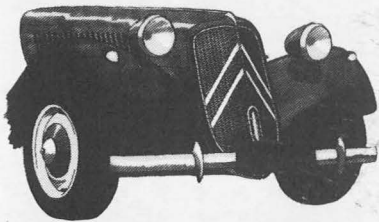


Attraction 146



20

# TRACTION SPECIAL

Sommeren er over os, og dermed de mere udadvendte aktiviteter i forbindelse med vores store passion. At der foregår mange ting rundt omkring er ganske vist - og præger da også dette nummer af vort organ.

Som altid har der været gang i lokalmøderne og nogle af os har været lidt i udlandet. Iøvrigt har ingen udtrykt ønske om at holde de næste lokalmøder, men vi er jo også midt i en ferietid. Skulle du have lyst til at lægge hus til, næste gang, så vær ra at ringe til mig, helst i god tid og under alle omstændigheder inden deadline til næste nummer af bladet, så vi kan få det annonceret.

Svenska Bll-klubbens skånesektion afholder høstmøde i Helsingborg, på vandrehjemmet Villa Thalasa, lørdag den 13. september. (I den forbindelse er der i Bll-bladet blevet gjort opmærksom på butikstiderne i Helsingør). Man kan ringe til Lasse på (009 46) 470 91408 eller til Uffe på (009 46) 470 33200.

Mellem den 2. og 30. august arrangerer Traction Owners Club i England et stort raid rundt i det meste af landet. Desværre har jeg ingen kontaktdresse, da englænderne trods gentagne forsøg ikke synes at være særligt interesserede i korrespondance. Men prøv evt. at skrive til den belgiske klubs sekretariat: C. B. A. C., Herve de la Briere Welriekendedreef 1, 1900 Overijse, Belgien.

Glem dog ikke at vi holder sommertræf d. 22-24 august! Enhver god dansk tractionist bør jo indfinde sig her - og som det vil fremgå af det følgende er der stadig en lille chance for at komme med - gør det! Fortsat go' sommer!

Jens.

## Sommertræf 1986

Der er i skrivende stund tilmeldt 24 biler til vores træf og alt skrider planmæssigt frem. Der er dog endnu ledige pladser til dem, som ikke har fået sig meldt til i tide. Ring til undertegnede straks, hvis du skal med. Vi kan her lige gentage programmet:

### Fredag d. 22/8:

Ankomst til "Kogsgården" fra kl. 15.00. Fredag aften videofilm, hyggeaften.

### Lørdag d. 23/8:

Morgenmad, kl. 10.00 køretur til Citroën i Bredebro, som holder åbent-hus arrangement.

Kl. ca. 12 er Citroën vært ved "sønderjysk pølsebord" til træfdeltagerne.

Der afholdes publikumskonkurrence. Citroën's værksted er til rådighed for stumpemarked.

Kl. 13.00 kører vi fra Bredebro på en lille opgavetur i det sønderjyske landskab.

Kl. 19.00 festmiddag og festaften på "Kogsgården".

### Søndag d. 24/8:

Morgenmad, hvor vi smører madpakker til køreturen. Kl. 10.00 generalforsamling i Traction Avant Danmark.

Kl. 11.30 forlader vi "Kogsgården".

Afslutning kl. 16.00 i "Sommerland-syd"!

På arrangementsgruppens vegne  
Christian Friis.





## To lokalmøder

Dette forårs jyske lokalmøde blev det helt store tilløbsstykke. Det skyldes Finn Lysters helt eminente slåen på tromme for dette i hast sammenkaldte hyggemøde, som Erik Schultz i Horsens lagde lokaler til. Vi mødtes i Bygholm i Horsens, hvorfra vi kørte en lille tur i byen. Vel ankomne til Eriks bolig fik vi en kop god stærk kaffe til at varme os ved, efter den kolde forårsblæst og regn. Vi havde selvfølgelig stået og gloet på nogle gamle biler i frygtelig lang tid. Man forstår jo ikke man stadig gider!!

Da værtsmanden og Finn havde været forsvundet et stykke tid, dukkede de op i selskab med en ældre mand, der blev præsenteret som nok Danmarks ældste Citroën-ejer og -kører, nemlig Sture Lundberg, 82 år gammel, og ejer af en 7C årgang '37, som han har ejet siden 1938 og kørt næsten 200.000 km i. Hvilket fantastisk skue! En næsten fuldstændig original og velbevaret bil fra før krigen. Og så i fuldstændig original brugstilstand. Ingen overflødige ændringer eller forbedringer. Der kan nævnes original sidestrømskarburator og gammelt luftfilter, for ikke at glemme de gamle nummerplader, som ses på billederne. Sture havde i 1972 deltaget i den svenske klubs Danmarksmøde, men er så gledet ud af erindringen i tractionsammenhæng. Hvordan kan sådan noget ske?

Kun takket være et strålende stykke researcharbejde af Finn Lyster fik vi kendskab til denne mand. Her er et oplagt emne til Stafetten.

Finn's detektivarbejde startede med en opringning fra Vesttyskland, hvorfra en

Bil-Commerciale-kører havde været til Citroëntræf i Midtjylland i sin bil. Her havde Sture også deltaget, så Finns opdagelsestrang blev vakt. Flere opkald til Tyskland og forskellige oplysninger, sågar fra den lokale børnehavne førte frem til målet.

Her undres man jo så over, hvorfor medlemmerne af vor klub ikke vidste noget om dette træf, når man kan være så heldig at møde et sådant køretøj. Hvad går vi ellers glip af andre steder? Det er vist på tide at vi vågner op og får nyhedsformidlingen til at fungere lidt bedre og hurtigere.

Nu stod den flinke ældre mand så her med sin skønne gamle bil, stolt over den, det er en ægte Citroën-glæde som er svær at beskrive med ord eller billeder. Vi kan kun håbe at Finn får overtalt Sture til at deltage i vort sommertræf. Så venter der alle en uforglemmelig oplevelse. Det må være en af de mest interessante biler i vor klubsammenhæng.





Optællingen til aftenmaden viste at over 30 personer var til stede, heriblandt mange nye ansigter, som jeg håber har fået et positivt syn på klubben og dens arrangementer, så de også dukker op næste gang der slås på tromme.

Middagen var en udsøgt fornøjelse. Men et blik i køkkenet afslørede årsagen: et køkken fyldt med de skønneste kogersker. Hvor er han heldig, Erik, at have sådanne bekendtskaber. Desserten var ifølge sideemanden Niels Anton perfekt, jeg havde desværre forædt mig i hovedretten.

Forskellige løsningsforslag på, hvordan Finn får færdiggjort sin bil blev lagt frem, lige fra timeshare til anpartsbasis. Men det forlød fra velunderrettet kilde, at sagen skrider frem, og færdiggørelsen er fremskyndet til Troels' konfirmation mod tidligere hans 18-års fødselsdag.

Efter at vi havde hørt at en Porche kan gå ca. 14 dage på 1 (een) liter dieselolie, og oppustelige damer har et afskyeligt ansigtsudtryk, brød vi op. Hanomag'en sørgede for at vi var hjemme ved midnattide.

Tak til Erik for en god dag!  
Jørgen Kjær.

Fredag den 23. maj var vi en snes medlemmer forsamlet hos Peter Juel Jepsen på Hestetangsvej i Farum. Her i hovedstadsområdet, hvor de færreste har særlig langt at køre til lokalmøderne, er traditionerne knapt så omfangsrige som ude vestpå, når det gælder de kulinariske udskejelser - og dog må det siges at vore lokalmøder er præget af en vis grad af tradition. Mødetiden er f. eks. næsten altid kl. 19.30... - til gengæld er det noget svingende hvornår (og hvordan) den sidste deltager forlader åstedet. Netop dette plejer jeg ellers at have godt check på, men for en gangs skyld var jeg ikke den sidste der gik. Man har jo pligter alle vegne.

Som altid var det et hyggeligt møde; den første times tid fordrev vi i og omkring Peters garage, hvor vi dels kunne nyde synet af Peters go'e gamle Normale '38 (se stafetten i TS nr. 12) og dels synet af noget, som mange af os længe har glædet og til: Peters ditto Cabriolet, som nu befinder sig på adressen. Pladearbejdet er færdiggjort, og man må sige at der er svitset lidt her og der! Gad egentlig vide om pladesmeden selv er klar over, hvor mange kvadratmeter plade der er blevet svejset i. Et imponerende stykke arbejde, utroligt smukt lavet. Hvornår vi ser 'letten på gaden vides ikke - som en vis anden person har Peter meget om ørerne i sin hverdag, men restaureringen skrider i hvert fald sikkert og roligt fremad.

Flere nye medlemmer var også dukker op (velkommen i foreningen). Alle, såvel nye som "gamle" kunne selvfølgelig godt tænke sig at se en færdig cabriolet (til en sammenligning med det rungende skrog i garagen). Ikke noget problem i Farum. Der er jo mere end en Peter på Hestetangsvej. Og mindsanden om ikke der også er mere end en Normale-cabriolet på Hestetangsvej. Peter Schmidt var ikke sen til at hoppe i Dyane'nen og smutte et





par kilometer længere ud af vejen efter sin. Jeg benyttede lejligheden til at få lidt frisk luft i mine fordærvede lunger. Tænk hvis man både kunne få råd til en cabriolet og holde op med at ryge (jeg undlader yderligere regnestykker...).

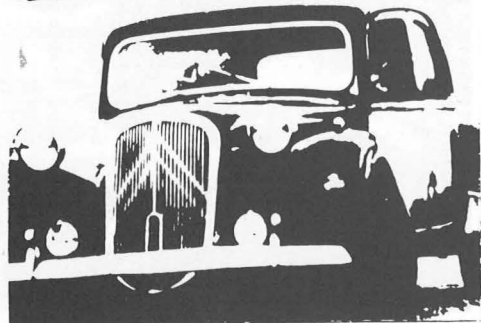
Resten af aftenen blev tilbragt i Peters hyggelige stuer med billeder, snak, the, øl, kaffe, småkager (dem med chokolade gik hurtigt) samt hvad traditionen ellers

byder os at nyde. Når jeg brød med mit ellers ufravigelige princip om at hænge på til det sidste, var det med en del modvilje.

Stor tak til Peter for initiativet - tillige en tak til Kim Galsgaard, der var så venlig at eskortere mig til Bagsværd i sin Dyane, som hvad driftssikkerhed angår var min Panhard stærkt overlegen den aften...

Jens Møller Nicolaisen.

## 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  
Stengårds Alle 118, 1., 2800 Lyngby.  
Tlf: 02-443712.

Finn Lyster

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

# Orsa

I år fik vi endelig taget os sammen til at tage en tur til Sverige og være med i vore svenske venners sommermøde. Vi tog hjemmefra torsdag morgen og kørte til Grenå, hvorfra vi sejlede til Varberg, en sejltur på ca. 5 timer. Vi overnattede i en lille by, Kinna, nær ved Borås.

Fredag hen på formiddagen begav vi os nordpå og kl. 19 var vi nået frem til hotel Kungshaga i byen Orsa, hvor træffet skulle begynde om lørdagen. Selv om vi hele dagen havde kørt i regnvej, havde det været alletiders tur, langs de mindre veje og den smukke svenske natur med klipper og skov hele vejen. Efter vores ankomst endte vejret da også med at blive meget smukt i løbet af aftenen.

I løbet af lørdagen ankom så resten af deltagerne til træffet, og hen på eftermiddagen var der ankommet ca. 25 biler. Heriblandt også Per og Thomas Bødker fra Roskilde. Lørdag aften var der festmiddag, dans og hyggeligt samvær. Vi

havde en virkelig hyggelig aften, og vi følte os virkelig tilpas blandt vore svenske B11-venner.

Søndag morgen ankom der yderligere nogle deltagere, og vi tog senere på formiddagen på rally-tur med smurte madpakker fra hotellet. Der var indlagt små hyggelige opgaver på den veltilrettelagte tur i det smukke landskab. Vi var igen tilbage ved hotellet ved 4-tiden, hvor vi sad udenfor og hyggede os med kaffe og en overgemt øl fra færgen. Der blev nu også afholdt stumpemarked, hvor klubben Sanny Holm og et par flere havde taget stumper med.

Søndag aften var der igen fælles middag og præmieuddeling. Både Per og jeg modtog en fin Mora-kniv, fordi vi kom længst væk fra. Efter middagen var der hyggeligt samvær, hvor snakken gik lystigt, og da aftenen var omme havde vi 6 tilmeldte svenske biler til vores sommertræf. Dette skal Per og et svensk medlem, Karl Jonas, nu have æren for...

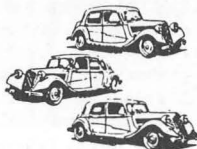
Mandag var der morgenmad og herefter afrejse fra træffet. Alt ialt et virkeligt veltilrettelagt og dejligt træf. Det er bestemt ikke sidste gang vi tager til B11-klubbens pinsetræf.

Christian Friis.

## VETERANBILDÆK & -slinger

Mange størrelser lagerføres  
Skandinaviens laveste priser  
eks. til:

### CITROËN



MICHELIN

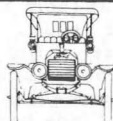


165x400 (ex. moms) 670,-  
185x400 " " 1490,-

et stærkt dæknummer · 02-814466

Jytte og Nils Kjærgaard

BLOKKEN 36 DK-3460 BIRKERØD





## Hamburg

Ialt 5 danske elvere deltog i vor tyske søsterklubs årsmøde, der fandt sted i Hamburg. Fra Jylland var det Christian Friis, der var mødt op i "sorte" sammen med Citroënforhandleren fra Bredebro, der som bekendt lægger hus til en del af aktiviteterne på vort kommende sommertræf. Fra Sjælland var det Mia og Peter, Kim Clasen og de to "Petre" fra Hestetangsvej. Bilerne fyldt op med gode danske tractionister.

Afrejsedagen var min sidste dag på akademiet inden sommerferien - denne blev tilbragt i Kongens Have iført hvidt tøj og en begyndende ansats. Det var hyggeligt, og det var kun med nød og næppe at jeg fik sagt farvel og drevet ID'en til Bagsværd i tide til at møde Kim C, der skulle hente mig. Derefter hentede vi Eva og Kim Galsgaard (på turen kaldet: Galskaw) og begav os sydover. Bevæbnet med flere håndbajere var der efterhånden ingen tvivl om at der var en ansats (kun tvivlede jeg lidt selv), en tak til mine rejsefæller, som holdt mig ud. Skulle jeg nu have glemt noget vigtigt i denne beretning ved I hvorfor...

Men jeg husker tydeligt at vi et stykke nede ad motorvejen mødte Mia og Peter, med Inger og Gunnar på bagsædet. De var kørt i forvejen, idet Peters stolthed, en nyrenoveret motor ved navn "Vædeløberen" var kort forinden lagt i bilen og skulle tilkøres. Den skal nok senere komme til at leve op til sit navn. Vi mødte også Peter og Peter (som altid skal køre om kap - Peter vandt).

I Lübeck havde Kim udset et fint gæstehaus, hvor vi kunne overnatte incl. morgenmad for en lille 100-kroneseddel. Og så var bilerne tilmed låst inde bag et hegn om natten. Nogle af os gik forholdsvis tidligt til ro og fik alletiders nattesøvn.

Mere eller mindre friske kørte vi så lørdag morgen ind til Hamburg og nåede med Gunnars fortrinlige instrukser hen til træfpladsen. (Gunnar har nemlig før været i Hamburg - var det i 48?)

30-40 tractioner, et antal D-modeller med og uden tag (Peter S købte een), en SM, en M35 samt nogle forskellige gamle biler med træk på de forkerte hjul stod linet op på en asfalteret plads.

Arrangørerne bød os velkomne med en kop kaffe - og her tilbragte vi så dagen. Der var tillige et stort udbud af reservedele, bl. a. havde Klaus Schäfer et stort telt fuldt. Desværre kun fabriksnye ting - nogen gange er det sjovere med brugte dele - lidt plat og kluns - i stedet for supermarkedsstilen med faste priser og den manglende mulighed for at finde specielle og sjældne ting. Alt kan købes for DM - og dem fik vi da også brugt rigtigt mange af...

Udover at vi fik indtaget en forfærdelig masse pølser og øller, gik tiden også med en skæg aktivitet: Cigaretfirmaet Gaulois havde opstillet en stand, hvor de hver halve time afholdt en lille konkurrence med nogle plasticbrikker, der på kortest mulig tid skulle lægges så de dannede nogle bestemte figurer. Navnlig Galskaw var god til det - vi spillede med stor lidenskab og vandt et enormt antal paraplyer, skuldertasker og stentøjskrus. De to charmerende piger på standen var vist lidt trætte af os til sidst, men tog det helt pænt.

På et tidspunkt blev alle elverne sendt ud på en "tur" i en rundkørsel, som lå ved pladsen, hvor der med stor fart og fare for kollisioner blev kørt rundt og rundt og rundt. En oplevelse at være tilskuer til. Senere blev de de andre modelers tur.

Ellers foregik der ikke rigtigt noget i løbet af dagen, men det skal siges at træffet ialt varede i tre dage og vi deltog jo kun denne solrige lørdag.

Henpå aftenen besluttede vi at droppe den planlagte festmiddag af tidsmæssige grunde og i stedet begive os nordpå mod Travemünde, hvor vi skulle med spritbådene hjemad. (Et kapitel for sig). Undervejs lagde vi turen omkring et meget smukt sted, hvor der lå en dejlig restaurant. Grundet VM-kamp i fjernsynet havde vi ingen problemer med at finde et bord, der var stort nok til os alle. Vi indtog her et måltid, der gjorde for maven hvad den sødeste musik kan gøre for øret. Eva foretrak dog et par pølser. Guf, guf, guf.

Efter ankomsten og nogle timers søvn søndag morgen kørte vi op til Galskaws mor i Stubbekøbing. Hun var desværre



ikke hjemme, men det forhindrede ikke at vi indtog et herligt morgenfoder i hendes hus. Stemningen var i top, turen ikke slut endnu og vi blev næsten poetiske. Vi blev aldrig helt færdige med at digte, men det var noget i retning af:

"Tolv tapre tractionister tog turen til tysk traction-træf" og endte vistnok med "Ti trætte tractionister trillede tålmodigt tilbage til Tove" (Kims mor).

Vi var også henne på en nærliggende gård og tilse Normalen (som også er kendt fra stafetten). På vejen videre mod staden kørte vi desuden til Vordingborg og så Kims helt fantastisk pragtfulde lastbil - det var noget om at "titte til T-Treogtyveren".

En herlig weekend var det - med masser

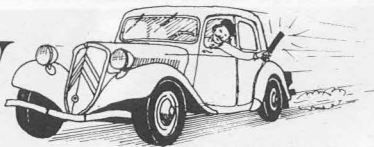
af stemning, syrener og sol. Hvis sommerens tur til Frankrig kan blive præget af den samme ånd, ja så kan intet vel gå galt. Endnu en gang tak til mine rejsefæller; især til Clasen, der havde gjort et stort stykke arbejde med at arrangere flere ting på forhånd, så alt gled som det skulle.

Forresten glemte jeg at fortælle at vi havde ekstra belysning undervejs fra Puttgarden til Lübeck - Kims udstødningsmanifold blev så rødglødende at den lyste ud gennem gællerne i motorhjelmen. Men da havde bilen også kørt 115-120 km i timen med fire personer. Efter denne opdagelse blev farten naturligvis modereret noget, hvorefter der ingen problemer var.

Jens Møller Nicolaisen.



# STAFETTEN



Erik Hougaard, Citroën 7C 1935, stelnr. 57.542, reg.nr. KS 45.556.



7'eren på biludstilling i Vejle, marts 1985. Ved bilen udstillingsdirektør Bent Nordsted. Erik selv ses på billedet på modstående side.

Min kærlighed til Citroën Avant skyldes nærmest en tilfældighed. Karen havde en onkel, som var ungkarl og boede i Fredericia. Han købte bilen hos Fredericia Motorkompagni den 4. maj 1960 for 5000 kr. I de næste 16 år, hvor han var ejer af bilen, kørte den kun 697 km. Den var indregistreret i hele perioden og blev først afmeldt, da jeg købte bilen den 26. juli 1976 som ubeset. Det eneste jeg vidste om bilen var dens alder, da jeg i et ubevogtet øjeblik ved et tidligere besøg hos ham, havde noteret bilens nummer, og derefter ved politiets hjælp havde fået alderen frem. (Bilen var pakket ind i en presenning).

Den gamle onkel var det man kalder en ener, så man skulle ikke spørge om han ville sælge bilen, for den ene dag havde han ingen bil, og den næste dag havde han "lige kørt en tur". Hans undvigende

svar og mærkelige holdning til bilen, skyldtes nok nærmest, at han ikke rigtig kunne overse, hvordan han skulle komme ud af arbejdet med hensyn til afmelding af diverse ting, han havde naturligvis betalt vægtafgift, forsikning og Falck i hele perioden. Et regnestykke viser, at det har kostet ham 32,58 kr. pr. km i 1960-priser at køre Citroën.

Men en skønne dag lykkedes det at få handlet, ikke mindst ved hjælp af min svigermor, som lidt bedre forstod at snakke med ham.

Det var en stor dag, da jeg endelig fik den ud af laden, og han overdrog mig nøglerne, samtlige papirer og kvitteringer på alt hvad der var overgået bilen, og så var den tillige tanket helt op. Men transporten til Vejle foregik nu på en transporter, hvad den "tidligere ejer" var noget skuffet over, for den var jo

selv kørt ind i laden blot 14 år før. Før den tid har bilen kørt i Svendborg og på Ærø, og jeg er bekendt med 7 tidligere ejere fra krigen og frem til 1960.

Da jeg gik bilen efter i sømmene, viste det sig, at bilen havde mange af sine originale dele i behold, såsom motor med nr. FW 0023, det gamle fortøj med snekekestyrehus, cellekøler, små bagak-sler m. m., så det var ikke så lidt af et klenodie, jeg havde fundet.

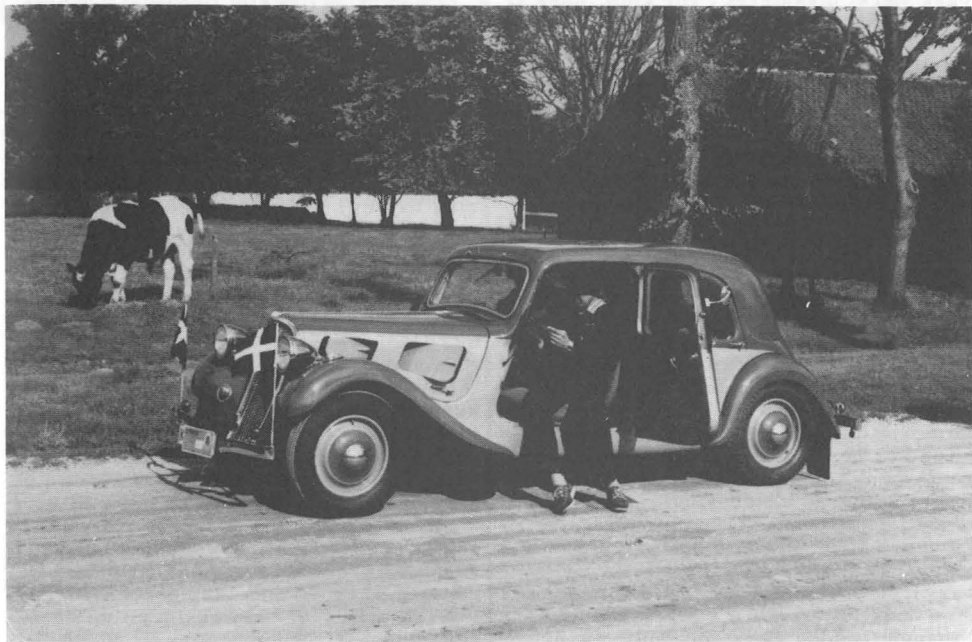
Bilen var under restaurering fra over-tagelsen i 1976 og frem til 1983, hvor den blev synet og godkendt af bilinspek-tionen den 1. august, med indregistre-ringsnummer KS 45 556. Siden har vi haft megen fornøjelse af bilen, sommeren 1985 blev den genforenet med moderlan-det, hvor Normandiet var feriemålet.

Det, der fra starten var mit "flop", er nu blevet hele familiens, idet Citroën'en



har bragt os ud på mange gode ture, spændende løb, deltagelse i f. eks. mo-torvejsåbning, samt ikke mindst samvæ-ret med hyggelige klubkammerater, Jo - der er skam mange glæder ved at være ejer af en 7C af årgang 1935.

Erik Hougaard.



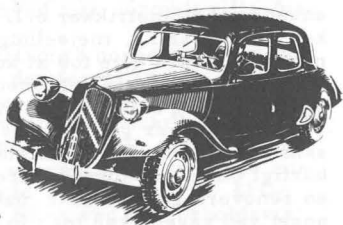
## TRACTION *SPECIAL*

STOF TIL TRACTION-SPECIAL

- sendes til Jens Møller Nicolaisen,

Ravnsborggade 5A, 4. th., 2200 Kbn. N. 01-395320.

Husk deadline (se forrest i Attraktion). Alle bidrag fra medlemmerne er velkomne og der mangler principielt altid materiale - især historisk/teknisk. Giv lyd fra dig.



# Værktøj

Er det nødvendigt med værktøj? Adskiller man en gammel Citroën, finder man jo ofte, at det ikke i tidernes morgen har været nødvendigt med værktøj, ud over brugen af hammer og mejsel samt et par nedslidte skiftenøgler og skruetrækkere; men samlingen er dog sket, omend de berørte dele må siges at være helt eller delvis ødelagte.

Det er som bekendt dyrt at skaffe sig nye dele og derfor bør man alene af den grund have adgang til anvendeligt værktøj; især til de mere specielle operationer, man kan komme ud for.

De fleste klubber har da også et eller andet arrangement på dette felt. Det har også været diskuteret i vor klub, uden at man egentlig nåede frem til noget. Man bør dog, efter min mening, kunne tilbyde et eller andet fra klubbens side. Klubben er jo bl. a. dannet for at skabe et fællesskab om bilerne, men henblik på at hjælpe de enkelte medlemmer med en hensigtsmæssig løsning af problemerne.

Klubben er jo nu så gammel, at den ud over socialt samvær under forskellige former bør tage fat på mere konkrete opgaver, såsom værktøjsformidling, reservedelsfremstilling af gængse forbrugsdele, teknisk information, anskaffelse af teknisk måleudstyr o. s. v. o. s. v.

Et passende sted at begynde, bl. a. fordi det er noget af det første man møder, når man står over for at skulle renovere en gammel Citroën, kunne være værktøjsformidlingen.

Jeg ser bort fra dem, som anser en renovering for unødvendig, disse møder jo problemerne senere, hvis ikke de på et tidligt tidspunkt, eventuelt før registreringen, skiller sig af med køretøjet.

Først skal køretøjet adskilles - og så begynder problemerne. Man kan måske låne nedslidt originalt værktøj og det kan i mange tilfælde være godt nok; i andre tilfælde får man ødelagt de adskilte dele. I nogle tilfælde kan end ikke værktøjet anvendes da møtrikker o. l. er forbrokket ved svejsning, mejselhug o. l. Man må da gå andre veje for at adskille, og så erstatte ødelagte dele med nye - eller opgive helt og skille sig af med køretøjet.

Selv om der er gjort meget for at fremskaffe nye dele, især i udlandet, kan det hurtigt blive en pebret affære at foretage en renovering. Hvis ikke man får gjort noget ved sagen, kan man jo ofte humpe afsted alligevel, alt efter temperament,

men en egentlig intim køreglæde opnår man jo kun, når den mekaniske side af sagen er på højde med lak og indtræk.

Altså et sæt rimeligt originalværktøj - gerne brugt - men ikke nedslidt, kan gøre underværker. En sådan samling til gængse operationer burde klubben ligge inde med til udlån!

Man når måske så ad åre frem til de lykkelige dage, hvor en række nye dele skal monteres. Her vil det være nødvendigt at råde over perfekt fungerende værktøj, relativt nyt, således at de nye dele ikke ødelægges.

Altså et sæt nyt eller relativt nyt værktøj burde forefindes i klubben!

Et sæt brugt værktøj til gængse operationer kunne vel anskaffes for mellem 5-10.000 kr. et sæt nyt værktøj for 15-20.000 kr. I alt en investering på 20-30.000 kr. Hvis vi antager klubbens medlemstal kunne blive 150 er det en investering på 200 kr. pr. næse. En ringe sum for at løse dette vigtige problem.

Men er interessen der? Skriv eller ring til mig, så jeg kan bedømme, om man skal gå videre med sagen. Eller om den skal henlægges til modning. På sommerens generalforsamling kunne der måske allerede vedtages nogle retningslinier, hvis medlemmerne er på dupperne.

En anden vej ville være selv at købe eller fremstille sig et sæt nyt værktøj. At købe er muligt for de fleste operationers vedkommende.

Er det en vej? - ja, det er det selvfølgelig; men det udvikler jo ikke ideen i at have fællesskab omkring en klub.

Det er klart, at hvis værktøjsformidlingen bliver til noget, skal meget løses, såsom udarbejdelse af instruktioner i værktøjernes anvendelse, deponeringsbeholdning ved udlån, erstatningsforpligtelse ved ødelæggelse og bortkomst, planer for anskaffelse og udbygning af sortimentet o. s. v., o. s. v.

Udvikling og løsning af disse spørgsmål vil jo kun være velmotiverede, såfremt medlemmerne medvirker positivt, såvel når det drejer sig om at give gode råd, som når det gælder økonomisk of-fervilje.

Heine Bo Rasmussen.



## Citroën Berline 11D

Det er egentlig beskæmmende for den moderne automobil-industri, når man efter prøvekørsel med en praktisk taget 20 år gammel model må konstatere, at man i denne vogn færdes med væsentlig større tryghed end i mange såkaldte nye modeller. Den gode, gamle Citroën 11 CV er ganske vist på mange punkter forbedret, men må dog siges i hovedtrækkene at være identisk med modellen, som skabte sensation i 1934 - og den hører stadig i 1956 til eliten, hvad angår køreegenskaber.

Der kan naturligvis findes negative sider hos den - for den er i en del henseender forældet: Bagruden er afgjort for lille til moderne storstadstrafik (men dog stor nok til mindre intens trafik). Vendediametere på 13,8 meter er håbløs stor og vanskeliggør manøvrering i en snæver vending. Synchroniseringen er efter moderne forhold nærmest elendig, hvis man ønsker at skifte gear hurtigt (men tilstrækkelig, når man har tålmodighed til at dvæle et par sekunder i frigear eller vil koble dobbelt ud under nedgearing og venter et sekund i frigear under opgearing). Interiøret er strengt enkelt og aldeles uforenligt med tidens kromkrav. (Dette er ikke en personlig kritik, men en konstatering af en i salgsmæssig henseende negativt virkende kendsgerning - desværre). Sidestolperne giver til stadighed lidt vindstøj. En mindre begejstret Citroën-tilhænger end jeg vil sikkert også kunne finde andre fejl - men ingen, som har afgørende betydning med hensyn til køreegenskaberne. Den landinspektør,

-læge, -dyrlæge, repræsentant eller arkitekt, som skal færdes på al slags vej i al slags vejr, i to hjulspor, i sne og ælte, på snoede veje og i det hele taget under de mest krævende forhold, kan næppe finde nogen bedre egnet vogn end Citroën 11. Den er et ærligt, robust stykke værktøj - en mandfolkevogn fremfor de fleste.

Citroën'ens køreegenskaber er iøvrigt så legendariske, at det næsten ville være overflødigt, at omtale dem. Den klistrer sig fast til vejen, dels takket være forhjulstrækket, dels i kraft af den vældige stå-flade og den stive ophængning i torsionsstænger. Krængningen i sving er praktisk taget lig nul (og ligeledes dækstøjen), og man kan med over 80 km/t forcere svært hullede biveje, som man med andre vogne kun kan klare med ca. 50 km/t med sikkerhed - og afjedringen er ikke hårdere end, at kørselen føles abso-lut komfortabel. Man har bæg rattet den rigtige fornemmelse af kontakt med vejbanen og tager svingene med en dristighed, der føles fuldstændig selvfølgelig og naturlig - uden at skænke det en tanke, om indgangshastigheden er en snes kilometer over, hvad man normalt ville anse for sundt.

Motoren er stadig i hovedtrækkene den samme som i den første årgang af model 11, men den er stærkt forbedret og har foreløbig nået sit højdepunkt i den 11D motor, som prøvevoegen var udstyret med, og som vil findes i den nye model ID19 (den forenklede DS19). 11D-motoren yder 65 hk ved det forholdsvis lave omdrejningstal på 4000 o/m, har et

pænt drejningsmoment på 12,5 kgm ved 2500 o/m og arbejder med det relativt lave kompressionsforhold 6,8:1. Den giver vognen en ganske anseelig acceleration op til over 100 km/t - ikke mindst i forhold til de tidligere udgaver, som egentlig aldrig har været nævneværdigt hurtigt accelererende. Accelerationen gør det muligt at foretage alle normale overhalinger med den største lethed. Man kan uden at overanstrenge motoren accelerere op til 80 km/t i andet gear og kan også nå op på over 90, om ønskes, og en marchhastighed på 120 km/t holdes let og ubesværet. Tophastigheden angives af fabrikken selv til 125 km/t.

Det tager usædvanlig lang tid at varme motoren op, da kølevandet cirkulerer frit i hele systemet også under opvarmning. Det ville derfor være ønskeligt om kunne ofre en termostat på de vogne, der eksporteres til det kolde nord.

Prøvevognen var indstillet til højoktanbenzin, og jeg kørte derfor med superbenzin, skønt standardbenzin sikkert ville være at foretrække, fordi en lavere tænding i forbindelse med lavoktanbenzin ville gøre motoren mere smidig ved lavere hastigheder (mens superbenzinen faktisk ikke rigtig udnyttes). Der var tendens til tændingsbanken ved kørsel i tredje gear under 40 km/t. Motoren trak derimod fint igennem fra krybehastighed. Motorlyden går kraftigt igennem til kabinen, men ikke i generende grad, og transmissionen er noget støjende i de to lavere gear.

Bremsearealet er temmelig beskedent i forhold til vognvægten efter moderne begreber, men bremseevnen er i realiteten tilfredsstillende, hvis man ellers kan præstere det pedaltryk, der kræves for opnåelse af maksimaleffekt ved høje hastigheder. Normale opbremsninger kræver kun et lettere pedaltryk, og bremserne virker med god progression. Vognen er fuldstændig kørestabil under opbremsning.

Styringen er mindre tung end den, som kendes fra de tidligere udgaver, selvom den stadig ikke kan kaldes let - men den er først og fremmest vidunderlig præcis, som kun et vellykket tandstangsstyretøj kan være det.

Citroën's betjeningsorganer er lige så maskuline som resten af vognen. Det meget store rat skal kun drejes godt to omgange for at give fuldt styre-udslag fra side til side, gearvælgeren i instrumentbrættet fungerer præcis, koblingen er hård (men kræver kun et let tryk), og lys, horn og blinklys betjenes fra rattet. (! -red.). Instrumenterne sidder sam-



Interiøret er det mest saglige, som ses i nogen i dag seriefremstillet vogn.

let i et overskueligt lille hus over ratstammen, og de er let læselige. Instrumentbelysningen er dog for svag.

Sæderne er usædvanlig komfortable med en fast polstring og en anatomisk heldig udformning. Der findes - naturligvis - to sæder med kurvet ryg foran, og bagsædet er rigeligt dimensioneret. Pladsen er nærmest overdådig i denne vogn, især i længden - benpladsen bagi er større end i nogen anden vogn (de amerikanske biler inklusive). Loftshøjden er overalt i vognen meget rigelig, og Citroën'en hører til de yderst få biler, i hvilke bagsædepassagererne kan læne hovedet helt tilbage uden frygt for at få det hamret op i loftet. Bagagerummet virker tilgængeligt temmelig lille, men det er af underordnet betydning, da der foruden fire mennesker kan være masser



Citroën fabrikerne mener selv, at kuffertrommet er stort, og illustrerer det her.

af bagage i selve vognen. Udsynet fremefter er tilfredsstillende, og man kan se begge forlygter til hjælp for afstandspejling.

Citroën'en har mange sunde raffinementer, som savnes på andre vogne - små røde lamper på lygterne viser, om pærerne er i orden, vindspejlsviskerne kan drejes med håndkraft, tændingen kan indstilles med en drejekontakt på instrumentbrættet, og vindspejlet kan åbnes til fløjet ventilation (der mangler dog et fluenet som i Citroën 2 CV, og larmen fra den indfarende luft er infernalsk, men ventilationen dejlig effektiv).

Ovenstående er skrevet før åbningen af biludstillingen i Paris og afsløringen af den nye Citroën ID 19. Ingen ved endnu, om produktionen af model 11 fortsætter, men eet er sikkert: Der findes mange, som vil begræde det, hvis den fremover skal høre fortiden til. Disse "private notater" kan i så fald betragtes som en hyldest til et af de fineste og mest personlige landevejs-automobiler, verden nogen sinde har set.

## Fra registret

### NYE MEDLEMMER:

Jens Sanning  
Hårbyvej 3, Hårby,  
8660 Skanderborg.

Magnus Lahi  
Strömsholm,  
S-560 28 Lekeryd, Sverige.

Steen Egede Johannesen  
Hårlev Bygade 34,  
4652 Hårlev.  
03-68 61 81.  
11S 47, 476. 383, AR 67 974.

Karl-Jonas Jonsson  
Storgatan 6,  
S-713 00 Nora, Sverige.

### ADRESSEÆNDRING:

Per Carlson  
Skrillinge Strand 64,  
5500 Middelfart.

Thomas Jensen  
Adelgade 72  
4880 Nysted.

Lars Christiansen  
Konghusvej 588,  
8300 Odder.

Prøvekørslen stammer fra KDAK's medlemsblad, fra slutningen af 1956. På dette tidspunkt har salget af 11'eren været næsten helt slut - prøv selv at se i den salgsoversigt, som vi har udsendt i medlemslisten samt Bilhistorisk Tidsskrift. Er der forresten slet ingen, som kender noget til de syv Normaler, der førstegangsregistreredes så sent som i 1960? Er der nogen som kan fortælle hvem der mon forfattede denne sande hyldest til vore køretøjer?

Som et notabene "vedlægges" et avisudklip, dateret 27/10-57, vistnok fra Berlingske Tidende.

## Den gamle Citroën ud af produktion

### Taget af samlebaandet efter knap 23½ aar

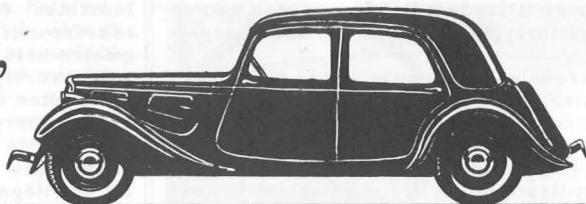
Lidt vemodige, ligesom ved meddelelsen om en forestaaende afsked med en god bekendt, vil mange bilister opfatte den kendsgerning, at Citroën 11 ikke bygges mere. Efter næsten 23½ aars produktion har franskmændene taget den gamle Citroën af samlebaandet i den hensigt at lade den afløse af ID 19, den forenkledede (men ikke „skrabede“) udgave af DS 19.

Den første Citroën 11 CV rullede af samlebaandet den 3. marts 1934, og lige siden er den bygget uden væsentlige ændringer, en stærk og robust vogn med køreegenskaber langt forud for sin tid. Man kan sammenligne denne franske mellemklassevogn med Henry Fords T-model og Rolls Royce „Silver Ghost“, der forblev i produktion i nogenlunde samme spand af aar uden forandringer i udseendet af væsentlig betydning. Medens man vel byggede betydeligt flere Ford'er end Citroën „Elvere“, kom Rolls Royce ikke op paa saa enorme produktionstal.

Herhjemme er den gamle Citroën i de senere aar til en vis grad blevet overfløjet af nyere konkurrenter, men har i en beskeden maalestok sammenlignet med populariteten i sit hjemland haft et vist tag i bilister med udpræget maskulin kørselsglæde. Om ganske kort tid præsenteres den afløser, ID 19, som i modsætning til DS 19 har bevaret flere af elverens karaktertræk umiddelbart. Motoren er saaledes den samme som i de sidste modeller af elveren, og der er manuelt betjent gearkasse og „almindelige“ fjedre og styring uden hydraulik.

—o.

# 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 B11 varevogn, årgang 1951 sælges urestaureret.

Citroën B15six årgang 1949 anvises. Import. Pris ca. 60.000 kr. + afgifter. Skal være som ny.

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

## Tilbydes:

Citroën 1934-57: Alt i karrosseriarbejde udføres. Eksempelvis fremstilles og påsvejses paneler i 1 mm karrosseriplate.

Henv.: Mekanikermester Knud Rytter, Tlf: 06-46 17 25, i arbejdstiden: 06-46 36 11.

## Søges:

ALLE oplysninger vedrørende farver til Traction Avant. Gamle farvenumre, kort eller enhver oplysning som kan belyse hvilke farver der i sin tid anvendtes til bilerne. Også farve til fælge, motor osv. har interesse. Oplysningerne skal danne grundlag for en artikel her i bladet. Har du noget som helst materiale herom, så ring eller skriv venligst til Jens (01-39 53 20) eller en anden fra Attractions bladgruppe.

## Købes:

Indsugningsmanifold til sidemonteret karburator, luftfilter til samme. Kølergitter (messing) mrk. Chausson. Laderelæ til montering på dynamoen (med Citroënmrk). En fejlfri Pilotefælg. Alt til 7C 1939.

## Søges:

Alt vedrørende Panhard (man har vel sine særheder).

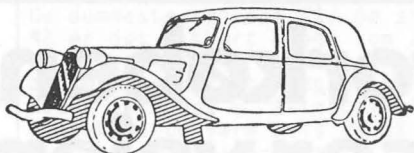
Jens Møller Nicolaisen, Ravnsborggade 5A, 4. th., 2200 Kbh. N. Tlf: 01-39 53 20.

Har I helt glemt at medlemsannoncer i denne rubrik er helt gratis???



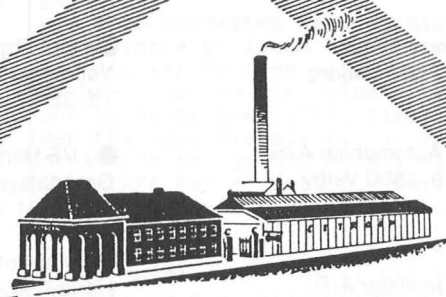
**„TRACTION-RESERVEDELSERVICE”**

**v/ CHR. FRIIS . BOSHOLMVEJ 5 . 6261 BREDEBRO**



DEN FORHJULSDREVNE  
**CITROËN**

*Verdens mest moderne Vogn...*



**AUTOMOBILES CITROËN A/S**

Sydhavnsgade 16 — København

1924 30. SEPT. 1944