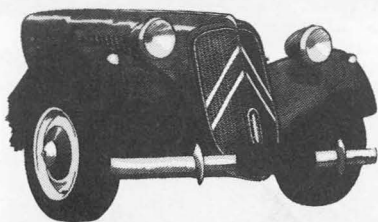


Attraction 149



23

# TRACTION SPÉCIAL

## Traction Avant

Vi lever i en computer-tid. Elektronikken har forlængst holdt sit indtog i bilindustrien. Vi er blevet totalt afhængige; det eneste vi kan gøre, når noget går i stykker, er at sende det hen til en teknokrat. Dette gælder også for skrivemaskiner. Tak til Kim Galsgård, for lån af en anden Olivetti i sidste time, da klubbens ditto måtte hasteindlægges hos teknokraterne. (der er heldigvis garanti på den).

Længe leve 11'eren! Glem ikke at man i reglen selv kan reparere den!

### SOMMERTRÆF '87:

Der er nu nedsat en arrangementsgruppe, bestående af Kim Clasen, Kim Galsgård, Mia og Peder, Benny Jensen Herlev samt Inger og Gunnar (dette nummers "stafetister"). De er allerede igang med at undersøge forskellige muligheder m.h.t. stedet, men der er endnu ikke truffet nogen beslutninger. Men du kan roligt finde din nye kalender frem og notere datoerne nu. Det bliver: Fredag d. 21/8 til søndag d. 23/8 1987.

En anden stor begivenhed i det nye år, ikke blot for østdanskere, er vor svenske søsterklubs årsmøde, der denne gang finder sted i Sydsverige; nærmere betegnet ca. 7 km. syd for Helsingborg. Det sker i pinsen, dvs. d. 6-8 juni. Prisen bliver omkring 600 Skr for træffet, men så er det hele også inkluderet - mad, dobbeltværelse m.m.

I betragtning af, hvor trofaste svenskerne har været til at møde op ved vore træf, var det vel på tide, at en ordentlig hoben danske vogne mødte op!

Bestyrelsen ønsker læserne et godt nyt-år!

## Lokalmøder

### JYLLAND

Lørdag d. 31/1 1987 kl. 15<sup>00</sup>, hos Gunnar L. Christiansen, Vestermøllevej 21, 8800 Viborg.

Tilmelding på tlf: 06-625503.

### SJÆLLAND

Fredag d. 6/2 1987 kl. 19.30, hos Benny A. Jensen, Hækmosen 28C, 2730 Herlev.

Tilmelding på tlf: 02-443741.



## Reservevedele

Det er med stor sorg, at vi må meddele at tilslutningen til køb af bremseslanger igennem klubben er så ringe at det ikke lader sig gøre! Men det er derimod glædeligt, at så mange medlemmer tilsyneladende er så velforsynede med bremseslanger, så de ikke behøver at købe nye. For vi ved jo alle, at gamle bremseslanger kan være livsfarlige - især da 11'eren kun er udstyret med eetkreds-bremsesystem.

med venlig hilsen  
bestyrelsen.

# Fra registret

Velkommen til alle de nye medlemmer der er kommet. Vi håber at I får lige så stor gavn af klubben og dens arbejde, som de nuværende medlemmer har, man hører jo ikke det modsatte.

Vi er nu oppe på 140 medlemmer. Det er jo meget flot for sådan en mærkeklub, der jo kun holder sig til én bestemt model.

Når I får dette blad skulle girokortene for kontingentbetaling for 1987 være fremme hos jer, og gerne befinde sig i den stak der bliver betalt senest 1. februar. Bliver den ikke det, er dette det sidste blad du får fra os, indtil dette er bragt i orden. Vi må håbe at frafaldet kun bliver på nogle få stykker.

Kim arbejder som bekendt på at fremstille et nyt medlemsregister, så her er lige en påmindelse om at påføre girokortet de rette oplysninger.

Jørgen Kjær.

## NYE MEDLEMMER:

Per Skytte Mikkelsen 11 Sport  
Trekronervej 21  
Strøby Egede  
4600 Køge.  
Tlf: 03-667023.

Freddie Poulsen 11 Normale '53  
Bovlundbjerg 26 230.895  
6535 Branderup.  
Tlf: 04-835373.

Claus Lykke Madsen 11 Normale '54  
Gammel Landevej 118  
Ryå  
9440 Åbybro.

Bjarne Henriksen  
Ishøj Bygade 113  
2635 Ishøj.

## NY ADRESSE:

Palle Pallesen  
L. I. Brandes Allé 16, 2.th.,  
1956 Frederiksberg.

Jørgen Engel  
Department of Town and Country Planning  
P.O.Box 410 321  
Kajama  
Zambia.

## NY BIL:

Magnus Lahi  
Strömsholm  
S-560 28 Lekeryd  
Sverige

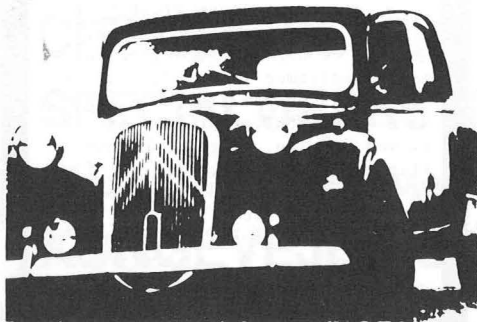
har fået:  
B15 Familiale 1954  
stelnr. 598.641  
reg.nr. HHW 123



AUTOMOBILES

**CITROËN**

**TRACTION  
AVANT  
DANMARK**



## BESTYRELSEN:

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

*Kasserer, indmeldelse:*  
Jørgen Kjær  
Saturnvej 9, 8370 Hadsten.  
Tlf: 06-983177.

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

*Medlems- og vognregister, reservedele*  
Kim Bo Clasen  
Stengårds Allé 118, 1., 2800 Kgs. Lyngby.  
Tlf: 02-443712.

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



## 548.203

Til min gladelige overraskelse hører jeg, at en fyr fra Hadsten har fundet min kusine et sted i Jylland. Selv har jeg stået her på kirkegården siden min nuværende og eneste ejer henstillede mig til kedsomheden fro 25-30 år siden. Men en dag i 1986 kom én fra eftersøgningsholdet og viste interesse for mig. Jeg må indrømme at jeg var svær at finde her i København. Tro ikke at det kun er ude på landet at man finder gamle biler. Jeg kan også godt prale af at være uberørt jomfru i alle disse år, godt jeg kom væk fra de franskmænd!

Jeg hører at min kusine har været indvaderet af høns. Hvor skammeligt at få lagt rådne æg i understellet, som om der ikke er råddenskab nok. Her har vi ikke sådan nogen kreaturer, men kun gravkøer. De kommer nok en dag herind på pladsen.

Det er blevet lovet mig at vi en dag skal til striptease-show med mig i hovedrollen, men det vil jo nok tage lidt tid at afklæde sådan en veldrejet tante som mig, MAN MISTER JO FARTEN I KURVERNE. (eller kurverne i farten -red.). Da jeg går ind for genbrug, er jeg også blevet lovet at min fine gearkasse nok skal komme ud at køre igen. Dynamo, benzin og vandpumpe m.m. kan jeg sagtens undvære, jeg har jo alligevel i mange år kun levet

af regnvand.

Når I nu er så mange medlemmer i klubben, håber jeg at høre mere om fund af mine afdøde familiemedlemmer.

Nu håber jeg at mine og min kusines afpillede dele en dag igen kan mødes ved et træf. Hvad med f.eks. Bornholm? Godt, så siger vi det. Det står klippefast!

- skrevet til 136 af mine fans -

John ReeLe.



# Fra de gamle fotoalbums...



Denne 7C har tilhørt malermester og sognefoged Åge Møller fra Holte. Den er iflg. oplysninger indregistreret første gang i 1936 -men bemærk de mange ældre træk: kølergitteret i krom med chevron'erne indvendigt, de plane lygteglas, håndgrebene på de forreste kølerklapper. Den må ha' været nogen tid undervejs fra fabrikken!



Bagdørenes form viser at denne familiare må være fra før 1938. Den skal have kørt som taxa i København, indtil den omkring 1955 blev solgt af en brugtvognsforhandler på Østerbro til Thorvald Mortensen, repræsentant i isenkram. Han havde den i 6-7 år hvorefter dens skæbne fortaber sig i det uvisse. Benny Jensen har indsendt billederne til bladet - tak!



## Den svarta

Mon ikke de fleste kender vort medlem Henrik Lundberg fra Helsingborg i Sverige. Ved næsten samtlige af vore sommertræf har vi haft fornøjelsen af at kunne beundre én af hans mange dejlige biler, hvoraf de fleste jo kommer fra Danmark.

Vi har set den hvide Normale-cabriolet fra 1938 (den fra Marguerite Viby-filmen) og den sølv/sorte faux-cabriolet Normale (coupé) fra 1937. Der kendes kun 3 af disse i verden. I Helsingør 1985 så vi hans sorte 7C faux-cabriolet, som i sin tid er hentet hjem fra Frankrig.

Og så har vi endda én tilgode! Flere har på træffene spurgt til den sorte Normale-cabriolet, som den hvide fra 1938. Hvornår ser vi den? Henrik har sendt disse to billeder som et plaster på såret indtil da.

Henrik købte bilen hos Erik Keldsted i september 1971. Tanken var, at den skulle stå færdigrestaureret i december 1971, men det blev til september 1974. Fejlen var at bilen blev sandblæst – og der blev ikke meget tilbage af den. En meget dygtig pladesmed reddede resterne, og der blev monteret nyt indtræk i rødt læder og ny kaleche.

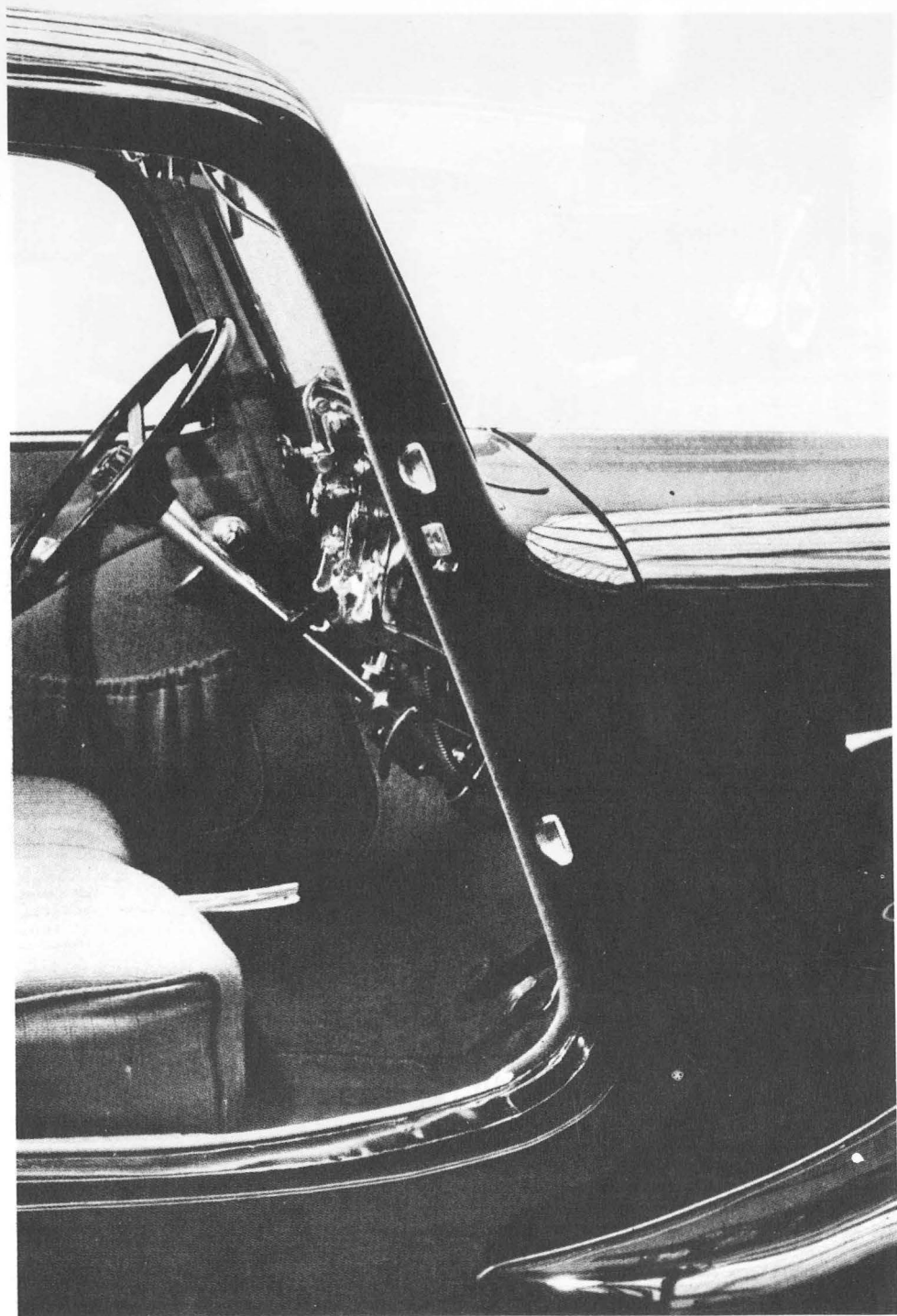
Dét som satte himmel og jord i bevægelse for Henrik om at få sig en B11-cabriolet var at Henning Mortensen og Erik Schultz i sin tid mødte op i hver sin til

et møde hos Börje Samuelsson i Halmstad. At købe een af disse var som Henrik skriver OMÖJLIGT. Dagen efter ringede han så til Erik Keldsted, hvor det altså lykkedes at blive ejer af renoveringsobjektet. Henrik ville helst have købt den sølvfarvede (nu Peter Schmidts), men NEJ.

Men glæden over den sorte var stor, og trods alle problemer (som nu er glemt) blev denne bil utrolig fin. Skønheden er døbt Marianne.

Hermed overbringes de bedte hilsener fra Henrik til samtlige medlemmer af TAD.





# Friture-kogeren

Idag er det efterhånden ganske almindeligt at bilerne er udstyrede med automatiske gearkasser, også her i Europa. I USA er man forlængst holdt op med at skifte gearene manuelt. Automatisk gearskifte gør det naturligvis enklere at køre bil, men medfører også et vist effektivtab. Ideen er ikke ny. Samtidigt med at bilerne begyndte at rulle i begyndelsen af århundredet, begyndte man også at tænke i løsninger til at forenkle bilkørselen. Det gjorde André Citroën også. Vidste du at Tractionen oprindeligt skulle have haft automatgear?

Af BENGT OLSSON.

## Modsatte side:

Det eneste kendte billede af en af de prototyper der var udrustet med automatisk gearkasse. Ser man nærmere på billedet opdager man at såvel koblingspedalen som gearstangen ("senneppskeem") mangler.

Opdagelsen af at dette billede viser en Traction med automatgear er faktisk værd at berette. Fabien Sabatés, en kendt fransk tractionist, fik fat i billedet og så at det var stærkt retoucheret. Han begyndte at vaske det og klokken to om natten kunne han konstatere at han stod med noget helt unikt: nemlig et billede af 7'eren med Sensaud de Lavauds automatiske gearkasse.

## Herunder:

Sensaud de Lavauds automatiske gearkasse, i denne udgave til montering på baghjulstrukket bil.

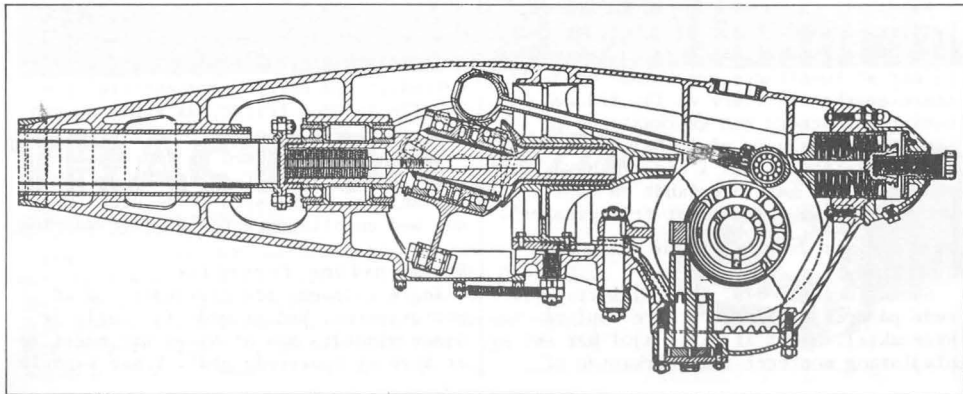
Det begyndte i tyverne. Robert Dimitri Sensaud de Lavaud havde en farverig baggrund. Han var født i Spanien med en fransk mor og en russisk far. Familien flyttede til Brasilien og senere til USA. Efter at have arvet en formue fra kaffeplantagen i Brasilien flyttede han til Paris. Med penge på lommen begyndte Sensaud de Lavaud at opfinde.

På Parisersalonen i 1923 stod en Voisin udstillet, med en automatisk gearkasse, som var placeret på bagakslen. Denne var de Lavauds værk. Disse gearkasser blev almindelige foreteelser på udstillinger i tyverne. André Citroën så dem og et par C4'ere og C6'ere blev udstyrede med de Lavauds gearkasse. Testkørsler i Nordfrankrig gav udmærkede resultater.

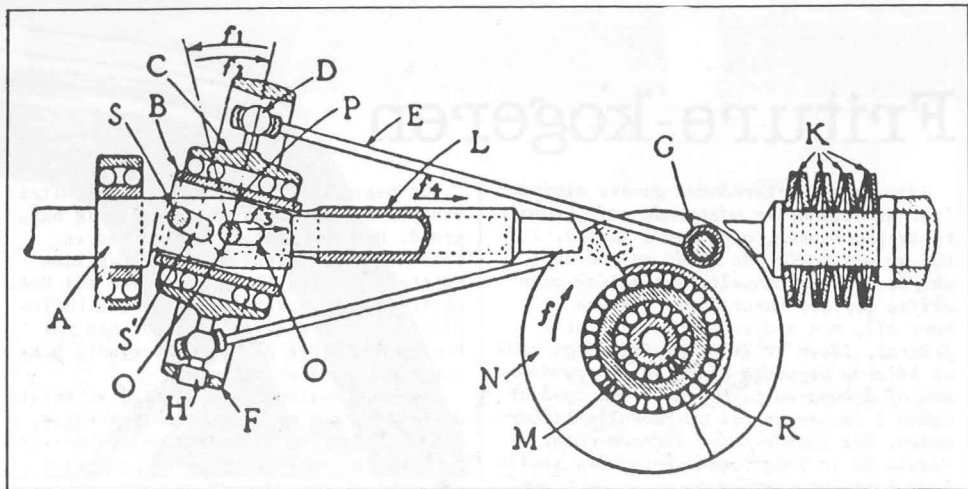
Da man konstruedrede Tractionen og begyndte at prøvekøre den, fik André Lefebvre besked på at montere den automatiske gearkasse i de fem første 7'ere. Under testkørslerne på racerbanen i Montlhéry fungerede 7'erne godt, men da man begyndte at køre på bakkede veje kogte olien i gearkasserne, hvilket indebar en at funktionen forringedes.

For at overbevise Citroën om at det var nødvendigt med en anden gearkasse, prøvede man fire af 7'erne på en stejl bakke i Laffrey, syd for Grenoble. Det lykkedes ingen af bilerne at nå toppen.

I begyndelsen af 1934 afgav Charles Brull, chef for ingeniøraftdelingen, rapport til André Citroën, for at få ham til at opgive projektet. Afgørelsen kom efter en prøvekørsel uden for Paris, hvor de 5 biler alle deltog. En af dem kom tilbage







med en kogende gearkasse, de fire andre måtte bugseres hjem. Citroën blev kontaktet i sit hjem og et møde blev arrangeret. Lefebvre spurgte ingeniøren Broglie hvor lang tid det ville tage at udvikle en ny manuel gearkasse. To måneder, blev svaret. Hertil svarede André Citroën at det ikke måtte tage mere end to uger.

Sådan gik det også. For man var jo ikke helt overrasket over sagens udfald. Da André Lefebvre, langt tidligere, indså at den automatiske gearkasse ikke kunne klare strabadserne, startede han, uden at André Citroën vidste det, udviklingen af en manuel gearkasse. Og da de to uger var gået var den manuelle gearkasse også færdig. Man havde dog været tvunget til at beholde huset fra den automatiske gearkasse.

En enkel mekanisme fra gearkassen til gearstangen udvikledes, den fik tilnavnet "Lefebvres Eiffeltårn". Gearstangen kaldtes "sennepsskeen". Desværre blev den nye gearkasse Tractiøns achilleshæl.

Trods alt var det en beundringsværdig bedrift på så kort tid at konstruere en helt ny gearkasse. At Citroëns ingeniører formår at konstruere meget gode og driftsikre gearkasser, bare de får tid nok, beviste de senere med gearkasserne på 15 six og endnu senere på ID/DS.

André Lefebvre skal i sin tid have kommenteret: "de Lavaud opfandt en dårlig gearkasse, men en udmærket friturekoger".

Virkemåden i Sensaud de Lavauds gearkasse

Sådan fungerer den: Seks hjul er monterede på drivakslerne, med tre hjul på hver aksel. Hvert af disse hjul har en plejlstang monteret fra yderkanten af

hjulet til en plade (kamskive) på den roterende, udgående aksel fra motoren. Pladens bevægelse ligner en mønt, der snurrer på et bord. Jo større vinkel i bevægelsen, jo større hastighed. Når pladen snurrer rundt uden at bevæge sig sideværts, står bilen stille. Pladens vinkel styres og ændres ved vacuummet fra motoren. En ventil på instrumentbrættet gjorde det muligt at frikoble samt regulere udvekslingen med hånden. Baggearet kobledes til med en manuel gearstang. Dette skete muligvis ved hjælp af et vacuumstempel.

Beskrivelse (se tegningen)

Akslen A kommer fra motoren, den er gearret op fire gange. B er et meget stabilt kugleleje, som via A roterer med akselen. Ved hjælp af tapperne S og O regulerer man vinkelen f. Tappernes position ændres med bælgen K. Vinkelen f bliver proportional med hastigheden på de udgående aksler. Plejlstængerne E kommer til at bevæge sig frem og tilbage og føre skiverne N i en oscillerende bevægelse. Med skråstillede vægge overfører kuglerne M bevægelsen til hjulene. Det er ikke nødvendigt med noget differentiale og bilen får desuden friløb, da kuglerne kun fungerer i een retning. Baggearet er et tandhjul som kører med på den udgående aksel og kan låses fast ved behov for indkobling. Gearkassen er desuden forsynet med en oliepumpe for at give smøring.

Et øjenvidne fortæller

André Citroëns søn prøvekørte en af prototyperne. Ved et møde for nogle år siden mindedes han at bilen var meget let at køre og fungerede godt. Visse bagdele

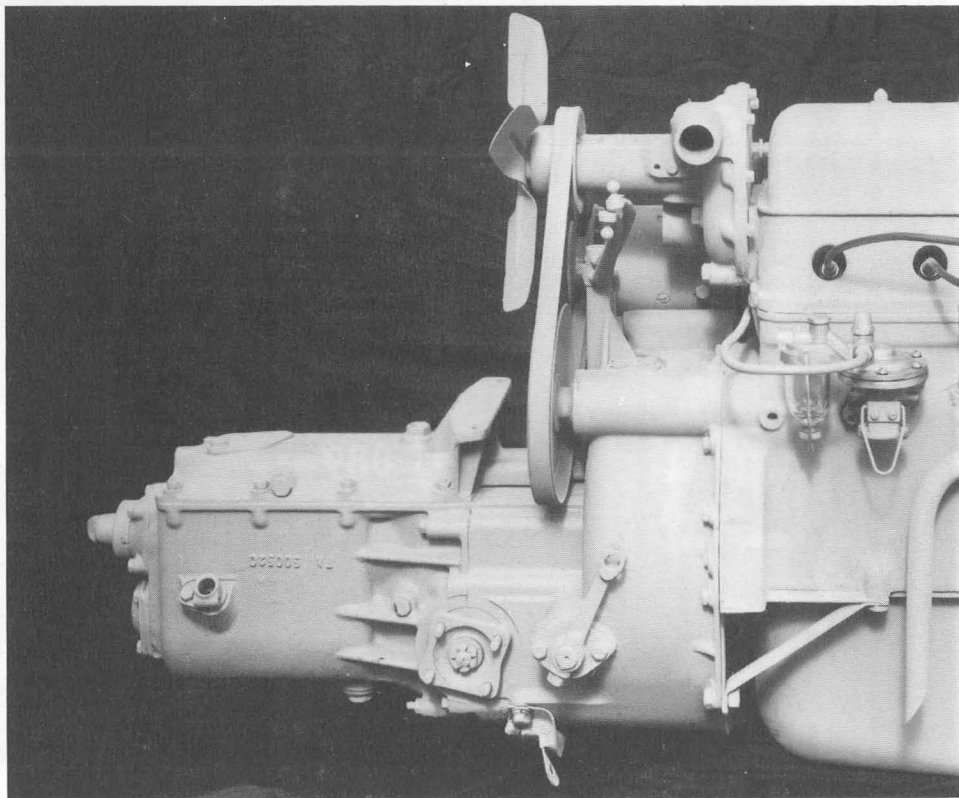
konstateredes tidligt; gearkassen var tung, specielt når den var placeret i bagakslen på de baghjulstrukne biler. Der skal også have været problemer med vibrationer. Så vi skal nok være glade for at vore Tractioner fik konventionelle gearkasser til sidst.

Kilder: Svensk Motortidning, Thoroughbred & Classic Cars, Convertisseurs de couple transmissions automatiques.

Artiklen kommer fra det svenske "B11-bladet" nr 1, 1982. Tak for tilladelsen.

*Herunder:*

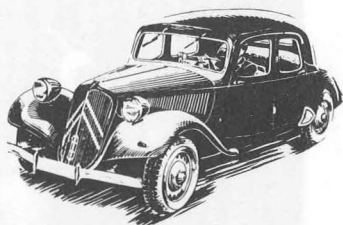
*Dette blev altså resultatet til slut: Den manuelle tre-trins gearkasse. Billedet viser en prototype, sandsynligvis fra januar 1934. Bemærk oliepåfyldningsskruen ovenpå låget samt beslaget til ophængningen i den tværgående travers. Læg også mærke til skiftearmene, der går ud fra "Lefebvres Eiffeltårn". De rager skråt opad, hvilket gør at forbindelsesstængerne til gearstangen (semepsskeen) kommer til at ligge nærmest vandret langs motoren, i stedet for skråt nedadrettede som vi er vant til.*



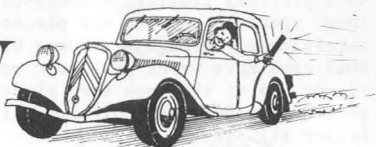
## TRACTION SPÉCIAL

STOF TIL TRACTIONSPÉCIAL:

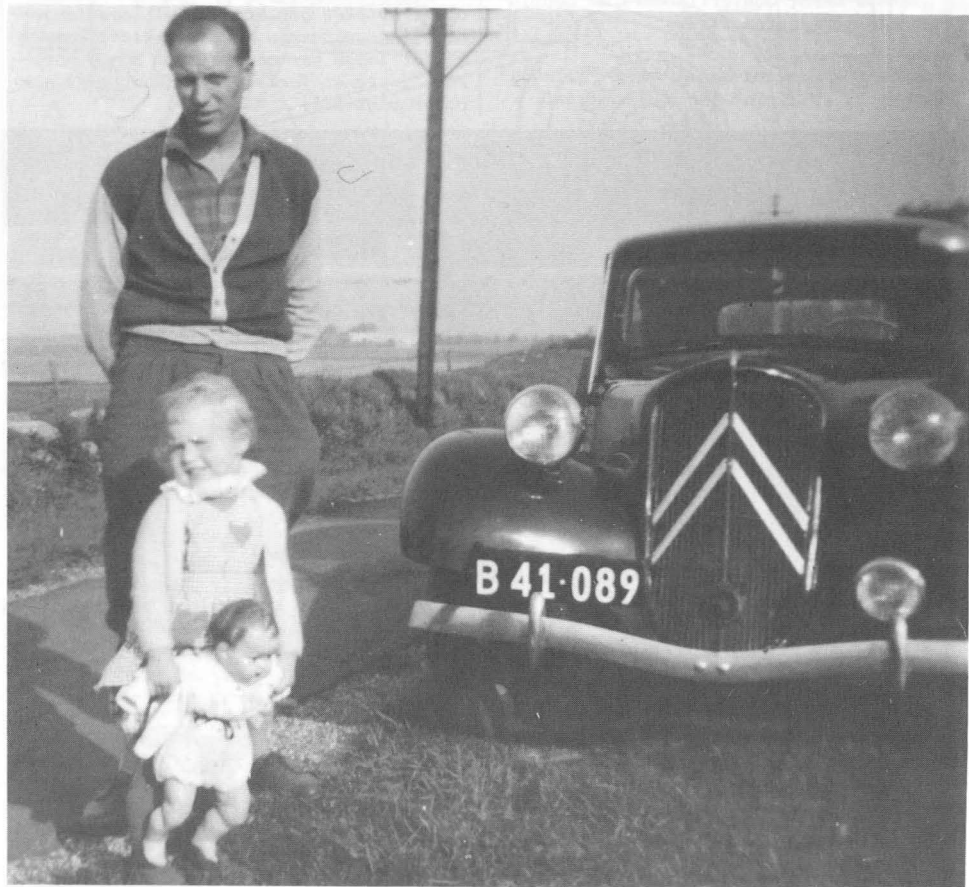
- sendes til Jens Møller Nicolaisen,  
Ravnsborggade 5A, 4.th., 2200 Kbh. N. Tlf: 01-395320.  
OBS! Vær opmærksom på deadline -se side 3 i Attraction.  
Alle bidrag fra medlemmerne er meget velkomne og der mangler principielt altid materiale. Giv lyd fra dig!



# STAFETTEN



Inger og Gunnar Rasmussen, Helsingør. 11 Normale 1939, stelnr. 145.061.



Herover:  
Gunnar med den første 11'er, Sporten fra 1947. Købt 1957 og, desværre, ophugget i 1967. Billedet er taget i 1959. (Kan I kende ham? -red).

Til venstre:  
Sønnen Michael inspicerer, anno 1961.



*Den smukke vogn på tur i 1964. Ungerne er vokset, men Gunnar har tilsyneladende bevaret sin position!*

Min Gunnars første møde med en Citroën var i 1947; det var den stedlige dyrlæge, der var blevet ejer af en 11 Sport.

Landsbysmeden var også dengang en slags mekaniker, og da denne 11'er en dag var punkteret, måtte Gunnar til assistance. Han fik så lov til at køre bilen hjem, på smalle veje og med skarpe sving - jo, dét var køretøj. Sådán én skal det være, når jeg engang skal have bil, tænkte han. Men i 1947 var en bil ikke hvermands eje, så det blev til en Lambretta i første omgang.

Så går tiden - og i 1957 skal vi absolut have en bil. En barnevogn mellem to cykler er meget besværligt, især over længere strækninger. Turen går så en formiddag til København, og inden mørkets frembrud holder Gunnar for døren med en 11 Sport 1947, usynet og til en formidabel pris i mine øjne: 7.500 kr. Det var så mit første møde med en 11'er.

Så startede vi rundt i det ganske land; og til Sverige, med venstrekørsel, vovede vi os da også - og senere til Norge, som vi de næste 6-7 år tog til hver sommerferie. Men så begyndte den gamle bil at få nykker. Motoren blev skilt ad, topstykket blev placeret i stuen og der sad vi så og sleb ventil sæder og ventiler med en pind, hvorpå var skruet proppen fra håndvasken. "Og så drejer du pinden rundt mellem håndfladerne" sagde Gunnar. Jojo, jeg føler skam også at jeg har været med fra starten. Så kom turen til bremserne; belægning lagde man skam selv på. Bakkerne blev sat fast i en høvlebank og så blev belægningen nittet på. Så var bilen køreklar igen - næsten. Der var lige et hul i udstødningen; den fik noget der lignede ler på et stykke plade omviklet med ståltråd.

Så var vi igen kørende, men nu nærmede den sig jo de 20 år, og her skete så det forfærdelige, at jeg (Inger) syntes at vi skulle være "modernede", og den gamle sag blev sendt til ophug - ak ja....

Inden årets udgang stod her en ID19 fra 1958, et flot og moderne køretøj. Og så var den jo kun 9 år. Men dens levetid blev ganske kort: den var en del rusten, så den blev skilt ad i mindre stykker. Gunnar ville se hvordan den var bygget op og hvor man skulle se bedre efter rust og lignende uheldige ting hvis vi igen skulle have bil.

Det skulle vi, det blev igen en ID19, denne gang fra 1967. Og så gik ferierne igen til Norge.

Og pludselig en dag stod der bare en 11'er på en tankstation - den måtte vi se nærmere på. Vi kom også i kontakt med ejeren - og resten af dagen så vi på gamle biler. Der var 50'er-Mercedes, en gammel VW-cabriole, en Citroën lastbil, flere 11'ere og en 15six. Den var blevet renoveret og sendt til maler, idet den skulle bruges som brudekarret for datteren 14 dage senere, så den fik vi ikke set før året efter (og senere så vi den i Paris 1984). Ja, her bågnete trangen til en gammel bil, vi måtte eje sådan en gammel 11'er igen, det kunne ikke gå stærkt nok. Det var i august 1980 - og i november stod stelnummer 145.061, 11 Normale 1939, i Helsingør.

Den håber vi at kunne bringe et billede af, gennem-restaureret og nysynet i 1987!

Inger Rasmussen.



*Dette billede er taget i april 1980, hos Peter Juel Jeppesen i Farum, hvor jeres ærbødige redacteur var ude i købstanker. Desværre blev der ikke råd og Normalen med stelnummer 145.061 kom i stedet i gode hænder i Helsingør. Flere af dens bestanddele har igennem de sidste par år kunnet beundres i Inger og Gunnars stuer...*

# Referat

BESTYRELSESMØDE d. 21/11-1986.

Tilstede:

Jens, Finn, Jørgen, Kim, Mia og Benny.

Dagsorden:

1. Konstitution af bestyrelsen.
2. Opsummering af punkter fra generalforsamlingen.
3. Sommertræf 1987 og 1988.
4. Årets "julegave".
5. Reservedele.
6. Vognmærker.
7. Emblemer.
8. Lokalmøder i Jylland.
9. Bortkomne penge.
10. Ajourføring af medlemsliste.
11. Eventuelt.

Ad 1: Fordelingen af bestyrelsesposterne ser således ud:

Jens: formand og redaktør.

Jørgen: Kasserer og medlemsregistrering.

Kim og Benny: Medlemsliste og vognregister.

Benny: Sekretær.

Alle var enige om at det ville være ønskeligt at få fordelt arbejdet noget mere, specielt formands- og redaktørposten, ikke mindst for i fremtiden at gøre det lettere for andre eventuelt at kunne overtage.

Et mere gennemarbejdet vognregister ville være ønskeligt, evt. også registrering af biler uden for klubben.

Ad 2: Skrivemaskinen er anskaffet og i funktion.

Historie om Sture Lundberg og hans bil i bladet (Finn).

Import af biler: Jørgen har gjort visse erfaringer og vil kommentere dette.

Forslag om at kontingentet skal gælde hele husstanden skal tages op på næste generalforsamling.

Forslag om badges med navn til klubmedlemmer, som kan bruges ved træf o. lign. Dette vil evt. blive sat i værk ved næste sommertræf.

Ad 3: Sommertræf: Der har desværre kun været få reaktioner på opfordringerne i bladet. Kim vil kontakte folk for at få en arrangementsgruppe op at stå. Stedet skal findes NU af arrangementsgruppen. Træf 88 kan evt. afholdes omkring Vejle, Erik Hougård forespørges om muligheder.

Ad 4: Julegave - vi prøver at skaffe den hollandske Traction Avant kalender hvis prisen er rimelig. Desuden udsendes nye mærkater til bilerne.

Emblem/klubnål vil blive forsøgt fremstillet, men det kan næppe nås.

Ad 5: Reservedelesindkøb. Kim: Under 10 tilmeldinger! Utroligt at ikke flere er interesserede i sliddele! Vore udlandske søsterklubber har fint fungerende systemer på området, men åbenbart er der ikke behov for delene her. Planer om fælles reservedelesindkøb skrives indtil videre.

Der har været en del forespørgsler om reservedelesfirmaer - Kim skriver om dette.

Ad 6: Vognmærke (klistermærket): Nye er p.t. under fremstilling, pris 500 kr. for 400 stk. Sendes ud med julegaven + til de nye medlemmer + løssalg.

Ad 7: Emblemer. Kan ved bestilling af 150 stk. fremstilles for ca. 55 kr. + moms i messing/emalje. Som følge af generalforsamlingsbeslutning, vil klubben investere i værktøj til dette samt en mindre serie, som udbydes til salg. Prisen vil ligge på ca. 100-150 kr. i udsalg.

Ad 8: Jens: savner lokalmøder for Jylland annonceret i bladet. Man må anse at det er vigtigt at afholde lokalmøder for at styrke sammenholdet og informere nye medlemmer om klubben m.m.

Finn: Hvem vil afholde lokalmøde i uge 3 i Jylland - husk - jyden er stærk og seg. Jens: opfordrer til mødeaktivitet.

Ad 9: Et brev indeholdende penge fra Jørgen til Kim er bortkommet - det var fejlagtigt ikke sendt som værdibrev. Klubben vil dække tabet. En næse uddeles til Jørgen (bærer den pant). Fremover vil forsendelser blive sendt på rette vis!

Ad 10: Det vil blive for dyrt at udsende revideret medlemsliste hvert år. (Vi vil forsøge at gøre det hvert 3. år). Så indfør selv ændringer! Vil blive bragt løbende i bladet under registrerings rubrik.

Ad 11: Takkebrev til Citroën i Bredebro for det fine arrangement ved sommertræffet.

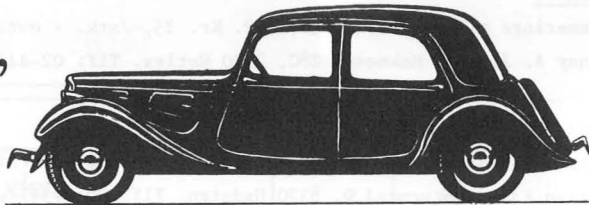
Problemer med bladudvekslingen med flere klubber. Der er sendt brev til disse om at vi stopper indtil vi får en reaktion. P.t. udveksles med Sverige, Holland, Belgien, Tyskland og Schweiz.

Blade kan eventuelt lånes ved lokalmøderne.

Ønske om fremstilling af visitkort/postkort, med oplysninger om klubben til PR-brug. Skal kunne rekvireres fra klubben. Slut på mødet.

Ref.: Benny.

# Køb & salg, bytte, kontakt -



TRACTION-ANNONCER - sendes eller indtelefoneres til:

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

## Købes:

Til 7C 1936: Original karburator, med luftfilter og manifold (1628 cm<sup>3</sup> motor). Mangler også 3-eggers rat (sort), laderelæ + diverse smådele til 7'eren.

Henv.: Michael Gregor, Box 1058, 2301 Hamal, Norge.

Tlf: Job: (Norge) 02-353500. Priv.: (Norge) 065-25843.

## Sælges:

Reparationskatalog på dansk: 200,- kr. Reparationshåndbog på dansk (2 bind) 250,- kr.

Nye baglygter til B11 før 1952, pr. stk. kr. 200,-

## Købes:

Instruktionsbog til model før 1945.

Jørgen Kjar, Saturnvej 9, 8370 Hadsten. Tlf: 06-987731.

## Købes:

Til 7C 1939 (Sport): Original kølergrill, mrk. Chausson. (Er fremstillet af messing og har en lille kant rundt om starthullet. Desuden er der pånippet et lille rhombeformet Chausson-mærke nede i spidsen).

Gode Pilote-følge samt laderelæ. (Det lille med Citroën-mærket præget i dækslet, til montering på dynamoen.

Kan nogen hjælpe med loftindtræk? Gerne et udslidt til at bruge som skabelon.

## Søges:

Forhandlercirkulærer 1934-75 søges til fotokopiering.

Panhard-litteratur.

## Sælges:

Diverse dele til 11'erne, mest til Sport 1946-52.

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

## Købes:

Til Normale: venstre bagdør, venstre bagskærm, venstre side af motorklappen, udstødningsmanifold og et sæt dythorn.

Til 15six efter '52: gråt speedometer.

Skandinavisk Motor Journal - mangler alle numre.

Kim Bo Clasen, Stengårds Allé 118, 1., 2800 Lyngby. Tlf: 02443712, arb: 02-994840.



Sælges:

Simmeringe til gearkassen 408.452. Kr. 25,-/stk. + evt. forsendelse.

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

Sælges:

Citroën 11 Normale 1953. Urestaureret, men komplet. Prisdidé: 10.000,- kr.

Jørgen Kjær, Saturnvej 9, 8370 Hadsten. Tlf: 06-983177.



## „TRACTION-RESERVEDELSSERVICE“

v/ CHR. FRIIS . BOSHOLMVEJ 5 . 6261 BREDEBRO

Tlf: 04-740156



Roskilde Ring, engang i halvtredserne. Citroën suverant i føringen! Carl Lynenskjold ligger forrest i den tofarvede Normale med nummeret K 443. Herefter Poul Rasmussen i Sporten og Ewald Rasmussen i Normale. Bag de tre ses BMW 326, Ford V8 cabriolet og en Ford Zephyr Six. Læg mærke til Citroën'ernes fuldkomne harmoni med vejbanen, idet de trækker sig rundt i kurven - i stærk modsætning til de bagvedliggende højbenede røvs-kubbere! Ingen tvivl om at disse køreegenskaber, selv mod halvtredsernes slutning var højt hævet over enhver konkurrence.

Billedet kommer fra John Reeke som har været ude at snakke med Carl Lynenskjold. Det er blot en appetitvækker - vi håber på at lave en stor artikel om Citroën i dansk motorsport i næste nummer af TractionSpécial. Har du materiale eller viden herom, vil jeg meget gerne høre fra dig!

Jens.