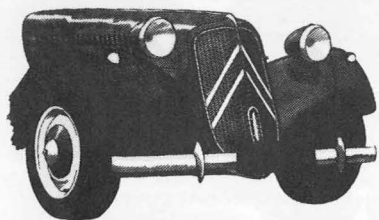




Attraction 150



24

TRACTION SPÉCIAL

Traction Avant

Foråret er på vej - hvor svært det end kan være at fatte! Vi nærmer os en ny køresæson og har man noget at køre i, bliver der rigeligt at køre efter, i savend- og udland.

Her følger en kronologisk oversigt:

Lokalmøder

ØST:

Peder Grønberg arrangerer lokalmøde i Kastrup Lufthavn fredag den 27. marts kl. 20.00. Vi skal mødes derude - for nærmere oplysninger ring til Peder på 01-114042. NB! Tilmelding senest fredag d. 21/3.

VEST:

Søndag den 3. maj fra kl. 11.00 er der lokalmøde hos Jette og Jens Sanning i Skanderborg.

Tur på Kattegat

I samarbejde med Nordjysk Vintage Motorklub (NVMK) og Kristianssand Veteranbilkub er TAD inviteret til at deltage i færgeselskabet Fred. Olsen Lines' 50 års jubilæum på ruten Hirtshals - Kristianssand.

Mine oplysninger om arrangementet er endnu lidt sparsomme, men for at du kan nå at slå et kryds i kalenderen bringes hermed en foreløbig introduktion.

Lørdag den 23. maj 1987 mødes vi i Hirtshals, og færgen afgår til Kristianssand kl. 11.30. Med færgen er også 20-25 veteranbiler fra Norge, der er på returturen. Turen med færgen til Kristians-

sand og retur er gratis for bilerne og samtlige passagerer. Færgeselskabet Fred. Olsen Lines vil, ud over andre arrangementer på turen, give en frokost til alle deltagerne.

Returrejsen til Danmark kan foretages efter eget valg. Enten samme dag kl. 17, søndag kl. 8.00, søndag kl. 19.00 eller senere. Ønsker man således at gøre turen til et weekend-ophold, vil Fred. Olsen Lines være behjælpelig med at finde gode og billige overnatningsmuligheder i Norge.

Er du interesseret i ovennævnte arrangement, bedes du skrive eller ringe til mig snarest, da antallet af pladser kan være begrænset.

Hroar Toppenberg, Højtoften 10,
9000 Alborg. Tlf: 08-186882.

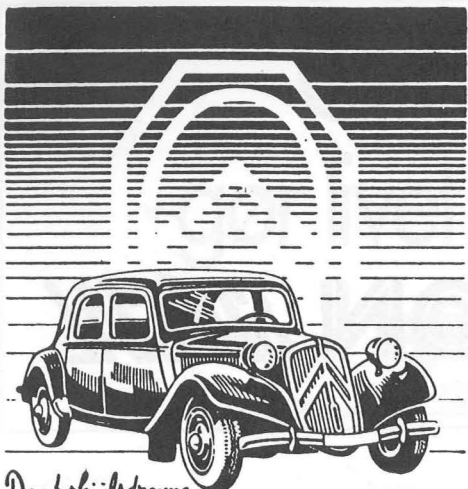
Tour de Belgique

Belgien Rundt i dagene 28-31. maj, i anledning af den belgiske klubs 15-års fødselsdag. Her citeres fra indbydelsen:

"1987. En enestående begivenhed for de klassiske Citroën'er. C.B.A.C. fejrer sin 15-års fødselsdag med dig! De smukkeste Citroën'er i Europa, fra Type A 1919 til 11D fra 1957, møder hinanden på de belgiske landeveje i Tour de Belgique. Start og mål finder sted på "Palais Mondial de l'Automobile" (Autoworld) i Bruxelles.

Kontaktadresse:

CLUB BELGE DES ANCIENNES CITROËN,
Welriekendreef 1, B-1900 Overijse, Belgien.



Den forhjulsdrive

CITROËN

Pinsen 6-8 juni

Flere forskellige aktiviteter falder desværre sammen i pinsen. Det for os mest relevante er naturligvis den svenske Bilklubs årsmøde, der som bekendt denne gang finder sted på Örenäs Slot, ca. 5 km syd for Helsingborg.

Mødet arrangeres af Bengt Bengtsson og Henrik Lundberg som mange af os jo kender fra flere af vores møder - lad os få rigtig mange danske vogne/medlemmer over til vore svenske venner!

Der foreligger endnu ikke yderligere oplysninger om mødet, bortset fra prisen, der kommer til at ligge på ca. 600 Skr. pr. næse -alt incl. (Overnatning på dobbeltværelser).

Fra Jylland arrangeres der fælles køretur til mødet via Grenå-Helsingborg. Der sættes på afrejse fredag aften (grundlovsdag), og overnatning på færgen. Hjemtur mandag (2. pinsedag). Har du ikke selv en køreklar 11'er, er der mulighed for transport med nogle af de kørende.

Yderligere oplysning og tilmelding til Erik Hougård: 05-830049.

Kom nu ud af hullerne, så vi kan vise svenskerne, at vi også kan gøre genvisit!

Lørdag d. 6. juni kl. 10-16 afholder Jysk Automobilmuseum sit arlige veteran-auto-

marked. Alle der ankommer for kl. 10.00 i førkrigsbil/motorcykel får fribillet til museet. Derudover vil alle som fremviser gyldigt medlemskort til en veteranbilklub (TAD: postgirokvittering) få adgang til museet for halv pris. Gratis Stadelplads.

Og så er vi blevet inviteret til at deltage i det 18. Nordiske Grænsetræf, der i år arrangeres af Norsk 2CV Klubb. Læs mere om dette andetsteds i Attraction.

Sommertræf '87

Hermed inviteres til Sommertræf '87, på Moltkes Vandrehjem i Helsingør, ligesom i '85. Det foreløbige program ser sådan ud:

Fredag d. 21. august: Film: "Undskyld vi flygter" - med masser af 11'ere i!

Lørdag d. 22.: kl. 9.30 til 11.30: Generalforsamling i Traction Avant Danmark, (som hermed er indkaldt). Kl. 11.45: Køretur til København, med diverse prøver undervejs. Tilbage på vandrerhjemmet ca. kl. 18.00.

Kl. 19.00: FESTMIDDAG.

Søndag d. 23.: Stumpemarked, som sandsynligvis vil finde sted på Nivågård. Vi slutter træffet ca. kl. 15.00.

- med venlig hilsen arrangementsgruppen.
/kontaktperson: Kim Clasen.

7. ICCCR

Det syvende "Internationale Citroën Car Club Rally" finder som bekendt sted i Loreley i det sydlige Tyskland i dagene 4-6 september. Det arrangeres af vor søsterklub CVC, i samarbejde med de andre tyske Citroënklubber. Jeg håber at kunne komme med yderligere information i et kommende nummer af bladet. Man kan dog allerede nu kontakte:

Jürgen Czaiowski, Haedenkampstrasse 22,
D-4700 Hamm 3. Tlf: 02381-404142. Jens.





En mand som var eet med sin 11'er! Portræt af Carl Lynenskjold i fuld galop på Amager Travbane. Bemærk hans helt specielle kørestil; altid med nedrullet vindue og armen til større mod dørladen.

Motorsport



I dette blad kan du denne gang læse noget om 11'erne i dansk motorsport. Artiklerne er skrevet af John Reelee, som har besøgt den i sin tid så kendte racerfører Carl Lynenskjold. Artiklerne skal ikke opfattes som et forsøg på at skrive "den komplette historie" om 11'ernes liv i dansk motorsport, men er næsten alene baseret på oplysningerne fra Lynenskjold. Men de giver i hvert fald et rimeligt billede af hvor stor en rolle de vinkelbærende biler spillede i en lang periode.

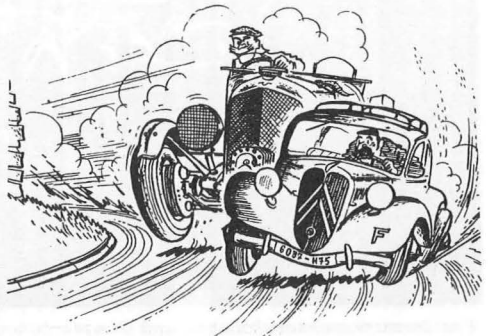
Carl Lynenskjold var desuden så venlig at låne os en masse billeder fra hans karriere - mange af disse taler jo klart for sig selv! Det lader vi dem gøre i de tilfælde, hvor det har været svært at finde oplysninger om sted og dato. Blandt andet har vi rodet en den rundt i bynavnene Arup, Arby og Abro -en eller flere fynske motorbaner. Kan nogen af medlemmerne kaste lys over dette?

Vort medlem Peter Schmidt Jensen, som i gamle dage har været med til at rigge biler til for en anden af tidens store Citroenkørere, Ewald Rasmussen i Farum, fortælle iøvrigt forleden om de tunede biler,

at de ofte krævede så høje omdrejningstal for at trække, at man primært kørte dem i 1. og 2. gear. (Gearlasen blev fjernet). Bilerne stod deres prøve på Fiskebæk-bakken: hvis ikke de kunne sprøjte op ad den med mindst 120 km/t i andet gear, kunne det været ligemeget - så var de ikke hurtige nok...!

God fornøjelse!

John og Jens.



En presset citron.



Før i tiden var der konstant brug for nye kørere, og havde man lyst til at være med kunne man komme til en prøve for at konstatere hvor god man var til at tumle en bil. Vedkommende behøvede sa blot at melde sig ind i f.eks DÅU, DMU eller ASK. Det kostede 25,- kr at blive optaget og 25,- kr arligt at være medlem (1950). Man bestilte sa en begynderlicens til 25,- kr. som gav adgang til træning på banerne lørdag eftermiddag og i højsæsonen tillige på de lyse torsdag eftener.

Syntes man om sporten, kunne man indstille sig til en licensprøve, hvor man i selskab med nogle kendte kørere skulle demonstrere handelag og være i stand til nogenlunde at følge med. Men skulle endvidere kende flag- og kørselsreglerne - dvs. vide at man måtte overhale både højre og venstre om, give plads til overhalende konkurrenter og ikke skære baner, førend man var mindste en vognlængde foran eller bagved. Ved tyvstart fik man et tillæg på et minut i løbet.

Kunne alle disse betingelser opfyldes fik man sa den endelige licens, hvorefter man for alvor kunne begynde at dyrke den raske, men kostbare sport og dromme om at blive en ny Nellemann.

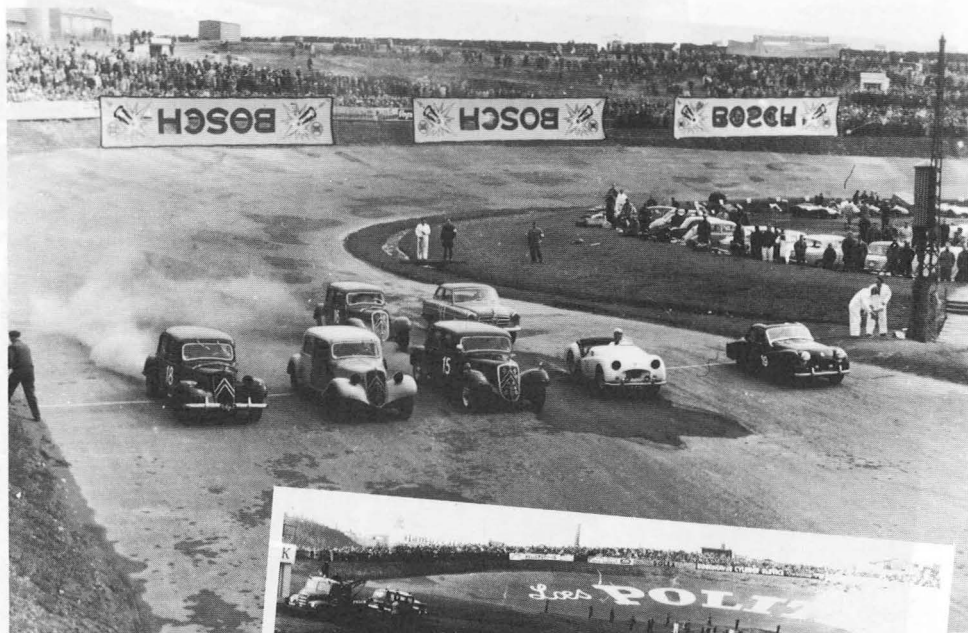
Carl Lynenskjold meldte sig ind i ASK (Automobil Sports Klubben) i 1939 og kørte motorløb i 20 ar. Igennem arenes løb havde han omkring 8-10 Citroën 11'ere. En af hans faste mekanikere var den kendte cykelrytter Kay Werner Nielsen, som havde været i lære hos Citroën i Arhus. Lige efter krigen kom han til København og arbejdede bla.a. hos Sommer på Amager. Ikke alene på cyklen var Kay lynhurtig, men også med Citroën-værktøjet. Saledes kunne han skifte motor på en 11 Sport på mindre end 2 timer - alt incl. Det skal vi andre nok bruge et par dage til. Men efter 10 ars forløb som mekaniker inden for motorsporten lod han 11 være elleve (eller omvendt) for udelukkende at beskæftige sig med pedalkraft.

Ikke kun på motorbanerne var Carl Lynenskjold lidt af en fartdjævel, men også i den københavnske trafik, hvilket bekræftes af at han i løbet af et ar fik 12 fartbøder. Betjenten som stod og dirigerede færdselen på Trianglen sprang altid ind på fortovet, nar han sa Carl komme farende i Citroën'en for ikke at få kørt r ud af bukserne.

Den nu 78-årige Carl Lynenskjold som bla.a. havde autolakeri inder hovedtribunen på Roskilde King, nyder nu sit otium i sit hus i Hundige syd for København og tænker med glæde tilbage på de gode gamle dage i Citroën 11; dengang da der virkelig var sang i ventilatorremmene.



Fra Danmarksmesterskaberne på Fangel-banen i 1951. Forrest ses Jørgen Egende Søgård i cabrioletten, (bemærk motorcykel-forskjærmene!), i aggressiv yderposition Carl Lynenskjold efterfulgt af Slagtermester Arne Nielsen i BMW'en.



Roskilde Ring

Der fandtes større, sværere og hurtigere motorbaner i sneisevis, men savel danske som udenlandske kørere af international klasse der havde prøvet Roskilde Ring betegnede den uden forbehold som verdens morsomste. Tilsyneladende nem og enkel at finde ud af, men lumsk som bare pokker og med to store vanskelige sving, hvor ikke så få vogne har slået en kolbøtte, og hvor endnu flere løb blev afgjort i sidste omgang.

Hvor mange andre motorbaner i landet havde sværere ved at trække tilskuere til blev "kingen" en kæmpe attraktion med et meget stort stampublikum. Banen blev anlagt i en gammel udtjent grusgrav og anlægsudgifterne blev på lige ved 1 mill.

kroner. Ved åbningsløbet i juni 1955 var der samlet 40.000 tilskuere, hvad der også var normalt til de større løb. Asfaltbanen var 700 meter lang og blev udvidet til det dobbelte i 1958. Normalt kørt motorløb i 6-7 forskellige klasser med 3-4 heat i hver.

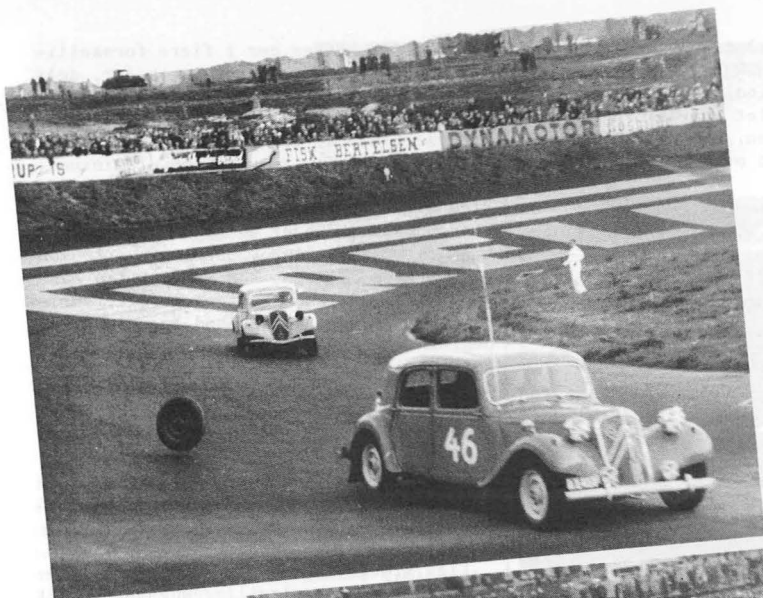
En af hovedbegivenhederne var vel nok klassen for standardvogne under 2000 cm³, hvor Citroën 11 dominerede i mange år, takket være "Citroën-holdet": Poul Thomsen, Ewald Rasmussen, Carl Lynenskjold, Jørgen Egede Søgaard og Poul Kasmussen. Disse gutter havde kørt utallige løb og kendte hinandens køremåde og teknik ud og ind og kunne derfor give publikum den helt store oplevelse og dramatik.



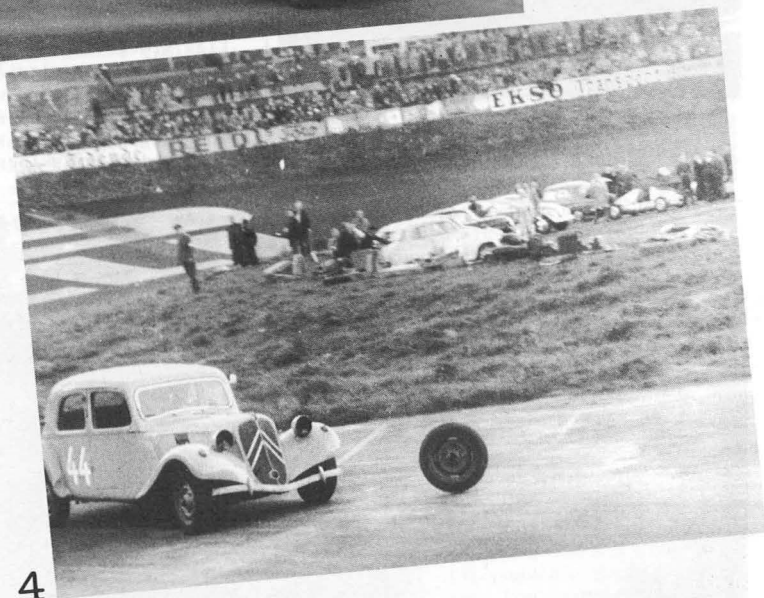
1



2



3



4

Som bekendt opsendte russerne deres første Sputnik d. 4. oktober 1957. 16 dage efter, den 20. oktober, skulle man køre om Danmarksmesterskabet på "Ringene", og ved denne lejlighed syntes konkurrenterne åbenbart at Carl Lynenskjolds egen planet-sattelit også skulle prydes med et ko(s)misk navn. Hovedparten af de mange tilskuere var naturligvis kommet for at opleve det store sus, nemlig Citroën-klassen, hvor også Porche, BMW og andet ragelse var med. Løbet var igang og i sidste heat på 6. omgang og i klar førerposition fik "Sprutnik" en ret så kraf-

tig jordforbindelse, idet den i Pirelli-svinget med næsten 150 km/t tabte det højre forhjul. Men en veritabel meteorhale styrede Lynenskjold utrolig flot sit trehjulede køretøj et par hundrede meter, hvorefter han standsede lige ved ydervolden.

Som en anden drabant forsøgte forhjulet forgæves at indhente sin ejer for en sammenkobling, men drejede så ind imellem de efterfølgende vogne med Poul Thomsen (40) og Preben Kaimær (44) ved rattet, hvorefter det strejfede en fotograf på inderkredsen og endte med et ordentligt plask

i den lille sø til tilskuernes undren. Bagefter kunne Lynenskjold konstatere, at det var drivakselspindlen der var brækket midt over og hjulet havde tvunget sig vej gennem forskærmen, inden det fortsatte sit solo-race ned over asfalten.



Bemærk her hjulest vej, nærmest gennem forskærmen! Der har været tryk på! Robri-skærmbeskytteren er også knækket.

Som nævnt kørtes der i flere forskellige klasser; dels med utunede biler, dels med tunede. For at disse forhjulstrækkere kunne blive så hurtige som muligt høvlede man flere mm. af topstykket, brugte shellak i stedet for toppakning, aluminiumsplejlstænger, korte stempler med kun een stempelring, dobbelt weber-karburator og svinghjulet afdrejet så næsten kun startkransen var tilbage. Desuden kørte man på 99 oktán benzín, som man fik fra Kastrop Lufthavn; endog også lige efter krigen, hvor der var knæphed på brændstof. Gearkasserne blev også modificeret, bl.a. blev gearlasen fjernet. De hardt tunede maskiner krævede høje omdrejningstal og det var derfor sjældent at man brugte 3. gear. I det hele taget eksperimenterede man utroligt meget med vognene og topfarten kom undertiden helt op imod 190 km/t. Som regel blev motorerne splittet ad, kontrolleret og repareret efter hvert løb.

Lige siden II'eren's fødsel midt i tredverne, blev denne lavtliggende jordfræser anvendt overalt på Europas motorsportsbaner og Citroën-epoken sluttede først omkring 1960, da Volvoerne med 85 hk og andet moderne maskineri begyndte at gøre sig gældende.



Carl Lynenskjold i et orienteringløb på Midsjælland i midten af halvtredserne. Ved disse løb var der ofte indlagt hastighedsprøver på temmeligt ufremkommelige steder. Hård kost for både fører og vogn!



På is...

Om vinteren blev der arrangeret isbane-løb på mange af landets tilfrosne søer. Frederiksborg Slotssø og Sorø Sø var vel nok de steder hvor der kørtes flest isbane-løb. Kørene fremstillede selv sine pig-dæk individuelt. Ca. 48 ganske almindelige bræddebolte blev tilspidsede ud stukket igennem dækkene indefra, skive og møtrik på ydersiden. Længden var afgørende og afhang af isens hårdhed den pagældende dag løbet skulle køres. Situationsbilledet viser Jørgen Egede Søgård i cabriolet'en foran Poul Thomsen i sporten på Frederiksborg Slotssø d. 19 februar 1956. 6000 tilskuere trodsede det hårde vintervejr og da løbet var færdigkørt havde flere af deltagerne mistet mange af deres pigge. En havde således kun 2 pigge tilbage i hvert hjul, hvilket skyndtes dels for lange pigge, dels den meget hårde is og de mange sving.

Vinder i de sammenlagte 3 heat blev i sin sædvanlige sobre og polerede stil

Poul Thomsen. Nr. 2 Poul Rasmussen og nr. 3 Jørgen Søgård. Det var ikke ualmindeligt at 6-7 vogne punkterede i et sadant isløb.

Ved vandpantomimen året før, i 1955, var det publikumsmæssigt meget fint vejr med 15.000 tilskuere, de fleste stående oppe på Jægerbakken, og man må nok sige, at de fik dramatik for alle pengene. Ved afslutningen af løbet var isen kørt så meget op at den brækkede, således at hele inderkredsen, hvor ryttergården befandt sig, begyndte at gynge. Falcks Redningskorps måtte tilkaldes og etablere en bro, så vogne, mandskab og materiel kunne komme tørskoet i land. Kun een af vognene, en Citroën, havnede på bunden af søen. Det vides ikke om den er blevet hevet op eller om den ligger der endnu, men hvis nogle af medlemmerne en dag skulle komme forbi Hillerød med en fiskestang, kan man jo prøve om man kan være så heldig at få en 11'er på krogen.



Billedet er fra Ringstedgade på Østerbro. Lynenskjold's Normale står klar til gadeløb. Ewald Rasmussen kom tit på besøg hos Carl L. Efter frokosten skulle gutterne gerne ned og røre bilerne lidt. En runde omkring Østerbrogade - Strandboulevarden og Kristianiagade var passende - Carl den ene vej og Ewald den anden vej rundt. De vidste begge nøjagtigt hvor halvvejen var, så de kunne se hvem der var bagud. I så tilfælde var det bare om at gi' den en ekstra tand!



I vinteren 1946-47 blev der kørt to isbaneløb på Sortedamssøen i København hvor overskuddet gik til velgørende formål. På billedet ses en drabelig fight mellem Carl Lynenskjold i sin 11 Sport, side om side med slagtermester Arne Nielsen i BMW. Citroën'en har snudeskærm på for at undgå at isklumper fra evt. foranliggende vogne skal smadre forruden. Spotlight'en på taget blev brugt når man kørte natorienteringsløb. Bagved ser man sort af mennesker stå rundt om hele dammen (deraf måske søens særprægede navn?).





Amager Travbane

1949. Det lykkedes at erhverve Amager Travbanes udmærkede anlæg til udøvelse af bilvæddeløb. Af sikkerhedsmæssige grunde blev der kun lukket 20.000 tilskuere ind. Også på Kastrup Lufthavns område blev der kørt et enkelt løb.

Ovenstående billede viser "Lynet" i fuld galop på travbanen d. 11. september. En sten har ødelagt forruden og Carl Lynenskjold måtte en tur på skadestuen for at få pillet glassplinter ud af øjnene,

selvfølgelig først efter at have gennemført løbet.

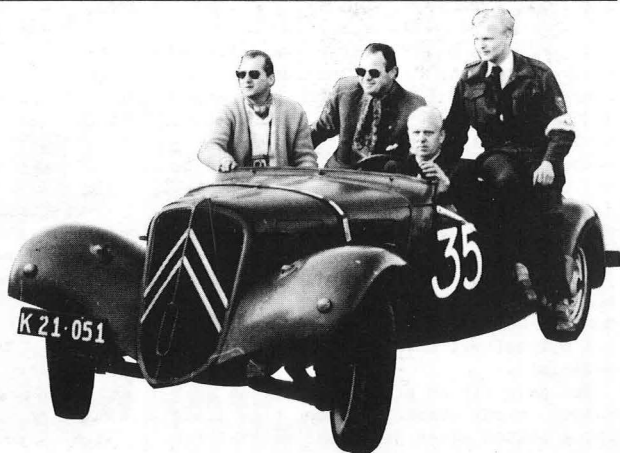
På banen blev der i 50'erne kørt to løb om året.

Også enkelte stock-car løb med Citroën 11 som deltager blev kørt på denne travbane, men enhver motorsportsmand med respekt for motorsporten var absolut imod dette skrammelcirkus og især modstander af at banen blev pløjet op og ødelagt.

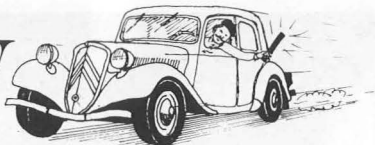
John Reelev.

Nogle af de "tunge drenge" i dansk motorsport gennem halvtredserne: fra venstre Vagn Herman, Robert Nellemann, Carl Lynenskjold og sønnen Preben Lynenskjold.

Bilen kender vi; det er jo den som kørtes af Jørgen Egede Søgaard. Ifølge Carl Lynenskjold skulle den imidlertid have tilhørt Fru Sv. Pedersen. Ved nogen noget om det? Rygtet vil iøvrigt vide at denne Danmarks nok mest fotograferede cabriolet endte som skrot...



STAFETTEN



Carsten Geisler, Citroën 11 Sport 1941/42, stelnr. 455.501.



Som så mange tidligere stafetister, har der også været en 11'er i min "fortid".

Efter et håbløst forsøg med en Ford 10 cabriolet fra 1938, købte jeg i 1968 en 11 Sport fra -49, prisen var 2.500 kr. Citroën'en skulle synes, men det måtte være en smal sag for en andenårslærling - tænkte jeg. Bilinspektøren mente noget andet. På ét punkt - nemlig handbremsen - var vi uenige. Han mente at det var en nødbremse, jeg opfattede det mere som en parkeringsbremse (nok af økonomiske grunde). Efter flere forsøg lykkedes det mig at få Citroën'en synet, og så var det med at komme ud at køre.

2½ år gik det fint, der var kun få problemer. Koblingen måtte fornyes og desuden led Citroën'en af kronisk strømmangel (et nyt batteri havde nok været den rette medicin!).

Det hele fik en brat slutning, da gearkassen brød sammen. Dommen blev afsagt ca. ½ sekund efter jeg havde konstateret,

at olien løb ud af gearkassen - ophug.

Idag ærgrer det mig selvfølgelig at jeg ikke forsøgte med en bedre løsning, men pengene var små, og mit syn på biler var vel også et andet dengang.

Efter at jeg i sommeren 1984 havde set over 100 tractioner, på vej til Moskva, samlet på Rådhuspladsen i København, begyndte jeg igen at interessere mig lidt for denne herlige bil. Jeg kontaktede Traction Avant Danmark, og blev medlem - uden bil.

I efteråret 1985 ringede jeg til Jørgen Kjør, for at høre om han kunne anvise en bil. Han havde et par emner, bl.a. en Sport -39 han lige havde købt på Fyn. Det lød jo interessant, og efter lidt snak frem og tilbage købte jeg bilen. Det viste sig senere at manden som Jørgen købte bilen af er mine svigerforældres "næsten" nabo og gode bekendte. Han havde haft 11'eren i 3 år uden at reklamere med det.

Min "nye" 11'er viste sig ved nærmere

gennemgang af stelnummerfortegnelsen at være fabrikeret under krigen, nærmere betegnet mellem -41 og -44. Bilens papirer er desværre væk, derfor denne usikkerhed m.h.t. fabrikationsår.

De sidste 20 år har bilen formodentligt stået i diverse garager og lader rundt omkring. Der er i hvert fald ingen tegn på at den nogensinde har haft monteret blinklys, som vistnok blev lovpligtigt i slutningen af tredserne.

Bilen har alle førkrigsmodellernes kendetegn: Pilotfølge, klapper i hjælmen, fals ved bagruden m.m. Eneste afvigelse er de engelske håndtag på døre og bagklap og et par sjove uautoriserede kofangerstivere foran.

Sidste sommer startede jeg så på den enorme opgave det er at sætte en gammel bil i stand. I første omgang skulle stumpene sorteres, bilen var delvis adskilt da jeg købte den (motor-gearkasse og forskærmene, plus div. andre ting var afmonterede). Senere har jeg selv adskilt styretøj, forreste ophæng, instrumentbrædt m.m.

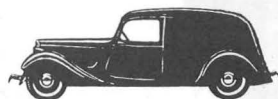
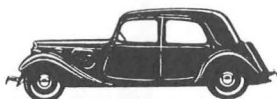
Karosseriet ser ud til at være rimelig sundt. Der er lidt "røde hunde" hist og



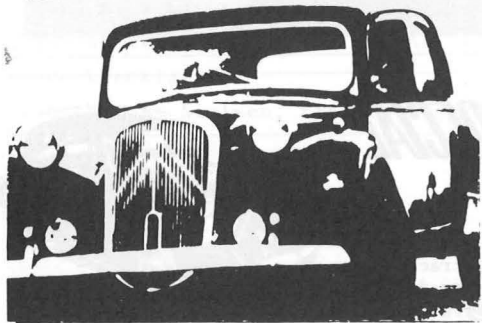
her. Dørene skal bl.a. have nye bunde, skinkerne skal repareres forskellige steder, plus tusind andre ting, der altid følger med, men alt ialt ikke værre end at jeg tror det kan klares med tiden.

Hvornår denne forholdsvis "nyfundne" 11'er kommer på gaden skal jeg ikke spørge om, det afhænger af flere ting, bl.a. finans- og skatteministeren. Men én ting er sikkert: uden hjælp og inspiration fra de mange hyggelige mennesker man møder i T.A.-Danmark, tror jeg ikke, at jeg havde turdet gå i gang med opgaven!

Carsten Geisler.



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.

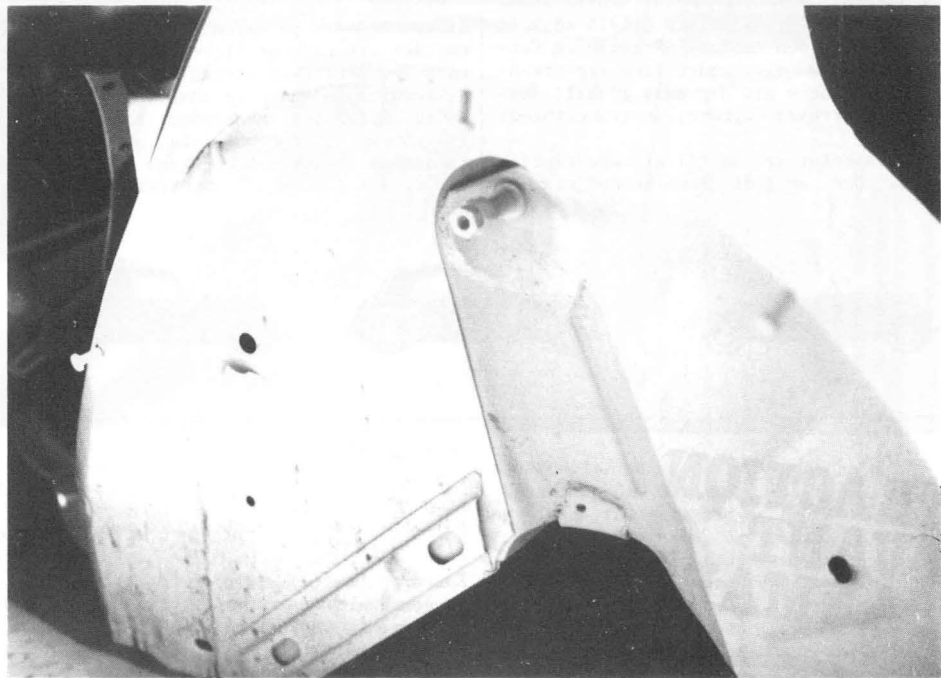
Ny...!

Nej, det er ikke en ny model - men ny er den!

Firmaet Skovgaard, Olsen & Schmidt i Køge sælger nye og brugte dele til nyere franske biler og er under jagten på disse faldet over dette fabriksnye karrosseri.

Iøvrigt har firmaet planer om at sælge dele til vores 11'ere.

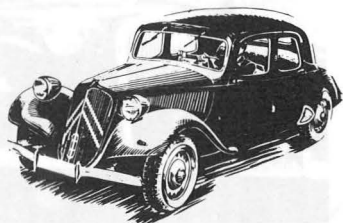
Kim Clasen.



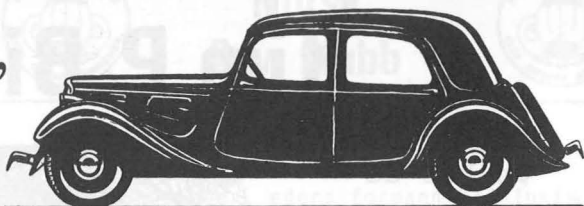
TRACTION SPÉCIAL

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!



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 7S årgang 1934.

Henv. Benny Sørensen, tlf: 06-429306.

Sælges:

Citroën 11 Sport varevogn.

Reservevedelskatalog: kr. 200,-. Reparationshåndbog: kr. 250,-.

Bog fra det 4. ICCCR i Chartres, 200 s. med masser af fotos, kr. 150,-

Tilsvarende fra det 5. ICCCR i Breda, 190 sider, kr. 150,-.

"La Traction", bog, 175 s. med 150 fotos af vore biler, udgivet 1975, kr. 135,-.

Købes:

Original instruktionsbog til Citroën 11.

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

Købes:

Forreste ankerplader incl. bremsebakker til 11 Sport (tromlediameter: 225 m.m./10").

Carsten Geisler, tlf: 01-413316.

Købes:

Bil! Efter at have solgt min 11 Sport '47, har jeg erfaret at tilværelsen ikke er den samme, når man ikke har sådan en skøn vogn at køre i. Så hvem kan hjælpe mig til sådan en bil igen? Det behøver ikke absolut at være en 11S, men alt hat interesse, blot skal den være nogenlunde køreklar.

Lisbeth Vest Nielsen, tlf: 06-983177.

Købes:

Bagsæde til 11 Sport.

John Reece, tlf: 01-307402.

