrans de la Gloire", sammen med oplysningen om at præsentationen af 7A'eren fandt sted den samme dag i alle europæiske lande - nemlig den 18. april 1934.

Ved at granske i FDM's "Motor" har vi imidlertid fundet oplysninger, der fortæller at dette ikke kan være rigtigt og at præsentationen i Danmark må være sket noget senere. I Motor nr. 25, juni 1934 findes en større artikel, hvor man viser et billede (tegning) af en 7A. Artiklen er skrevet af Ingeniør, cand. polyt. K. J. Møller. Her følger nogle uddrag.

"Samtidig med de alarmerende rygter om den danske Citroën-Samlefabriks Lukning kommer Efterretningen om, at Citroën har bragt en helt ny Type paa Markedet, en Type, der virkelig synes at rumme ikke saa faa gode Ideer i sig, og hvor det ligefrem ser ud til, at Kon-

struktørerne har tænkt sig lidt mere om end de plejer. Citroën selv angiver, at de har haft følgende hovedsynspunkter ved Konstruktionen af Vognen, nemlig:

- 1) Relativ lav Anskaffelsespris,
- 2) Benzinforbruget ikke over 9 a 10 Liter pr. 100 km; minimalt Gummislid.
- 3) Gode, indvendige Pladsforhold med rigelig og bekvem Plads til Bagagen.

Selv om vi kan indvende et og andet imod Rangforordningen af disse tre Krav (bl. a. kommer efter vor Mening Nr. 3 paa en saa absolut Førsteplds), er det uden Tvivl tre vægtige Synspunkter, her er lagt til grund for Vognens Bygning.

Citroën 7, der er Resultatet af Reorganisation af Citroëns Fabriker, maa siges i temmelig høj Grad at tilfredsstille de stillede Krav, og med en fornuftigere Franckurs og en maaske noget større Produktion samt - og ikke mindst - en anden Fordeling af Valuta til Automobilimport, vilde den sikkert have store Chancer for at blive en virkelig populær Vogn i Danmark. Citroën 7 betyder i hvert Fald inden for Citroën en fuldstændig Omvæltning af Konstruktionen, ider Vognen har følgende moderne Konstruktioner:



Citroën's ottecylindrede  
»22« med 9 Personers Karrosseri.

## PARISER-SALONEN 1934

- 1) Forhjulstræk.
- 2) Topventil-Motor, 2-Punkts-ophængt (License Chrystler).
- 3) Uafhængig Ophængning af hjulene.
- 4) Anvendelse af en helt ny Fjedring ved Hjælp af Torsionsstænger.
- 5) Hydrauliske Brems og
- 6) Helstaal-Karrosseri. "

Resten af artiklen giver en teknisk gennemgang af vognens opbygning, hvilket jeg af pladmæssige hensyn undlader her.

Summa summarum: det var altså først i juni 1934 at man overhovedet fik noget som helst at vide om den nye forhjulsdrevne Citroën. Mere nøjagtigt hvornår præsentationen skete, har jeg foreløbig ikke fundet oplysninger om, men det er sandsynligt, at begivenheden har fundet sted samtidig med præsentationen i Sverige, hvilket formodes at være dagene 8-10. juni, ifølge Lorentz Österling i Svenska B11-bladet.

I novembernummeret af Motor har K. J. Møller været en tur i Paris - Parisersalonen 1934 har som bekendt stået i Citroëns tegn og hvad Hr. Møllers øjne så var noget vi vist allesammen ville ønske at vi havde set! Jeg citerer fra artiklen:

"Mens vi er ved Citroën, kan det maaske være paa sin Plads at omtale de forskellige Modeller lidt nærmere. Vi har allerede set den lille "7"er, der har en Motor paa 1,625 Liter, men desuden fremstilles den noget større "11", der ogsaa har firecylindret Motor men 1,91 Liter Slagvolumen. Særlig interessant er en udgave af denne Vogn med langt Chassis, der ialt afgiver Plads til 9 Personer; 3 paa Forsædet,

3 Klapsæder og endelig 3 Personer paa Bagsædet. Pladsen er slet ikke kneben, kun er Motoren maaske lidt lille i Forhold til den store Belastning, man kan komme ud for.

Endelig er der den store "22", som man vist roligt kan kalde Udstillingens Sensation.

Det er en ottecylindret Vogn med Forhjulstræk og bygget paa samme måde som de andre Modeller. Motoren er bygget i V-Form, er paa 3,82 Liter og skal efter sigende kunne yde ca. 100 HK."

Såvidt K. J. Møller. Med hensyn til 7'eren kan man fundere over om til hele taget nåede at komme til Danmark, inden den blev erstattet af 7B. Den 7'ere som Møller nævner i sin artikel er i hvert fald 7C - med motorstørrelsen på 1628 ccm. Den må han have set på udstillingen (som fandt sted i oktober måned). 7C kom i produktion i december.

I artiklen omtales 11'eren, hvilket efter al sandsynlighed er nogle af de første ord, den får på dansk.

I Motor nr. 21, maj 1935 står de igen noget om Citroën.

"Forrige Aar bragte Citroën sin "7"er paa markedet, en Vogn, der paa atgørende Maade brød med gamle Konstruktioner og med en Del Konventionalitet, der efterhaanden havde faaet hængt sig paa Automobilkonstruktionens Udøvere. Alleerede paa Parisersalonen vistes den større Model Citroën "11", men først nu er Produktionen kommet saadan i Sving, at der har kunnet være Tale om at tage fat paa Eksperten!"

Herefter følger en beskrivelse af "Type 11", hvor skribenten tydeligvis er no-





Direktør Faramonds 11 "Salon de Luxe"-Limousine, foran Citroëns lokaler i Stockholm, den 17. maj 1935. Om denne begivenhed kan man læse i Svenska B11-bladet nr. 2-84 (hvilket anbefales!), hvorfra billedet kommer.

get forvirret m. h. t. 11 Normale og 11 Familiale. Han beskriver Familialens størrelse, men angiver Normalens akselafstand på 3,09 m. Grunden til hans forvirring kan være at den formodentlig første 11'er der kom til Danmark havde Familiale-karosseri. Den tilhørte Citroëns daværende direktør Faramond og havde reg. nummer K 51. Vognen var en 11 Limousine/Conduite Interieure. Den blev anvendt på en præsentationsturne i foråret 1935, først i Danmark og siden i Sverige, hvor den kunne ses i Stockholm den 17. maj.

Artiklen i Motor slutter som følger:

"Man forstaaer den Stolthed, hvormed Direktør Faramond forleden præsenterede denne Vogn for en indbudt Kreds samtidig med, at den kendte Citroën-Forhandler Svend Petersen aabnede et nyt Salgslokale paa Toldbodvej 14. Citroën har på overtydende Maade vist, hvor langt man kan naa, naar man virkelig foretager en rationel Omkonstruktion. Vi har i de senere Aar set alt for meget Fillearbejde ved Automobilkonstruktionerne, alt for meget Smaanusseri.

Derfor virker det forfriskende at se et Stykke Arbejde, hvor man baade kan se, hvilket Maal der er sat - og at samme Maal er naaet!"

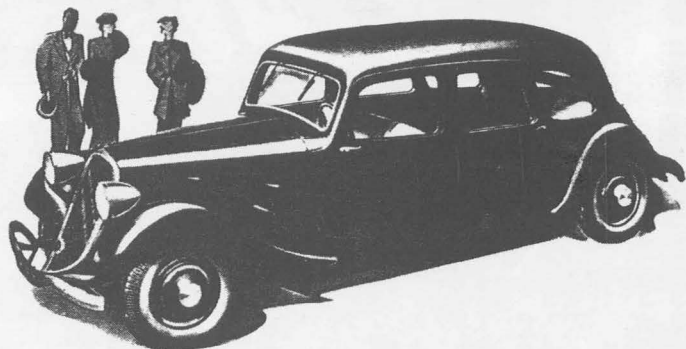
Ja, 1985 var således også et jubilæums år, når det gælder TrACTION Avant; nemlig 50-året for præsentationen i Danmark.

På modstående side ses en salgsannonce, ligeledes fra Motor. Vi er nu nået til juli 1935. "To Aar forud". Ja, det er ganske vist! Læg mærke til at her reklameres for "11" Luksus Sedan, altså ikke en Familiale, men den som i Frankrig kaldtes Conduite Interieure, uden klapsæder.

Dernæst er det selvtvølgelig annonceringen for det sidste "Pariser-Chic", Cabriolet 11 Sport, man lægger mærke til. I Attraction 133/TS nr. 7 omtalte jeg tre tidlige 11 Sport Cabriolet'er - det er ganske givet disse, der ventedes på i 1935. Om der kom flere end de tre kan vi ikke vide. Stelnumrene 351.174, 351.176 og 351.178 viser at Cabriolet'erne er fremstillet i 1934, men vognene blev først indregistreret herhjemme i 1936/begyndelsen af 1937.

Vi ved jo at Cabriolet-modellerne ind-

## CITROËN – 2 AAR FORUD!



DEN NYE "11" LUKSUS-SEDAN  
3,28 M HJULAFSTAND  
3 PLADSER FORAN, 3 BAGTIL

## EN NY, STØRRE CITROËN!

TYPE "11" • PLADS TIL HELE FAMILIEN

Vægt 1.150 kg : Benzinförbruk 11 Liter paa 100 km :: 115 km i Timen

## Ny Økonomi-Rekord sat af „Danmarks økonomiske Vogn”

Naturligvis har Citroën "11" alle de samme revolutionerende Egenskaber, som i 1935 har gjort Citroën "7" til den store Salgs-Sukces i Danmark, nemlig:

**Førhjulstræk:** En Op-  
levelse i Kurverne, paa  
glatte og vaade Veje!  
En paa alle Punkter fuld-  
endt Konstruktion!

**Torsionsfjedring:**  
Fjedringen af 1935!  
Spørg Citroën-Ejerner!

**Topventilmotor:** Med  
aftagelige Cylindre, fri  
for Slitage, økonomisk  
og kraftig.

**"Monocoque"-Kon-  
struktion:** Chassis-  
Rammen er overflødig-  
gjort. 3 $\frac{1}{2}$  Gang stærkere  
end Staalkarosseri paa  
Chassis!

**Hydrauliske Brem-  
ser:** Største Kørsels-  
sikkerhed.

**Et overdaadigt Ud-  
styr:** Overdimension af  
Superkomfort Ringe,  
Securitglas overalt,  
Pansertag o. s. v.

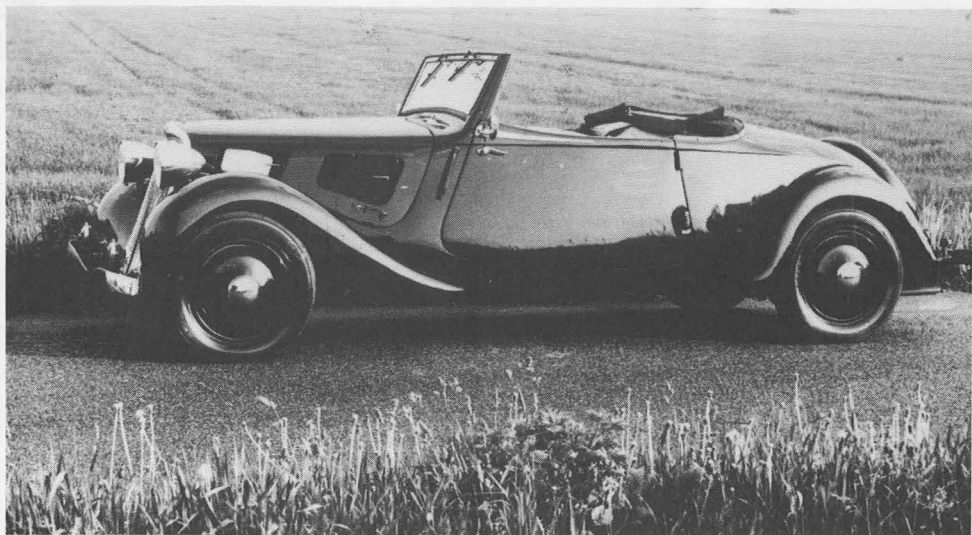


En elegant "11 Sport" Cabriolet!  
Nogle Eksemplarer ventes: 2/4 Pladser, 2  
Liters Motor, Luxus-Udstyr, møg Læder!  
Sidste Pariser-Chiel!

Kun Citroëns nye Konstruktioner - nu velprøvede og anerkendte - tillader at opnaa saa megen Komfort og denne helt nye Kørselsikkerhed med saa smaa Driftsudgifter!

# CITROËNI

Automobiles CITROËN A/S Sydhavnsgade 16  
Central 3829 Kontor og Fabrik • Stort Service-Værksted  
25 Forhandlere og 60 Service Værksteder Landet over. — God Citroën-Service Europa rundt!



Jørgen Kjær's Sport Cabriolet 1934. Et smukt billede af en smuk bil!

gik i produktionen på samlebåndet sammen med de almindelige Berline-modeller. Men på et tidspunkt må karrosserierne være blevet taget ud at båndet og som håndarbejde ombygget til Cabriolet. Dette er naturligvis sket på et meget tidligt tidspunkt i processen, men altså efter at karrosserierne har fået indhugget stelnummeret.

Efter denne ombygning er de så røget tilbage på samlebåndet og blevet færdiggjort. På Jørgen Kjær's Cabriolet, der har nummer 351.178, kan man se at monteringsfasen må være foregået senere end i 1934. Eksempelvis har den X-formet bagaksel, hvilket indførtes på vognene i maj 1935. Da Jørgen fandt bilen havde den forskærme af den type hvor der sidder et lille rundt gitter og dythornene er anbragt bagved. Dette fremkom med årgang 1936 - dvs. sidst i 1935. Dertil kommer at Cabriolet'erne sikkert har været meget dyre biler, hvilket også kan være med til at forklare hvorfor de blev registreret så sent herhjemme. De skulle jo lige sælges først.

Flere oplysninger kan iøvrigt tale for at der kan have været solgt flere tidlige Cabriolet'er herhjemme. Vi ved at både arkitekt m. m. m. Poul Henningsen og teaterdirektør Åge Stenoft havde tidlige cab'er med K-numre. En af disse kan være Per Bødgers, men ikke Jørgen Kjær's, idet denne blev registreret i Tommerup på Fyn. Det siges desuden at

politiet havde et antal, hvilket dog ikke er bekræftet. På side 20 i Bilhistorisk Tidsskrift ses endnu een, med nummeret A 17.447. Teoretisk kan den være en af de to nævnte med K-numre, som er blevet omregistreret. Og hvad med stelnumrene 351.175 og 351.177? Var disse mon Cabriolet'er?

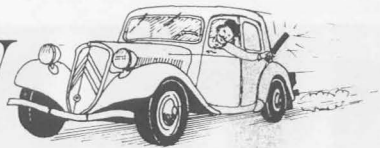
Naturligvis er det specielle forhold der er udslagsgivende for hvornår Cabrioletterne kom til Danmark. Hvad angår Berlinererne skulle denne artikel gerne have kastet lidt lys over spørgsmålet. Sluttelig kan jeg nævne at jeg aldrig har set så meget som et billede af en af de tidligste 11'ere på danske nummerplader. De har alle haft de små gitre i forskærmene til hornene, som tilfældet er det med den vogn som pryder forsiderne på Attraction 133, Bilhistorisk Tidsskrift nr. 77 og vor nylig udsendte medlemsliste. Når 11'erne kom til Danmark så sent som i foråret/sommeren 1935 er forklaringen vel at Citroën havde behov for at komme ind på hjemmemarkedet hurtigst muligt - vi skal heller ikke glemme at Citroën på dette tidspunkt havde særdeles alvorlige økonomiske problemer.

Skulle der blandt medlemmerne være nogen, der har kommentarer/spørgsmål/andre teorier eller supplerende oplysninger, så kom frem af busken!

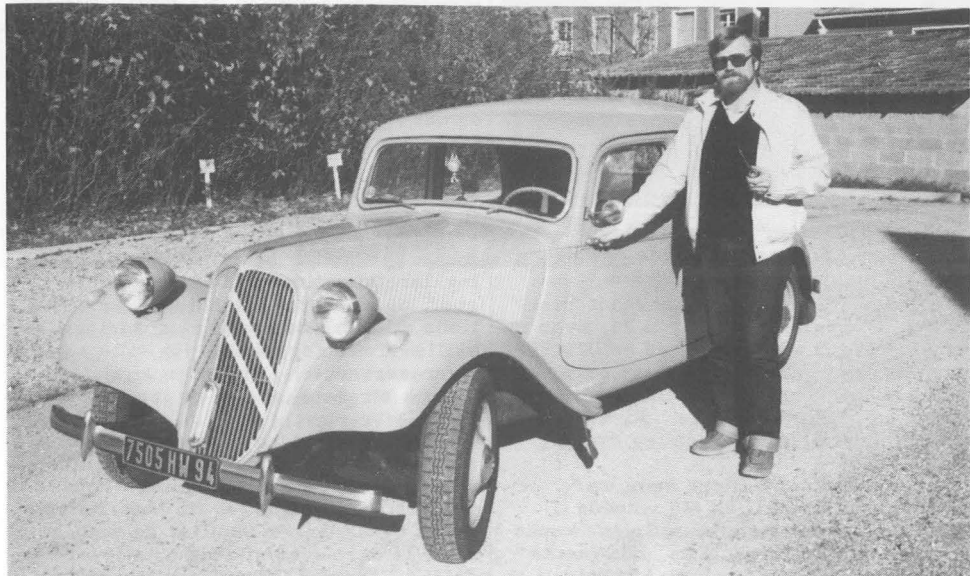
Jens Møller Nicolaisen.



# STAFETTEN



Kim Galsgaard, Citroën 11B 1954, stelnr. 287.868, reg.nr. LT 32.682.



Det kan være interessant at fundere lidt over hvordan man blev ejer af en "Traction", hvor stammer hengivenheden fra og hvornår opstod ønsket om at eje sådan en?

For mit vedkommende stammer det nok fra at min farbror i en årrække kørte "Traction". Siden jeg blev 16 holdt jeg meget øje med annoncerne i Berlingeren uden dog at have penge at købe for. Men jeg husker endnu en annonce for en B15 six, totalrenoveret til 8.000 kr. Nå, lommepengene slog ikke til til den investering.

Senere i 1974, da jeg var på højskole på Kalø, så jeg en dag en "Traction" oppe på bakken og sagde til min ledsager, sådan en skal jeg have engang. Det skulle vise sig at der gik 10½ år inden den beslutning blev ført ud i livet.

I sommeren 1983 begyndte jeg på nyt job i Frankrig, med station 30 km syd for Paris, og udstyret med firmabil var der ingen grund til at tænke yderligere på transportmidler.

Imidlertid indhentede min gamle beslutning mig en dag, hvor en af kollegerne

ved et tilfælde viste mig en annonceavis LA CENTRALE des Particuliers hvori der var nogle annoncer på "Tractions". Senere købte jeg af og til selv den avis, og i eftersommeren 1984 begyndte jeg så at nærlæse annoncerne for at finde et "godt køb". Det blev til at jeg hentede avisen om morgenen inden arbejde for at se om der var noget godt denne uge.

Pludselig en torsdag morgen var forsidens smykket af et glansbillede af en 11 Normale fra 1955, en-ejersbil med 60-70.000 km på bagen. Prisen var 25.000 FF og man kunne ringe efter kl. 17.00. På slaget 17 ringede jeg for at få at vide - men Monsieur - beklager, men der var tre mænd i formiddag, og en af dem købte den. Det var foregået ved auktion for at undgå at de skulle komme op at slås. Så han havde solgt vidunderet for 28.000 francs.

Det tog lidt på modet, men den følgende uge var der så en grå 11 Normale fra 1954 med billede i annoncen. Den så ikke ud af meget, men det lød ret interessant og jeg ringede til sælgeren. Det viste sig at være en pensioneret skrædder der selv



havde haft "Damen" siden hun forlod Quai de Javel, hvor hun havde kørt fra 54 til 61 og rullet ialt 11.000 km.

De havde så udelukkende anvendt Trac-tionen til ferier i årene 61 til 73, hvor tu-rene oftest gik til Østrig med en lille campingvogn. Den havde stået i garage fra 73 til 84, hvor de igen fik forsikring på den og begyndte at køre lidt, så den havde rundet 81.453 km da jeg overtog den.

Den handel kunne ellers nemt være blevet til ingenting, for da jeg ringede til M. Moati for at aftale besigtigelse kunne det næsten ikke arrangeres. Han mente at det skulle ske en hverdag i arbejdsti-den, for i week-enderne skulle de på lan-det. Nå, hvad så med en aften, nej - ikke muligt - for så kunne man jo ikke se køre-tøjet. Endelig fik vi alligevel besluttet en lørdag eftermiddag.

Da de boede et sted hvor jeg ikke var kendt, spurgte jeg om ikke han kunne kø-re hen og møde mig på en plads 4-6 km fra hvor de boede. Nej, nej igen, han vil-le jo gerne tilbyde at hente mig ved nær-meste Metro (6-800 m), men helt til pladsen, neej.

Om lørdagen mødte jeg så op og vidun-derdamen stod ud og trak frisk luft. Vi kiggede lidt på herlighederne og aftalte at køre en prøvetur. Kabinen lugtede lidt af gamle frakker, men ellers var det hele tiltalende. Under demonstrationsturen be-mærkede jeg at den måtte have brændt en ventil, men han afviste på det kraftigste og det slog jeg mig til ro med i første omgang, og vi aftalte handelen da vi var tilbage.

Ugen efter fik jeg arrangeret forsikring og omregistrering, så jeg kunne hente ny-erhvervelsen. På turen hjem bemærkede jeg at der nu nok var brændt en ventil og bremserne var faktisk mere end svage.

Efter den var kommet hjem i garagen forsøgte jeg at skille bremserne ad, hvil-ke viste sig umuligt med det værktøj jeg havde. Der blev ikke kørt så meget idet det var vinter og koldt.

I januar måned fik jeg så nyt arbejde i Danmark og skulle til at få arrangeret hjemkørselen og begyndte derfor at køre lidt længere ture, hver gang for at konsta-tere, at der nu nok var brændt en ventil. Til sidst, 8 dage før jeg skulle køre til DK, fik jeg fat i en kompressionstester, og det viste sig selvfølgelig at der næsten ikke var tryk på anden cylinder.

Nu var "gode dyr rådne", det var lør-dag eftermiddag, alle værksteder lukket o. s. v. Søndag morgen kørte jeg ned ad vejen og så at porten var åben ved den lokale mekaniker og skyndte mig ind og forklare situationen. Det forstod han godt, og eftersom han holdt af Les Trac-tions ville han da gerne på sin fridag skille min motor ad hvis jeg ville sørge for reservedele. Det var en aftale, og han fik straks bilen hen og jeg gik lettet hjem.

Mandag formiddag ringede han at den måtte have 4 nye udstødningsventiler, så ville han rette de 4 indsugningsventiler. Glad og fro drøede jeg til Auto-Retro i Paris og fik de nye ventiler og et slibe-sæt. Tilbage over middag og afleverede delene. Tirsdag aften kørte han så en prøvetur, og bilen var klar til afgang, bortset fra at han mente at jeg skulle passe på de bremser.

De næste dage gik med at læsse bilen med resterne af mine ejendele og vin, og lørdag formiddag gik det så nordpå med 1200 km forude. Det var ikke uden be-tænkelighed jeg drog nordpå og talte hver kilometer.

Det skulle nu vise sig at det sagtens kan lade sig gøre blot at drøne ud ad lan-devejen uden problemer før til sidst, hvor den begyndte at bruge olie og vand. Vejret var meget godt indtil i Nordfran-krig, hvor det begyndte at styrtrægne. Regnen blev tættere i Belgien, og så faldt den ene visker pludseligt af, heldig-vis havde jeg en ny i bagagerummet. I Tyskland skiftede vejret så til slud, hagl, regn og slud igen med en sidste snebyge mellem Lübeck og Puttgarden. På grund af den nye toppakning turde jeg ikke rigtigt holde stille i længere tid og lade den køle af, fordi jeg var nervøs for at den skulle slå sig. Derfor blev det kun til små pauser, og jeg nåede Putt-garden efter at have kørt 13 timer i næs-ten eet stræk.

Efter hjemkomsten har jeg så ordnet bremserne med renovering af alle hjulcylindre, afdrejning af tromler og udskiftning af bremseslanger. Derudover skiftede jeg paraboler og manchetter på tandstangen, det var alt og så til syn, og den gik igennem.

Forresten købte jeg også en gammel lastbil Citroën T23 årgang 1951 dernede og tog med hjem i flyttelæsset, men den historie kan vente til en anden gang.

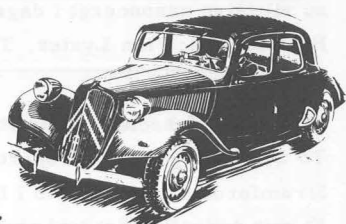
Kim Galsgaard  
01-67 96 12, Søborg.



## TRACTION *SPECIAL*

STOF TIL TRACTION-SPECIAL

- sendes til Jens Møller Nicolaisen, Ravnsborggade 5A, 4. th., 2200 Kbn. N. 01-395320. Husk deadline (se forrest i Attraction). Alle bidrag fra medlemmerne er velkomne og der mangler principielt altid materiale - især historisk/teknisk. Giv lyd fra dig.



## Fra registret

Endnu en gang kan vi byde velkommen til nye medlemmer. Det er utroligt, at der stadig kan dukke nye biler op.

Jeg håber at de nye medlemmer vil føle sig velkomne i vor klub og benytte sig af dens mange tilbud.

NYE MEDLEMMER:

Søren Wager  
Branddamsvej 3, 4660 Store Heddinge.  
Tlf: 03-708260.

Svend Erik Arpe  
Bytoften 9, 6064 Jordrup.

Viggo Kjeldsen  
Pallesdamvej 5  
7840 Højslev.

Lisbeth Vest Nielsen  
Saturnvej 9, 8370 Hadsten.  
Tlf: 06-983177.

Gert Jørgensen  
Callesegade 17, 6200 Åbenrå.

Jan Schou  
Skæring Hedevej 90, 8250 Egå.  
Tlf: 06-225376.

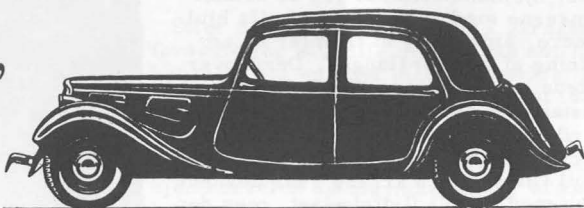
### HUSK KONTINGENTET!

Fik du girokortet til TAD med, sidst du var på posthuset? Husk at vi afmelder alle, der ikke har betalt den 1. februar. Det er dumt, hvis det skyldes en forglemelse, for det giver os en masse unødvendig administration og du kan selv komme til at stå i den situation at du ikke kan få de blade, der måtte være udkommet i den periode, du har været udmeldt. Så kig lige i stakken af regninger - TAD-kontingentet er aligevel en af de små. Hvis du af en eller anden grund ikke ønsker fortsat medlemsskab, vil vi bede dig om at gøre dig den ulejlighed at ringe til en fra bestyrelsen og meddele det.

### Rettelse til medlemslisten:

Carsten Geisler har fået ny adresse:  
Ved Fæstningen 21, 2610 Rødovre.  
Samme telefonnummer.  
Og så har han købt Jørøen Kjærs 11 Sport fra 1939. Den har stelnummer 455.501, hvilket fortæller at den er fabrikeret i perioden 1941-44!

# Køb & salg, bytte, kontakt-



TRACTION-ANNONCER - sendes eller indtelefoneres til:

Jens Møller Nicolaisen, Ravnsborggade 5A, 4. th., 2200 Kbh. N. 01-39 53 20.

## Sælges:

Citroën B15six 1953 i god stand. OBS - sidste chance for klubmedlemmerne, da den nu vil blive annonceret i dagspressen og udenlandske blade. Prisinde: 50.000,- kr.  
Henvendelse: Finn Lyster, Tlf: 06-84 72 49.

## Sælges:

Diverse små kromting, nye hjælmbånd, 1 stk. ny forkofangerkonsol.  
To nye kofangere til 11 Sport efter 1952, for og bag, 600,- kr/stk.  
Strømfordeler, brugt men i fin stand og nyt fordelerdæksel. 300,- kr.  
Et sæt døre til Sport i nogenlunde stand. Pris: 1200,- kr.

## Købes:

Et sæt forbremsetromler - må ikke være skæve eller nedslidte.  
Kim Clasen. Arb.: 02-64 10 25, priv.: 01-60 94 96.

## Sælges:

Citroën 11 Sport 1952 i god stand - 7.500,- kr.  
Citroën 11 Familiale sælges til spotpris: 14.000,- kr. Er i komplet og god restaurerbar stand. Årgang 1955.  
Citroën 11 Sport 1937 kan eventuelt skaffes, noget rusten. Pris ca. 10.000,- kr.  
De sidste eksemplarer af genoptrykket af det danske reservedelskatalog sælges nu for 200 kr/stk.  
Reparationshåndbogen på dansk i to bind, ligesom reservedelskataloget i virkelig god udførelse, sælges for 250 kr. pr. sæt. Kun få eksemplarer.

## Købes:

Gasgenerator til montering på bil købes. Kan nogen evt. hjælpe med monteringsanvisning, fotos eller lignende af samme er jeg også meget taknemmelig.

## DAEK:

Michelin 165x400 X skaffes hjem mod bestilling. Pris ca. 650,- pr. stk. Kun mod forudbetaling.

Jørgen Kjær, tlf: 06-98 31 77.





## „TRACTION-RESERVEDELSERVICE”

v/ CHR. FRIIS . BOSHOLMVEJ 5 . 6261 BREDEBRO

NYT:

Kofangere i rustfrit stål ventes hjem i løbet af januar måned.

Tlf: 04-7401 56.

Husk at det er gratis at annoncere under køb og salg. Dertil kommer at det af og til gi'r pote....

Købes:

Citroën salgsbrochurer 1934-75.

Søges:

Til låns eller i fotokopi: alt i cirkulæreskrivelser fra Automobiles Citroën omhandlende Traction Avant og ID/DS. Kan ingen hjælpe?

Oplysninger om Panhard - alt har interesse.

Materiale, som kan danne grundlag for artikler i nærværende blad. En frivillig medarbejder skal ligeledes være velkommen...

Jens Møller Nicolaisen, tlf: 01-39 53 20.

## T.A.D.- T-shirts

Alle bør have klubbens flotte T-shirt, med klubmærket trykt på brystet. Pris kun 50,- kr/stk. Bluserne er i en god dansk bomulds kvalitet og fås i flere størrelser.

Overskuddet ved salget af bluserne går direkte i klubkassen.

Bluserne kan rekvireres hos Jørgen Kjær, tlf: 06-98 31 77.

