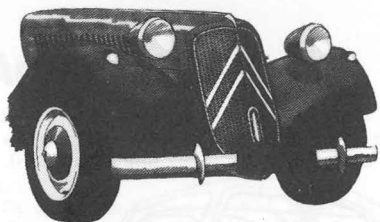




Attraction 144



18

TRACTION *SPECIAL*

Redaktionelt

Under denne overskrift forsøgte jeg i sidste nummer at lokke et par tractionister frem, til at hjælpe med at skrive i bladet. Det har desværre været yderst sparsomt med reaktioner. Derfor vil jeg hermed gentage min lille opfordring; ikke blot for min egen skyld, men i særdeleshed også for bladets.

For tiden forholder det sig sådan, at jeg ikke har noget som helst stof liggende "på hylde" i færdigskrevet form. Det betyder at jeg til hvert nummer selv må gå i gang med at skrive artiklerne. Til alt held ligger jeg stadig inde med en del baggrundsmateriale, som jeg kan dykke ned i vedr. forskellige traction-er. Men det tynder efterhånden også ud i bunken. Samtidig øges risikoen for at stoffet bliver mere og mere ensidigt.

Noget der f. eks. er et stort behov for, er tekniske artikler med praktiske oplysninger og råd vedrørende restaurering og vedligeholdelse af 11'eren. Jeg føler mig ikke særlig kompetent til at skrive den slags artikler.

Så altså: dels for at gøre bladet mere alsidigt og værd at gemme, men også for at lette arbejdet lidt for din ærbødige, søges bidrag! Det ville være pragtfuldt at have nogle færdigskrevne artikler liggende "stand by", for det tilfældes skyld at der en gang alvorligt skulle mangle stof, eller redaktøren skal på ferie. I sidstnævnte situation ville det vel også være herligt at have en "reserveredaktør" - ingen kunne vel tænke sig at modtage et nummer af TractionSpecial på 3 sider...
Jens.

Sommertræf 1986

Arbejdet fortsætter med planlægningen af årets Sommertræf, der som bekendt finder sted i Sønderjylland. Siden sidst er der blevet sammensat en arrangementsgruppe, bestående af Christian Friis, Erik Hougaard, Finn Lyster og Jørgen Kjær. Det første møde i gruppen er blevet afholdt mens dette blad har befundet sig på trykkeriet.

Der er endnu ikke truffet beslutning om det nøjagtige sted hvor træffet skal afholdes, men vi kan påminde om datoerne den 22-24 august 1986.

Mere om træffet i næste nummer - indtil da kan yderligere information fås hos Christian på 04-7401 56.

Lokalmøde

Det er kommet den lille redaktion for øre, at vort ærede medlem Kim Galsgaard gerne vil lægge hus til det næste lokalmøde i Københavnsområdet. Desværre er det ikke lykkedes at komme i kontakt med K. G. her på det redaktionelle faldereb, hvorfor vi ikke kan viderebringe den endelige dato for mødet. Det skulle efter sigende finde sted i løbet af marts måned. Det eneste råd vi kan give er: Ring til Kim NU, hvor bladet netop er kommet ind af din brevsprække, og forhør dig angående dato. Kims telefonnr. er: 01-67 96 12.

Om at købe en Traction

Dette indlæg er møntet på dem, som endnu ikke har en Traction, men som går med planer om at anskaffe sig en.

Det første man bør gøre er at melde sig ind i vor klub, hvis man endnu ikke har gjort det.

Er man kommet på sporet af en Traction, bør man så vidt muligt få et erfarent klubmedlem eller en anden kender til at vurdere den.

Praktisk talt alle mekaniske dele kan skaffes gennem klubberne eller specialfirmaer. Det er derfor ikke de mekaniske dele man skal være bange for, men rusttilstanden, idet pladearbejde er dyrt hvis man ikke selv har evnerne. Da restaureringen til syvende og sidst er et spørgsmål om penge, er forsigtighed under alle omstændigheder vigtig. Der findes desværre mange "sorte" biler på markedet. Disse er ofte kendt af klubbens medlemmer, endnu en grund til at kontakte et medlem inden køb.

Informér dig grundigt, inden du tager ud at se på vidunderet. Forsøg at få en tilsvarende bil i originalstand at se før købet. Ved klubbens arrangementer ser man næsten alle modeller i skala 1:1.

Vær opmærksom på de sædvanlige steder for rustangreb, se skitse. Desuden er rustangreb almindelige langs skærmkanter og på karrosseriets endestykke bagtil. Beføling med hånden eller brug af magnet og hammer kan ofte afsløre steder med polyester, gibs, cement eller anden vederstyggelighed.

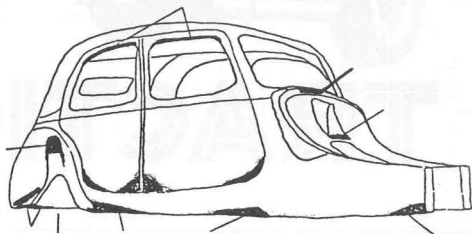
En helt urestaureret bil kan ofte ende op med at blive meget billigere og betydeligt kønnere end et såkaldt kalket lig.

Mekanisk skal man være opmærksom på slid og prisen skal fastsættes derefter. Et slidt fortøj eller motor kan godt blive en bekostelig affære, hvis man låder sig rive med af bilens skønne linier.

Har man tænkt sig at importere en bil skal man tage told og afgifter i betragtning. (Herom i en senere artikel).

Teknisk forståelse og en smule håndlag er også et godt udgangspunkt.

Har man så fået købt et sådant spændende køretøj, skal man ikke bare fare løs med at skrue det hele fra hinanden. Snak igen med et erfarent klubmedlem



først. Der er mange der har gode, men ofte dyrtkøbte erfaringer; lyt til dem hvordan du bør gribe det an. Alt for ofte ser man en bil der er totalt adskilt og ejeren er derefter løbet sur i det. Læg en plan for hvad du vil.

Løber du sur i noget så spørg om hjælp hos et klubmedlem, inden du farer ud til en ofte uerfaren mekaniker ude i byen, der ofte kan gøre mere skade end gavn - om ikke andet så på din pengepung.

Til slut skal man være opmærksom på at ens egen bil sandsynligvis ikke er den eneste i verden og man kan derfor ikke pøse ubegrænsede penge i den og regne med at få dem hjem igen ved et eventuelt salg.

Jeg håber ikke at jeg har skræmt nogen med denne oversigt. Tværtimod er det for at undgå at nogen løber sur i det og dermed bliver træt af deres Traction.

Bilerne er fint egnede til langture, ferierejser og lignende. I almindelighed er de pålidelige, har god kørselskomfort og kan benyttes i dagens trafik uden at genere denne. Det er ligefrem morsomt at være med i "lyskrydsracet"!

Jeg stiller hermed min viden til rådighed for nye ejere af denne skønne bil og håber hermed at alle klubbens medlemmer gør det samme.

JØRGEN KJÆR.

Sonne affaire!...



Advarsel!

Efter afslutningen af artiklen om køb af en gammel bil, indløb et interessant og foruroligende tilfælde ved køb af en bil.

Et medlem køber en Bll Sport årgang 1939. Manden betaler en god pris. Det er jo en 39'er, en forholdsvis sjælden sag, og han glæder sig til at gå i gang med den omfattende restaurering. Efter samtale med et andet medlem bliver køberen klar over, at der måske er noget galt. Er det en årgang 39?

Jeg tager ud for at se på bilen. Fin bil men --- den karakteristiske fals for førkrigsbilerne rundt om bagruden mangler, instrumentbrættet typisk årgang 50-51, speedometer hvidt og ikke som det skal være sort. Stelpladen viser ganske rigtigt årgang 1939, men denne er placeret forkert og med nyere skruer. Heraf sluttes, at bilen ikke er en årgang 1939.

Køberen er heldig - bilen er købt hos en forhandler og der foreligger en slutseddel der siger årgang 1939. Efter nogen snak tages bilen tilbage og alle er tilfredse.

Men hvad sker... sorteper kører videre, bilen er blevet tilbudt et andet medlem. Ikke som en årgang 50, nej - stadig som en 39'er.

NU ER I ADVARET!!!

Jørgen Kjær.

Sommertur 1986

Hvis der er nogen som er interesseret i at tage en tur til det franske i begyndelsen af august i år, sammen med andre tractionister, så gi' et ring til Peder Grønborg: 01-11 40 42, Jørgen Kjær: 06-98 31 77 eller Kim Clasen: 02-44 37 12.

Fra registret

NYT MEDLEM:

Hans Sørensen
Jernbanegade 7B,
7700 Thisted.

ADRESSEÆNDRING:

Kim Bo Clasen er flyttet til:
Stengårds Alle 118,
2800 Lyngby.
Tlf: 02-44 37 12.

Sidste frist for kontingentindbetaling er for længst overskredet og de fleste har indbetalt deres kontingent, tak for det! Der er aligevel nogle få stykker, der ikke har betalt. Til disse: Har du ikke betalt og ønsker du samtidig at bevare dit medlemskab af klubben er det NU. Ellers har du netop modtaget det sidste blad fra os.

BESTYRELSEN:

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

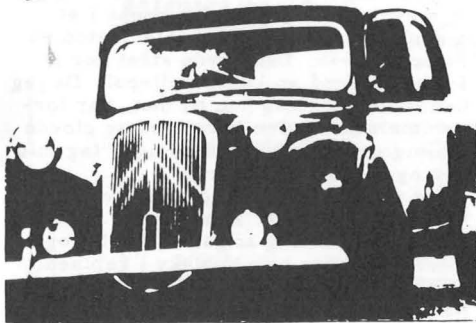
Kasserer/medlemsregister:
Jørgen Kjær
Saturnvej 9
8370 Hadsten.
Tlf: 06-983177.

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

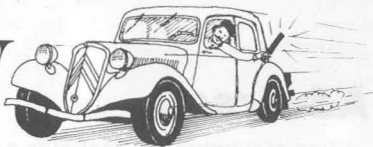
Bestyrelsesmedlemmer:
Kim Bo Clasen
Stengårds Alle 118, 1., 2800 Lyngby.
Tlf: 02-44 37 12.

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

**TRACTION
AVANT
DANMARK**



STAFETTEN



John Reele - Citroën 11 Sport 1946 - under restaurering!



Atmosfæren ved en gammel bil vil altid have en høj prioritet i ens tilværelse her i livet.

Det oplevede jeg i 1961, da jeg som baggrund for interessen for 11'eren fik tilbudt at erhverve en Berline 11 model 1937 af en ældre herre, som boede på samme vej som jeg boede. Han gik altid og puslede med dette vidunderlige velformede køretøj. Stolt var jeg, da jeg som ung knægt på 20 år var blevet bilejer, efter at have lemmet alle sparepengene på kr. 1100,-

Eneste problem var en forhjulsnøt, som af og til røg sig en tur, så jeg havde altid denne "reservedel" med. 7-8 stykker brugte jeg og 3-4 år senere blev pladerne "klippet" af politiet på grund af at den berømte skruetrækker røg igennem vognbunden. Frækt påstod de at den snart ville blive til et løbehjul. I et anfald af sindssyge solgte jeg bilen til en ophugger i Sydhavnen for 200 kr.

Således er mange af de gamle trækere desværre gået tabt.

Efter at have været ejer af flere almindelige biler skulle der gå 20 år, før savnet blev så stort, at jeg måtte have en 11'er igen.

En dag kom jeg ind i en antikforretning i Elmegade på Nørrebro i København for at købe nogle gamle møbler. Stor var min overraskelse, da der henne i et hjørne, bag tonsvis af møbler, stod en 11 Sport 1946. Den havde stået der et års tid ovenpå en kæmpe oliepøl. Da jeg havde kæmpet mig hen til den, var fornemmelsen, at den bare stod og gloede på mig, som om den ville sige "tag mig her og nu, min nye herre".

Jeg vred mig ind på forsædet og oplevede som for 20 år siden denne specielle duft af blanding af gammelt stof og olie, som hang i en tågesky i kabinen. I et nyt anfald købte jeg bilen, uden at have fået den ud eller startet motoren.

Forinden havde jeg ringet til den tidlige-
re ejer, en herre ved navn Kim Clasen.
Han påstod at der kun var 5 gram rust
i karrosseriet, så jeg roligt kunne købe
den. Det viste sig senere at denne op-
lysning næsten var korrekt. Der var ca.
10 gram.

Efter et par timers forløb med at slæ-
be møbler væk gik bilen fri, og jeg fik
den transporteret hjem med Falck. Ef-
ter opstart og 1 uges kørsel i november
1984 besluttede jeg at totalrestaurere
uhyret. Det tog mig bare 2 måneder at
skille bilen ad. Mange af boltene skulle
jo skæres løse. De fleste nye skruer og
bolte, der skal isættes hist og her, bli-
ver af rustfrit stål, det er lige som om
at de bibeholder den oprindelige farve.
Siden hen er det gået slag i slag.

800 arbejdstimer og vistnok 20.000 kr.
er indtil videre blevet brugt på restau-
reringsobjektet. Nogle ømme håndled på
grund af slibearbejdet kan heller ikke und-
gå. Nyt ledningsnet, flere lag rustbe-
skyttende maling, nye lejer og simmerin-
ge overalt er bare sundt for en 40-årig
11'er. Kun den gamle duft af veteran er
forsvundet, men opbevaring af noget gam-
melt stof og en skål med spildolie i vogn-
bunden en månedstid kan måske give den
gamle aroma tilbage.



Stafetisten ses her på taget af 37'eren.
Billedet er taget i 1961.

Køretøjet har vistnok kørt så langt som
herfra og til månen (men det er kommet
tilbage).

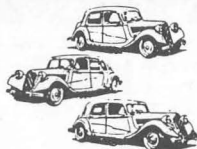
En gammel bil får fordoblet levetiden
og bliver velkørende igen her til sommer.
LÆNGE LEVE TRACTION AVANT.

John Reelev.

VETERANBILDÆK & -slinger

Mange størrelser lagerføres
Skandinaviens laveste priser
eks. til:

CITROËN



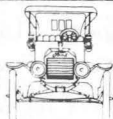
MICHELIN 

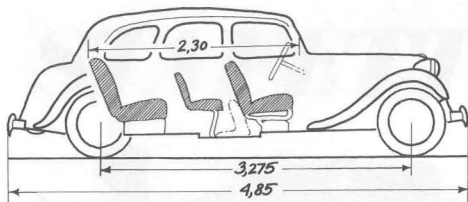
165x400 (ex. moms) 670,-
185x400 " " 1490,-

et stærkt dæknummer · 02-814466

Jytte og Nils Kjærgaard

BLOKKEN 36 DK-3460 BIRKERØD





De lange

I dette nummer præsenteres Familiale og Limousine-modellerne, som de første i rækken i en lille serie, som skal handle om forskellige specielle tractioner. Med til "de lange" hører også 11 Commerciale, men den venter vi med til næste nummer.

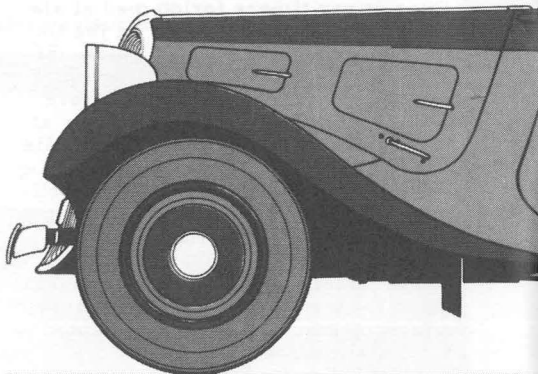
Familialen er en variant af 11 Normale som er forlænget med 20 cm. og forsynet med yderligere to sideruder bag bagdørene. Med forskellige kombinationer af sæder rummer den 7, 8 eller 9 personer. Grundet den forøgede vægt, især ved fuld belastning, er styretøjsudvekslingen gjort større, og på trods af at rattet i en Familiale er mindre end i Normale-modellerne, siges den at være lettere at manøvrere end disse.

Også den sekscylindrede B15 findes i Familiale-udførelse, hvorved den opnår en imponerende total længde: 4,96 m!

Her følger en lille oversigt over nogle forskelle mellem 11 Normale og 11 Familiale.

	11 Norm:	11 Fam:
Totallængde:	4,65 m.	4,85 m.
Akselafstand:	3,09 m.	3,275 m.
Egenvægt:	1120 kg.	1180 kg.
Totalvægt:	1550 kg.	1795 kg.
Kron- og spidshjul:	9 x 31	8 x 31
Dækmont. før '38:	150 x 40	160 x 40
Dækmont. eft. '38:	165 x 400	185 x 400
Bagtromler Ø:	10"	12"

Ellers gælder iøvrigt de samme karakteristika for Familiale som for Norma-



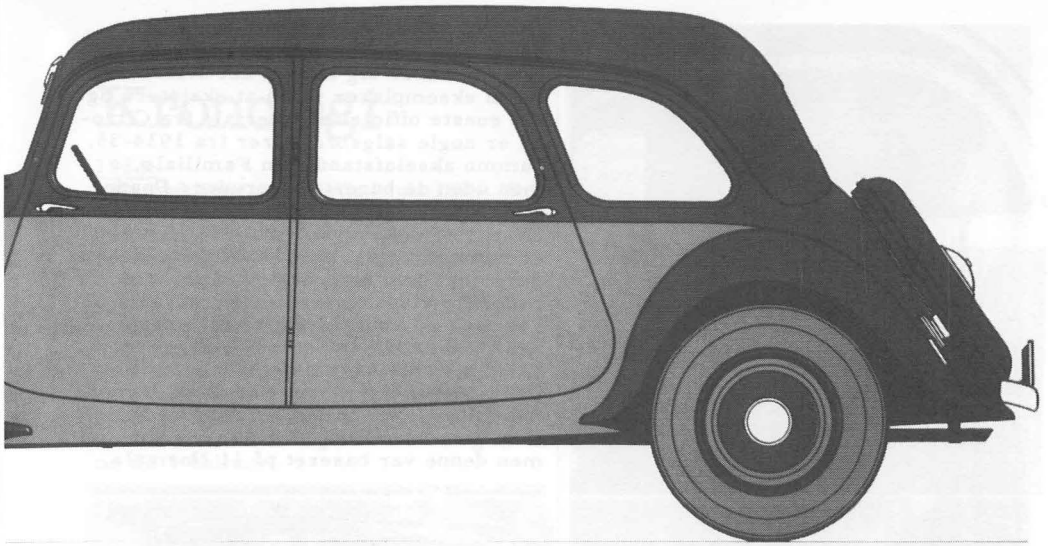
le-modellerne. Dette gælder også under udviklingen gennem årene som beskrives i det følgende.

Allerede samtidig med lanceringen af 11'eren var man i gang med at udvide programmet med de store modeller. Flere kunne ses på Pariserudstillingen i 1934 (heriblandt "La 22" som Familiale).

Imidlertid var det ikke så enkelt, som man kunne tro, at forlænge en Traction, med dens selv bærende karrosserikonstruktion. På dette tidspunkt var det jo endnu ikke lykkedes at løse de sidste problemer med stivheden i karrosserierne på de små modeller, så man kan let forestille sig, at den væsentligt forøgede akselafstand har givet konstruktørerne alvorlig hovedpine.

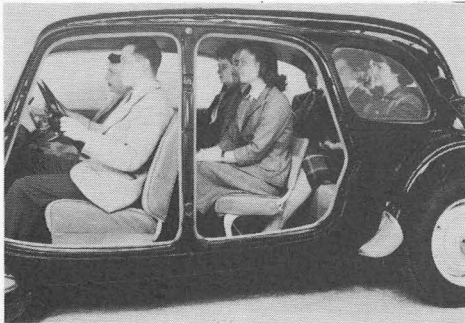
De første Familialer bukkede sammen på midten. Man forsøgte sig med forskellige løsninger, blandt andet med en kasseformet forstærkning på tværs mellem vangerne. Tidlige vogne havde huller udvendigt i panelerne, hvorigennem det skulle være muligt at justere de bageste torsionsstængers position i forhold til bilens længdevanger.

Først i slutningen af maj 1935 havde man opnået en stivhed, der tillod kørsel med fuld last i vognene. Men rigtigt godt blev det aldrig; blot en smule tæring i bund og vanger havde alvorlig indflydelse på stivheden. Snakker man med ældre Citroën-folk herhjemme fra og nævner Familialerne, er svaret ofte "ja, de havde det jo med at knække". Jeg har til lige hørt historier om knækkede Familialer, som ikke var angrebet af rust.



Modellerne:

FAMILIALE: 6 sideruder, plads til ialt 9 passagerer: 3 på forsædet, 3 på nedfældelige klapstole midtskibs og 3 på bagsædet, som er rykket noget længere bagud end på Normale. I begyndelsen kunne vognene også leveres med 2 klapsæder og (delt) 2-personers forsæde. Om vognene fra før 1938 har man ofte hørt, at bagdørene var identiske med fordørene, idet disse blot var vendt om. Dette er imidlertid IKKE tilfældet; disse døre var specielt lavet til Familiale. Ved et nærmere studium af billeder af de gamle Familialer vil man kunne se at afstanden fra dørhåndtaget op til ruddens underkant er betydeligt mindre på bagdørene!



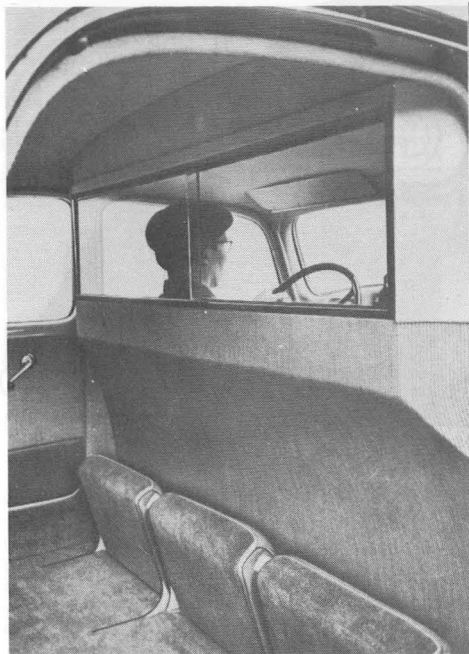
En Familiale ca. 1954. Dette fabriksfoto viser hvor god plads, der faktisk er til 8 voksne mennesker.

CONDUITE INTERIEURE eller Limousine. Samme karrosseri som Familiale, men uden klapsæderne i midten. Også på disse er bagsædet tilbagerykket, men knap så meget som på Familiale. Disse modeller kunne være meget luksuriøst udstyrede (jævnf. Faramonds 11 "Salon de luxe" i sidste nummer).

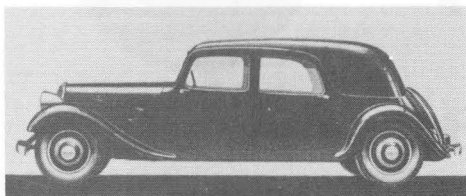


I salgsbrochuren fra 1935 vises Conduite Interieure på denne måde. Afstanden mellem for- og bagsædet er 1,20 m. Komforten understreges af den enorme cigar...

TAXI: I de første produktionsår leveredes både Familiale og Conduite Interieure-modellerne fra fabrikken i taxi-version. Dette genoptog man igen fra 1954. Disse vogne havde fra fabrikken adskillelse til førerkabinen med en mellemrude, sammenbygget med førersædet. I TractionSpecial nr. 1 vistes en taxa af



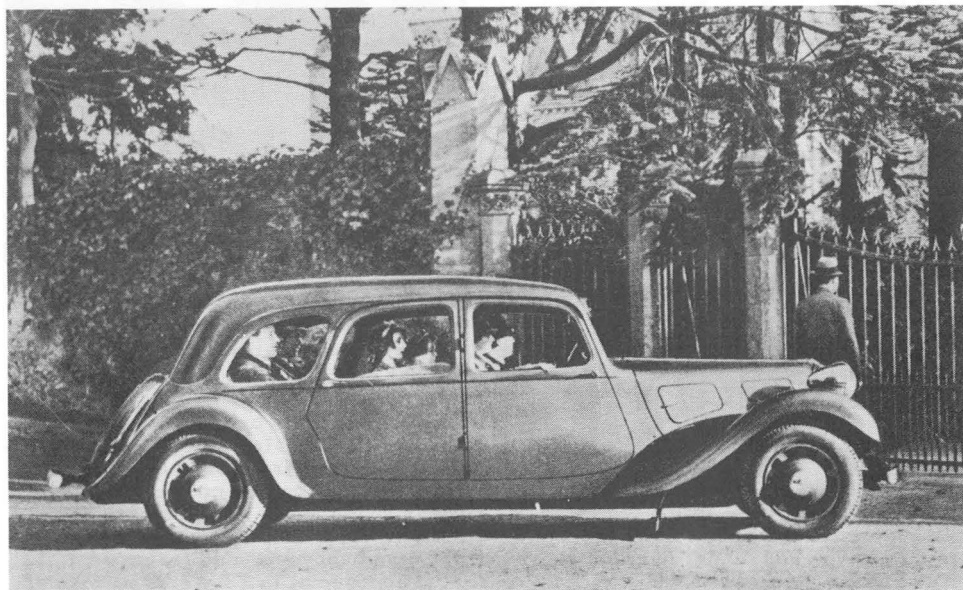
COUPÉ LONG eller Coupé Limousine eller Coupé de Ville. Denne models historie fortaber sig noget i det uvisse. Ingen eksemplarer vides at eksistere og det eneste officielle materiale fra Citroën er nogle salgsbrochurer fra 1934-35. Samme akselafstand som Familiale, men uden de bageste sideruder. Denne bil må have været luksuscitroën'en: Førersædet var rykket tættere på rattet og sammenbygget med kabineadskillelsen der som i taxi'erne bestod af en bred rude. To klapsæder, men monteret med ryggen mod kørselsretningen. 5 personer kunne altså sidde her og hygge sig uden at skulle have kontakt med chaufføren. Hele bagkabinen var beklædt med tyk velour eller læder. "Coupé de Ville" blev desuden tilbudt som 3-personers, men denne var baseret på 11 Normale.



Coupé Long.

denne type, som efter sigende skulle have kørt i København. Citroën var ikke ualmindelig som taxa og lillebil i Danmark, men det var nok mere Normalerne, som benyttedes til dette formål. I Frankrig var Citroën selvfølgelig taxi nummer 1!

Herunder:
Et billede af en Familiale årgang 1938. Bagdørene er nu de samme som på 11 Normale.



Kronologi

1934:

Produktionen startede i juli 1934. De første vogne havde 5 hjulbolte og signalhornene monteret på forkofangeren. Kølerkappen havde omtrent samme form som Sportens, dvs. med overkanten let fremskudt. De førnævnte huller til justering af torsionsstængerne sad under bagdørene. Kun meget få af disse biler blev solgt. Den første kølerkappe forsvandt hurtigt til fordel fra den vi idag kender (også fra Normale). I september kom hornene ind bag skærmene og hjulene fik 6 bolte.



En af de allerførste Familialer (bemærk kølerkappens form og hjulene med kun 5 bolte). Familialerne gjorde sig i sagens natur aldrig bemærket inden for motorsporten og dog kan nævnes en bemærkelsesværdig præstation, hvor brødrene Rouen (den ene ses ved rattet) i denne vogn deltog i et økonomiløb i september 1934. De kørte 66 km på 5 liter benzin, svarende til 13,2 km/literen - naturligvis med 9 personer i vognen. En efter datidens målestok utrolig præstation!

1935:

Maj: De første familialer kommer til Danmark.

Familiale fås som 7 og 9-personers. Conduite Interieure som 5 eller 6-personers.

1936:

Coupé Long er forsvundet fra salgsbrochurerne.

På dette tidspunkt er det, at 11'erne får udvendig bagklap.

Produktion:

Familiale u. bagklap: 2 stk, Ny model: 1038 stk. Ialt Familiale: 1040 stk.
Conduite Interieure gl. model: 22 stk., Ny model: 1467 stk., ialt 1489 stk.
Desuden 2 stk. taxi og 2 Coupé de Ville.

1937:

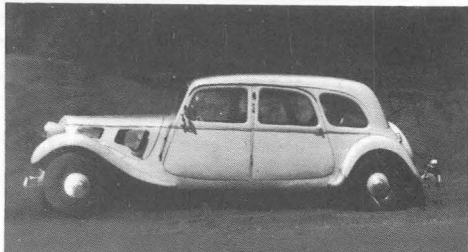
Ved slutningen af året får vognene de samme bagdøre som på Normale.

Produktion:

Familiale: 1649 stk.

Conduite Interieure: 2400 stk.

Fabrikken opgiver tophastigheden til 106 km/t for Conduite Interieure og 100 km/t for Familialen.



Et dansk billede af en Familiale årgang 37. Såvidt vides, findes idag kun 2 stk. førkrigs-Familialer bevaret i Danmark. Denne vogn vides at være opbrugt i 1967 (desværre). Af billedet fremgår det iøvrigt ganske tydeligt, at for- og bagdørene ikke er identiske!



1938:

Conduite Interieure kaldes nu Limousine.

Pilotehjulene indføres, men størstedelen af de vogne der fremstilledes indtil april måned havde stadig de gamle "Stop" hjul. Dækdimension m. Pilote: 185x400.

Produktion:

Familiale: 2315 stk.

Limousine: 2544 stk.

Commerciale-modellen ser dagens lys, men denne model vender vi som sagt tilbage til.

1939:

Med "Performance"-motoren opgives tophastigheden nu til henholdsvis 116 og 108 km/t.

B15six er kommet på markedet og findes også i de lange versioner.

Produktion:

11 Familiale: 3029 stk.

11 Limousine: 2136 stk.

15 Familiale: 277 stk.

15 Limousine: 213 stk.

1940:

Uden ændringer på bilerne. Produktionen stoppede i marts.

Familiale: 271 stk.

Limousine: 1 stk.

15 Familiale: 4 stk.

1942:

Dette år fremstilledes een Familiale...

Umiddelbart efter krigen var der planer om at genoptage produktionen. Tegningerne til salgsbrochurerne vidner herom. Men vi skal helt frem til

1953:

Først i juli måned dette år kommer der igen gang i produktionen. Limousine-modellen eksisterer ikke længere officielt, men Familialerne kunne leveres uden klapsæderne.

Produktion:

11 Familiale: 2186 stk.

15 Familiale: 189 stk.

1954:

Taxi-modellen igen i produktion. (Indgår her i produktionstallene for Famili-

ale).

Produktion:

11 Familiale: 2186 stk.

15 Familiale: 258 stk.

1955:

Ingen ændringer, bortset fra tilførselen af de tiltrængte hestekræfter fra 11D-motoren.

Produktion:

11 Familiale: 2960 stk.

15 Familiale: 48 stk.

Produktionen af 15 Familiale standsedes i august.

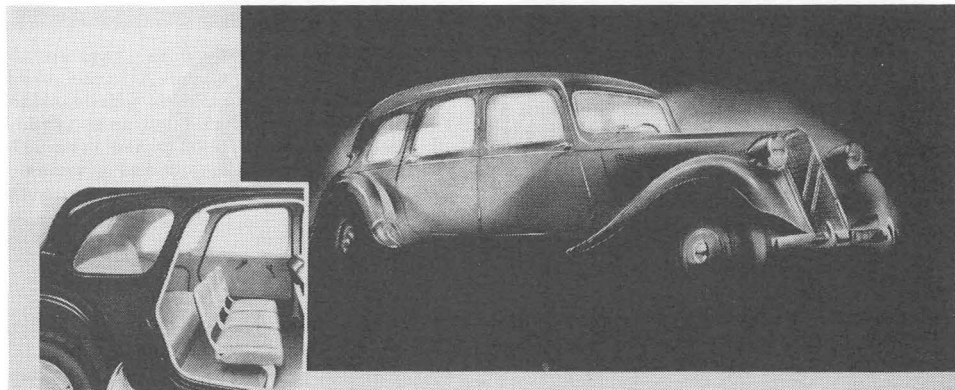
1956:

Året hvor produktionen af La Traction stille gik nedad, ikke mindst på grund af DS'ens framkomst. Dette gik dog ikke så hårdt ud over Familialerne, da DS Break endnu ikke var kommet frem.

Produktion Familiale: 1901 stk.

1957:

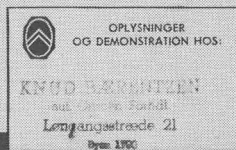
Produktion: 648 stk. Den sidste Traction, der forlod samlebåndet til fordel for den ny ID19 var en 11 Familiale.



FAMILIALE 11 OG 15

er de eneste standard-personvogne, der er beregnet til 8 passagerer. Vognens usædvanligt store rummelighed (2,30 m mellem instrumentbrættet og bagsædets ryg) giver rigelig plads til tre klapsæder, nedbygget i det plane gulv foran bagsædet.

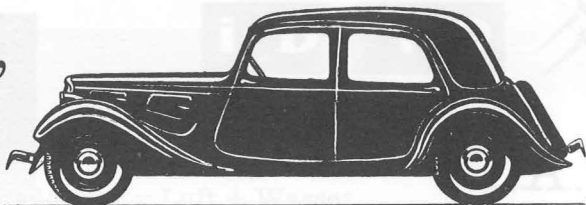
Det brede vindspejl og de 6 sidevinduer giver fører og passagerer vid udsigt til alle sider.



ALLE 8 PLADSER ANBRAGT MELLEM AKSLERNE

Fra salgsbrochure 1954. Hvor mange Familialer der kom til Danmark før krigen er svært at sige, men efter krigen indregistreredes ialt 48 stk. 11 Familiale. Den store B15 Familiale (med en totallængde på 4,96 m!) fandt nok aldrig vej hertil.

Køb & salg, bytte, kontakt-



TRACTION-ANNONCER - sendes eller indtelefoneres til:

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

Byttes/sælges:

Et sæt nye kofangere til Sport efter 1952. Sælges eller byttes med ditto til Normale efter 1952.

Købes:

Et sæt forkromede hjulkapselcentrum'er. Alle udvendige dørhåndtag (pæne), 4 stk. kofangerhorn. Et sæt blinklys for og bag (efter '52), de små tynde lister rundt i grillen samt diverse kromting til Normale efter 1952.

Et sæt gode forbremsetromler købes.

OBS - ny adresse:

Kim Bo Clasen, Stengårds Alle 118, 1., 2800 Lyngby. Tlf: 02-44 37 12.

Søges:

VÆRKSTED/LADE/GÅRD I/VED KØBENHAVN! Vi er mange, som vil blive glade - så hvis du ved noget om noget, så ring til een af os:

Mia Hendriksen & Peder Grønborg: 01-11 40 42, Benny A. Jensen: 02-44 37 41,

Kim Clasen: 02-44 37 12, Jens Møller Nicolaisen: 01-39 53 20, Per Bødker: 02-36 43 37

Kim Galsgaard: 01-67 96 12, Carsten Geisler: 01-41 33 16.

På forhånd tak!

Sælges:

Reservedelkataloget i genoptryk, 200,- kr.

Reparationshåndbogen i to bind (genoptryk), 250,- kr.

20% rabat ved køb af begge.

Citroën 11 Sport 1952, god restaurerbar stand: 8.500,- kr.

Citroën 11 Familiale 1955, god og komplet: 14.500,- kr.

Jørgen Kjær, Saturnvej 9, 8370 Hadsten. Tlf: 06-98 31 77.

Søges:

Cirkulæreskrivelser (forhandlercirkulærer) fra Automobiles Citroën i København, søges til låns til fotokopiering. Alt har interesse.

Oplysninger om Panhard-biler i Danmark.

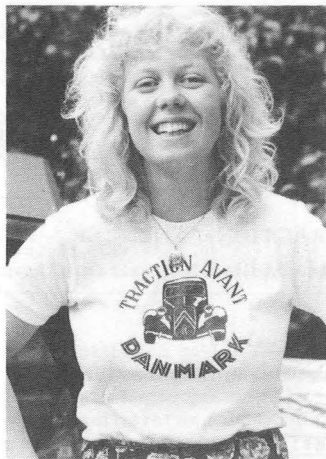
Købes:

ID19-motor fra før 1966 med intakt bundkar.

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

T.A.D.- T-shirts

Alle bør have klubbens flotte T-shirt, med klubbmærket 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.



„TRACTION-RESERVEDELSSERVICE“

v/ CHR. FRIIS . BOSHOLMVEJ 5 . 6261 BREDEBRO

Da jeg har været heldig at få kendskab til et gammelt fransk reservedelslager, udelukkende bestående af originale dele, kan jeg nu tilbyde forskellige former for reoveringsarbejder af mekaniske dele på din 11'er. Du får selvfølgelig et pristilbud før arbejdet påbegyndes. Visse ting vil på længere sigt komme som et ombytningsprogram. Ring og hør nærmere, hvis mekanikken driller. Tlf: 04-7401 56 efter kl. 18.00.

Bemærk: Stadig ombytningsdrivaksler til gammel pris....

Lokalmøde-referat

-fra mødet den 31/1 hos Jens.

Vi var mange, der havde fundet vej til Ravensborggade, nemlig: Kim Galsgaard, Inger og Gunnar Rasmussen, Benny Allan Jensen (fra Herlev), Carsten Geisler Per Bødker, Mia Hendriksen, Peder Grønberg, John Reelee og undertegnede.

Vi fik en meget hyggelig sludder omkring vores biler og en fælles sommer-tur til det franske i begyndelsen af au-

gust i år (?).

Jenses køkken blev flittigt besøgt, dels på grund af en stor 5-liters rødvindskunk og dels grundet Jens' mors meget fine bagværk.

Senere på aftenen så vi så lysbilleder fra Paris 1984. Sikken oplevelse de har haft! Så gik snakken igen.

På et tidspunkt skulle Inger og Gunnar hjem til Helsingør. Der gik ca. 5 min., så stod de Inger her igen - AZU'en kunne ikke starte, så vi måtte ned og skubbe. Men da vi kom ned havde Gunnar fået gang i den. Op på 4. sal igen.

Alt ialt et meget fint møde - tak til Jens.

Kim Clasen.