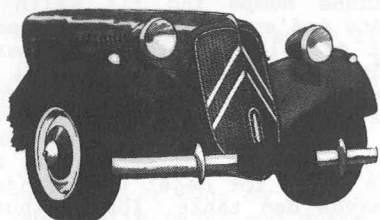


Attraction 155





29

# TRACTION *SPECIAL*

## *Traction Avant*

Tiden går; vi skal til at tage hul på 1988. Til foråret har jeg været traction-ejer i otte år, og jeg er stadig ikke kommet ud at køre - og gør det nok heller ikke i det nye år. Nå, du sidder jo med en af årsagerne i hånden. De redaktionelle nødråb gennem tiderne synes efterhånden at blive hørt. Denne gang er bladet fyldt med stof fra medlemmerne. Tak!

Uden at træde nogen af de andre over tærne, vil jeg gerne rette en speciel tak til Carsten Geisler, som har foranlediget artiklen om Traction'en som politibil. Dette er jo en stykke historie, som indtil nu har været helt uskrevet! Måske kan det være inspiration til andre om at tage "i marken" og finde gamle tractionister: sportsfolk, vognmænd, mekanikere og andre som har haft med Tractionen at gøre i dens storhedstid. Af naturlige årsager svinder det jo i antallet af repræsentanter for "den gamle generation". Om få år vil det blive meget svært at skrive dansk Traction-historie!

1988 er et vigtigt jubilæumsår, når det gælder Citroën. Både 2CV og HY har 40-års fødselsdag og landevejens dronning, B15/6 fylder 50! En af de store Citroën-klubber i Frankrig, ACA, arrangerer i den anledning et stort træf i Le Touquet den 11-12 juni. Eventuel yderligere information om dette vil naturligvis blive bragt her i bladet. Tidspunktet er jo belejligt hvis man ferierer i Frankrig, så mon ikke vi kan få nogle repræsentanter med...

Alle medlemmer ønskes et godt og aktivt nytår!

Jens.

## Lokalmøder

Lokalmøde hos Carsten Geisler i Hvidovre, fredag den 5/2-88. Tilmelding samt nærmere information på 01-413316.

Lokalmøde hos Jørgen Kjær i Hadsten, lørdag den 27/2-88 kl. 11.00. Medbring varmt tøj, da vi skal på "fjernlageret" og se et par overraskelser.

Lokalmøde hos Claus Søgård Jensen i Odde søndag den 8/5-88, nærmere herom i næste blad.

Til alle møderne vil der være fremlagt klubblade fra vore søsterklubber til gennemsyn, samt klubvin til salg.

## TAD -rejsekatalog!

- udkommer med nyt og spændende indhold først i det nye år.

HOVEDREJSEMÅLET for alle "Traction-fans" bliver:

SOMMERTRÆF 19-20-21. august '88  
i Skanderborg.

For folk med bil: Kom og lad mange timers arbejde blive beskuet.

For folk uden bil: Se og hør hvad markedet byder på - "vælg" mellem utallige modeller.

For folk med bil under restaurering: Råd og vejledning er gratis.

Der vil foregå køb/salg af dele og biler - studeplads er gratis.

Gå ikke glip af årets begivenhed. Kryds af i kalenderen - reserver pengene - støt klubben.

Arrangementgruppen.

# Vinterdæk

Flere og flere tractionister har efterhånden fået øjnene op for den vigtige rolle, dækkene skal spille i vinterhalvåret.

Indtil nu har de fleste tractionister foretrukket at blive hjemme, fordi deres dæk ikke opfylder nutidens krav til vinterkørsel. Men nu, kære læser, har pigdækkene fået deres renaissance, så det igen skal blive muligt at køre i vintersæsonen.

Som det fremgår af illustrationen, er det en uhyre nem foranstaltning, som alle med en smule praktisk sans kan udføre.

Jørgen Søgaard demonstrerer her hvorledes han har monteret bræddebolte med skiver og møtrikker. Boltene må meget gerne være tilspidset, så der opnås optimalt vejgreb og en skridsikker kørsel.

Når I har foretaget dette lille indgreb, skulle der ikke være nogen problemer med at komme til klubmøderne i de rigtige biler!

Steen Johannesen.



## HÄLSNINGAR FRÅN HINSIDAN...

Henrik Lundberg har sendt dette smukke foto af sin 11 Sport 1939. Denne bil har han købt i Sverige. Den er én af ialt 6 Tractorer i Henriks samling, der som bekendt tæller flest 2-dørs modeller. Det er meningen at Sporten skal ud at køre til sommer.

# TRACTION SPECIAL

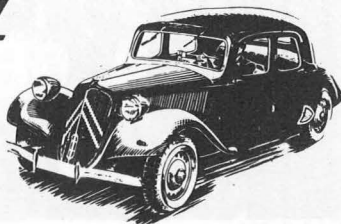
Klubblad for TRACTION AVANT DANMARK.

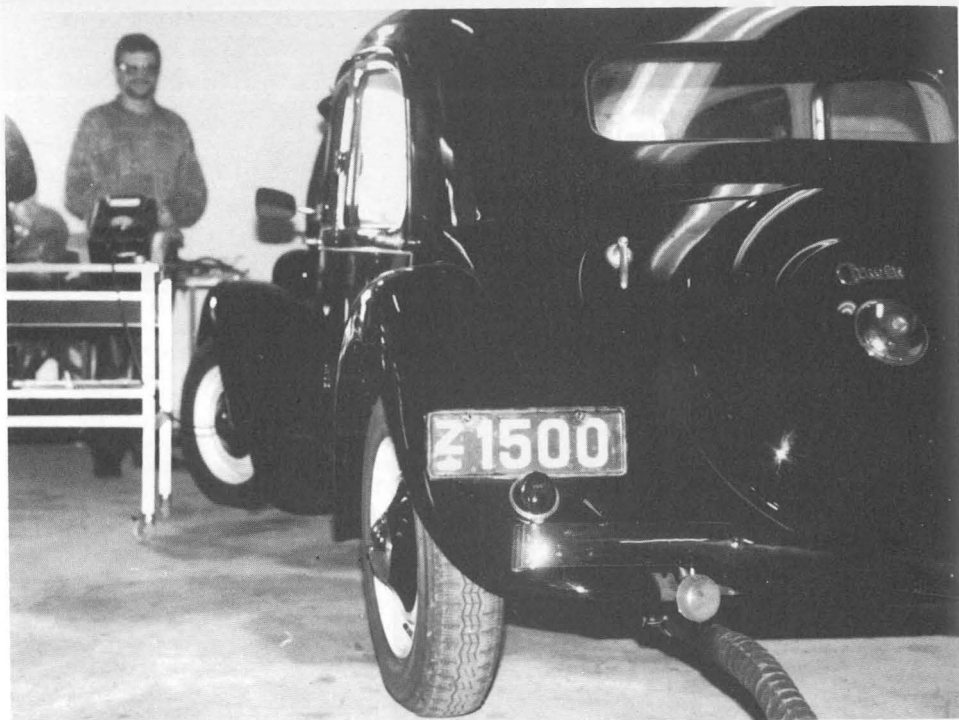
Stof sendes til:

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

Der mangler principielt altid stof fra medlemmerne!

Vær venligst opmærksom på bladets deadline; se side 3 i Attraction.





# Lokalmødereferater

Efterårets første lokalmøde blev afholdt en, som sædvanlig, regnvåd lørdag, hos Ole Meldgård (Pølsemænd) i Ikast.

Lokalmødet blev arrangeret på færgen på vej hjem fra sommertræffet, og det var derfor ikke muligt at kommunikere dette gennem vore sædvanlige kanaler. Jungletrommerne måtte igang. De nåede desværre ikke ud til alle dele af landet. Nogle klubmedlemmer blev desværre ikke adviseret om dette arrangement, og mødte som følge deraf ikke op. Jeg skulle hilse fra trommeslageren og undskyldte mange gange, der var overhovedet ikke tale om nogen som helst sortering.

Nå, vi nåede frem til mødet hos Pølsemænd sammen med alle de andre muntre medlemmer, næsten alle kørende i Traktion - jeg selv som adstadig passager i Bennys Limousine.

Efter lidt hyggesnak satte vi os til det med spænding forudsete pølsebord. Dette var en lækker kombination af salgsvognens dejlige indhold og fruens tryllerier i køkkenet. Det er jo egentlig utroligt, at de ikke starter en diner transportable, med disse fælles evner. Endnu et bevis på, at der næsten altid er et godt køkken kombineret med enhver Traktion.

Efter maden havde Pølsemænd arrangeret noget med kultur, og denne gang rigtig KULTur. Nemlig et besøg i de nærliggende brunkulslejer. Et besøg der altid har stået på min ønskeseddel, så det kunne ikke være mere velvalgt.

Efter lidt mere hygge/tractionsnak satte resterne af selskabet sig til aftenbordet. Det skal her indskydes, at vi forinden havde set Pølsemændens oplevelser med familien forevigt på video. Det var spændende at opleve det vellykkede sommertræf endnu en gang. Selve dagens oplevelser kunne også følges. Det er jo egentlig utroligt som fortiden kan rende i halen på én.

Mødet sluttede hen på aftenen, og her kunne man undre sig over hvorfor det næsten altid er Benny og undertegnede der er de sidste til at snøvlе sig afsted.

Der skal her lyde en stor tak til "familialen" Meldgård for den hyggelige dag, og til de øvrige fremmødte en tak for hyggeligt selskab. Et sådant lokalmøde er altid frugtbart for klublivet, her kan udveksles mange erfaringer og ideer.

*Øverst fra mødet Pølsemænd. Derunder Else Maria's Z1500 og de andre fra mødet hos Karin og Christian.*

November måneds lokalmøde blev afholdt hos Karin og Christian Friis i det sønderjyske.

Til trods for en lang køretur, havde vi ikke spist for meget hjemmefra. Thi klog af skade vidste vi at der blev sørget godt for os hernede. Så efter en dejlig, men lidt kølig tur i Bennys Limousine satte vi os til et dejligt, veldækket bord. Her var igen nye ansigter at se. Velkommen til disse!

Det er rart at se at der dukker nye ansigter op, og det ikke kun er den gamle garde der hænger på hele tiden.

Ved dette bord var der mange spændende ting at berette, men disse afsløres først ved en senere lejlighed.

Efter denne kulinariske kultur var det tid for den tekniske kultur. Denne tog Christian sig af.

Han fortalte om restaureringen af Else Maria Krogsgaards Sport med gamle nummerplader.

Jeg vil her ønske hende tillykke med den flotte bil. Den kan hun kun være stolt af, og det tekniske skulle vist også være i orden, efter den har været i hænderne på Christian.

Christian fortalte om renoveringen af motoren og om hvilke faldgruber, der er ved sådan et arbejde.

Derefter fortaltes om ledningsnettet og om motorjusteringer. Det var en god og sober gennemgang, som jeg her vil opfordre Christian til at gengive i skriftlig form her i bladet.

Efter en tur i Christians hellige haller, var det igen tid til at kigge på Karins kulinariske tryllerier i det sønderjyske køkken.

Efter dette viste Finn lysbilleder fra mødet i Loreley. Heraf fremgik det, at der også var jyder til stede ved dette arrangement.

Efter et lille aberdabei med en dynamo, der ikke var hvad den gav sig ud for, var det tid til at afslutte dette hyggelige arrangement. Mange var dukket op i de gamle Citroën'er, og alle kom efter sigende hjem i god behold.

Jeg vil her på deltagernes vegne sige tak for en hyggelig dag.

Til de deltagende medlemmer er der også en tak for en hyggelig dag. Det er friskt gjort at så mange kører flere hundrede kilometer for at være med, men der var jo også noget at køre efter. Til dem der ikke var med, kan jeg kun sige: Tag med næste gang!

Jørgen Kjør.



*En af Københavns politis færdselsafdelingens Citroën-patruljevogne. Billedet er taget i 1952. Det er Viggo Betjent til højre.*

## Citroën i politiets tjeneste

11'erens ry som gangsterbil kender vi jo alle, men som patruljevogn hos færdselspolitiet er det nok de færreste der kender den.

Med stor hjælp fra DVK-medlem kriminalass. Hans Jørgensen, der er Politihistorisk Selskabs motorekspert, samt den legendariske Viggo Betjent (Hansen), er det lykkedes at finde et par billeder med 11'ere. Desuden har Viggo Betjent lavet en lille historie om sine oplevelser med færdselspolitiets Citroën'er.

Vedr. Citroën-cabriolet'er i politiets tjeneste, som Jens skrev om i *Attraction* nr. 143, har Hans Jørgensen hverken kunnet be- eller afkræfte om de har eksisteret, men der arbejdes i politiets arkiver på at få "sagen" opklaret.

Politiet brugte cabriolet'er - især amerikanske - helt frem til 1970. Men som Hans Jørgensen siger: "Efter at vi er kommet i 'skudalderen' er de gået af mode".

Carsten Geisler.

Her følger Viggo Betjents beretning:

Da jeg kom til Københavns færdselspolitiafdeling 1. juli 1951, var det en stor dag - tænk, at man nu skulle prøve at være rigtig færdselsbetjent - og al begyn-

delse er svær - og det var dette også. Vi var 12 unge kolleger på turnus, hver et år ad gangen, og vi skulle lære "faget" fra bunden - det mente i hvert fald de ældre, faste kolleger - så derfor blev vi sendt ud kl. 07.30 til forskellige gadekryds i København, hvor vi skulle regulere trafikken manuelt - altså med armene. Om morgenen myldrede folk jo ind mod byen i tætte stimer, så det var med at holde armene oppe fra kl. ca. 07.40 til 09.15. Det var sgu' svært - af og til lignede man en syg høne - når armene hang mere end de var udstrakt - men efterhånden fik man den nødvendige øvelse.

Den øvrige tid af dagen gik med at køre patrulje i CITROËN BERLINE - og dem havde vi 6 af i færdselsafdelingen, 5 almindelige personbiler med meget små grønne lygter foran - og en personbil med en speciel tagbagagebærer, som skulle transportere vort store filmværk og forskelligt apparatur til filmforevisninger, som vi foretog i skoler og foreninger.

Citroën'en var faktisk en udmærket bil til dette formål - den var ikke særlig kendt som "strisserbil", så vi kunne køre tæt på "byttet" uden at blive bemærket. Hertil kom så de gode køreegenskaber - den lå lavt på vejen. Forhjulstrækket var

jo eminent til at trække om hjørnerne med og efter den tids hastigheder, så fulgte Citroën'en godt med - der var ikke mange, der kunne køre fra os.

Vi havde jo andre vognmærker i afdelingen - gamle amerikanere. De kunne ikke følge en Citroën gennem svingene, men kunne så i nogle tilfælde hente os hjem på oprækket. Men i det store hele, så var den en udmærket bil.

Dog var der een ting - og det var en slem bet - om vinteren, når det var rigtig koldt. Så var der ingen varme i køretøjet, så vi fik tæpper med til at tage om os. I visse tilfælde måtte vi ty til dem, men vi syntes ikke det var "skide smart" at stige ud - for derefter at begynde at tage tæpperne af på åben gade - tænk hvad kunne "kunderne" ikke tænke om os? Nå, men i de sidste år omkring 1960 fik vi sat amerikanske varmeapparater i og dét hjalp ikke så lidt.

Hvis jeg skal nævne et "skægt tilfælde" må det jo nok blive dette: På en normal patruljetur ad Gl. Vasbygade kørte en Citroën af samme type forbi patruljen - og da de syntes at hastigheden lå lige i overkanten, så fulgte de efter. Under et par stop i trafikken for rødt lys, gled patruljen, der var i civil påklædning, op

på siden af "synderen" - og når signalet skiftede, ja så fulgtes de ad et langt stykke side om side - og det gentog sig flere gange. Så blev "synderen" sur - og så gav han den "hele armen", og kom på en lige strækning op på omkring 80 km/t - og kort efter blev han så overhalet af patruljen, der fra vinduet viste ham "slikkepinden". Da de mødtes inde på fortovet ved siden af bilerne råbte manden: "Hva' fa'en er det for noget snyderi - nu kører strisserne også i Citroën!" Ak ja, det må sgu' også være bittert - men man kan jo være mere eller mindre heldig.

.. Ja, det var en lille historie om Citroën'en i færdselspolitiets arbejde - det bør vel også nævnes, at vi en lang periode havde "Vaskebrødtet" på alle stationer i København, som transportvogn til afhentning af arresterter m.m., og det er mit indtryk, at kollegerne var glade for disse biler. De var spartanske i udstyr, men der var hvad der skulle være - og en god ting - der var lav læsehøjde, når man skulle bakse en fuldvoksen brandert ind, ligesom knallerter let kunne køres ind - det ene sæde kunne sættes op i siden - og så var der både plads til knallerter og føreren.

....og så var de gode f.eks. i snevejr. ▶



En i sandhed besynderlig ekvipage! Mon ikke det er én af de "opfindsomme" Citroën-mekanikere, der ses til højre? Til orientering skal siges at fortøjet er pillet af Normalen...

De åd sig faktisk gennem selv et tykt lag sne - og her kome forhjulstrækket også til sin ret. Så jeg tror godt jeg kan sige, at de fleste var tilfredse med Citroen i de år vi havde dem kørende.

Jeg vedlægger 1 foto af CITROËN patruljebil med min kollega og undertegnede.

-og et par foto, som jeg optog på H.C. Andersens Boulevard, af en besynderlig ekvipage. Fra Citroen-værkstedet på Vesterbrogade 1B, nede bag industriforeningen, var man startet på vej til Sydhavnen med forpartiet af en Berline stående inde i kassen på et vaskebrædt, tøjret med tværliggende planker og tovværk - ok ja, mekanikere kan være opfindsomme - men vi talte lidt om tingene - og så sendte man bud efter en kranvogn.

Håber at denne lille "storie" kan bruges - med venlig hilsen og håndslag

Viggo Betjent (Hansen).



Viggo Betjent havde næsten altid sit kamera med på patrulje. Dette billede giver han følgende kommentar:

Også en presset Citron kan gøres sidde-mæssigt behagelig - men trods alt - bil-inspektøren ville ikke godkende den - trods det uopskårne mekka.



Dét her er bare RIGTIG vinteridyl for tapre tractionister! Peter Juel Jeppesen har sendt billedet af sin bil.





## Priser

Nogle betragtninger om prisudviklingen på Citroën Traction Avant.

Af Jens Møller Nicolaisen.

Siden vi for godt 5 år siden dannede vor forening, er der sket ikke så lidt med prisudviklingen på vore biler. Vi kan konstatere, at priserne generelt er steget med adskillige hundrede procent! Det gælder både for restaurerede vogne og måske især for urestaurerede vogne.

At priserne stiger er selvfølgelig ikke så underligt, men den fart hvormed det er sket, især i de sidste 3 år, kan nok tage pusten fra de fleste.

Der er mange årsager til prisernes faren i vejret. For det første er den generelle interesse for at eje/køre gammel bil voksende overalt. Dette gælder ikke blot her i Danmark, men også i landene omkring os. Dette har naturligvis fået priserne til at stige, men det kan stadig kun være en del af forklaringen, idet den generelle prisstigning på gamle biler slet ikke står mål med den der i de seneste år har gjort sig gældende for Citroën Berline.

Helt op til begyndelsen af firserne har det været relativt nemt at skaffe sig en god 11'er i Danmark. Den har ikke været særlig eftertragtet i veteranbilkredse. Dannelsen af vor klub samt alt ståhejet omkring bilens 50-års jubilæum i 1984 har givet været medvirkende til at ændre dette. Siden da er markedet stille, men effektivt, blevet drænet - og nu er det pludselig blevet nærmest umuligt at finde en hæderlig bil til salg herhjemme. Og naturligvis er priserne betinget af udbud og efterspørgsel.

Også i udlandet er der gang i prisstigningerne, omend knapt så hektisk som her.

En af mine franske bekendte har for nylig nævnt *mode* som en vigtig årsag. I Frankrig er det simpelthen blevet "in" at køre Traction!

Vi kan selvfølgelig glæde os over, at 11'eren, som aldrig før, nu anerkendes som den billedskønne og moderne klassiker den er!

Men *hvem* har egentlig glæde af det, hvis udviklingen fortsætter og 11'eren, som det kunstværk den er, ender med at blive et rent investeringsobjekt som Hamershøj og Asger Jørn???

En positiv ting er det naturligvis, at man ikke længere behøver at føle sig helt til grin for sine egne penge, hvis man af en eller anden grund er nødt til at sælge sin restaurerede T.A.'er. Vi ved vel bedre end de fleste hvor meget det koster i reservedele og materialer alene, når en vogn skal restaureres. Det er godt, at det nu er muligt at få det meste hjem igen.

Dèr hvor prisstigningerne efter min mening kommer til skade for os, er når der handles urestaurerede biler.

Jeg vil undlade konkrete tal, for ikke at bidrage til den uheldige udvikling. Men når der betales et femcifret beløb for en vogn, der vitteligt er et rent vrage, så er der tale om en pris, der *kun* kommer sælger til gavn! For os, der dyrker bilen som en hobby, betyder det blot større udgifter.

Efter min mening har vi som klub pligt til at medvirke til at så mange som muligt kan være med omkring vor fælles hobby. Det må være *interessen og engagementet* der er drivkraften - ikke økonomien. Hvis den igangværende udvikling fortsætter vil det ikke vare længe før vore biler bliver et rent investeringsobjekt; *gløden* forsvinder. Det kan også få den triste konsekvens, at der bliver større løbende udskiftning blandt klubbens medlemmer.

Lad os derfor håbe, at prisniveauet efterhånden (nu) har stabiliseret sig!

Som en af KDAK's motorjournalister i 1955 skrev om 11'eren: "-bygget til landevejen, som flyvemaskinen til luften og skibet til søen". Det var smukt sagt - og det er stadig dét det handler om!



Tegningen stammer fra det belgiske klubblad; her er den hentet fra det svenske ditto.



## Justering af fortøj og vognhøjde

Af Kim Clasen.

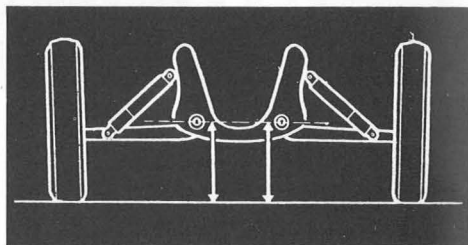
Her i sommer prøvede jeg at justere vognens højde og dens fortøj. Mit udgangspunkt var den svenske B11-klubs artikel om emnet, lide som denne ligger til grund for nærværende artikel.

Arbejdet kan deles op i to grupper: 1) den del du selv kan gøre med lidt tålmodighed, 2) dét arbejde der kræver "professionel" assistance.

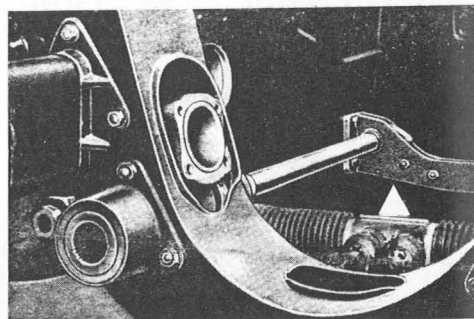
Du begynder med den del som du selv kan foretage. Dertil skal bruges: 1 stk plant gulv, 1 stk stållineal samt diverse håndværktøj. Ved justering af vognhøjden begynder du med at kontrollere dæktrykket (kolde dæk), se tabel 1.

Du står nu med bilen på det plane gulv og dæktrykket er kontrolleret. Nu bevæger du dig ned under vognen og måler højden fra de forreste silentblokkes centrum og ned til gulvet (figur 1). Se efter i tabel 1 hvilken højde din vogn skal have. Samtidig trækker du eventuelt dækslid fra. Fordækkene er f.eks. slidt 2 mm og efter tabellen skal vognhøjden være 275 mm. De 2 mm dækslid trækkes fra og du har vognhøjden 273 mm.

Nu kan du så se om bilen skal hæves eller sænkes. I begge tilfælde løftes bilen nu. Understøt den på selve forbroen, således at forhjulene hænger frit ned. Følg torsionsstængerne under vognen til deres travers bag motoren (se figur 2) og rens de to justerskruer som stikker ned, med

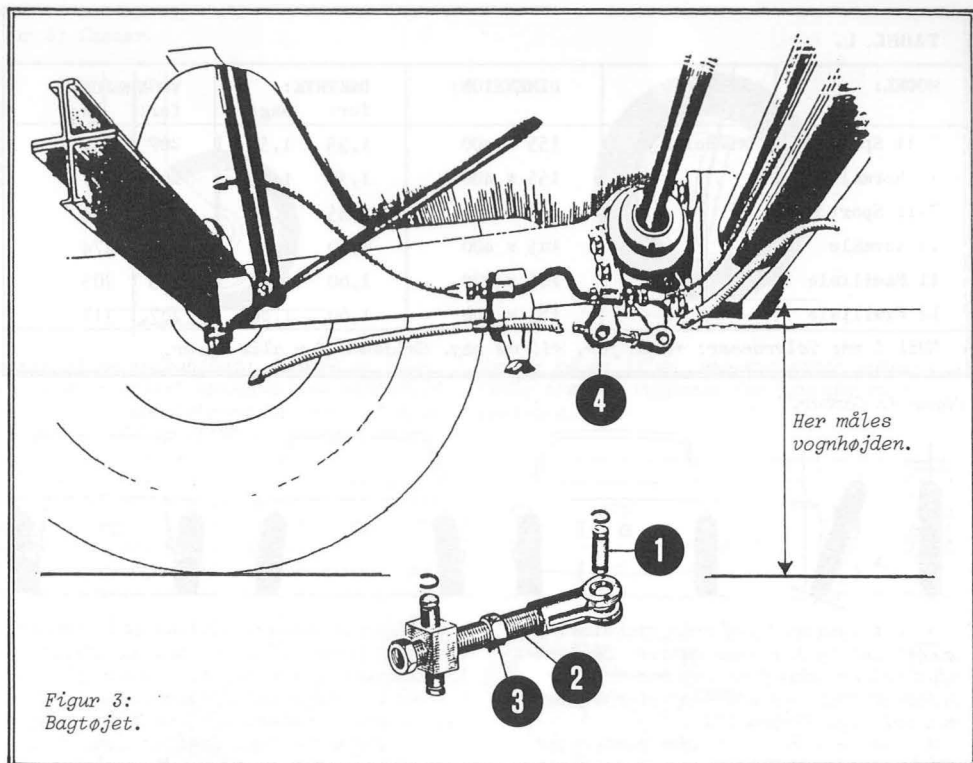


Figur 1: Målepunkterne for højden foran.



Figur 2: Justerskruernes position foran.

en stålbørste. Disse har højregvind, så når du skruer dem op hæver du vognen og skruer du dem ned sænker du den. Her må du så prøve dig lidt frem med justeringen



Figur 3:  
Bagtøjet.

af de to torsionsstænger; sænk bilen, vug den lidt op og ned og drej hjulene frem og tilbage. Mål så igen og til sidst får du dine mål frem.

Nu er du så færdig med forvognen, men glæd dig ikke for tidligt, bagvognen venter på dig.

At justere bagvognen er lidt sværere, da justeringsanordningen har det med at ruste fast. Men hvis du starter et par uger før denne operation med at sprøjte noget rustløsende olie på de forskellige dele, samt ind i mellem at rense med en stålborste, ja så er der en mulighed, omend lille, for at tingene har løsnet sig. Hvis ikke de har det, så prøv med lidt varme, men pas på, da silentblokkene sidder meget tæt på - de tåler absolut ikke varme!

En sidste mulighed, som Per Bødker fortalte undertegnede for et par uger siden, går ud på at tage hele justeringsskruen med møtrikken på, af. Se på figur 3.

Efter at have fjernet den ene af de to låseringe, kan tappen (1) bankes ud. Herefter skulle det så være muligt at fjerne hele skruen (2) med møtrik (3). Dette kan

så bearbejdes i en skruestik. Herefter kan det hele sættes tilbage på bilen, men skru ikke møtrikken helt til (giv den et spillerum på et par mm). Nu skal hele bagtøjet have noget af et chock, hvis det da ikke allerede har løsnet sig af sig selv. Du monterer hjulene igen, og så ud at køre på ujævn vej, indtil der lyder et BUMP fra bagvognen - og først da kan du egentlig justere vognhøjden bagi. (Det kan godt vare flere uger, før du hører det nævnte BUMP!).

En anden eventuelt sidste metode er at løfte bilen i de bagerste bærearmer og slå på gafflen (4). Bilens vægt vil da hjælpe dig noget. OBS! Du må aldrig løfte eller understøtte bilen på den krydsformede aksel mellem hjulene, da dette vil medføre at baghjulets ophæng vil blive skævt!

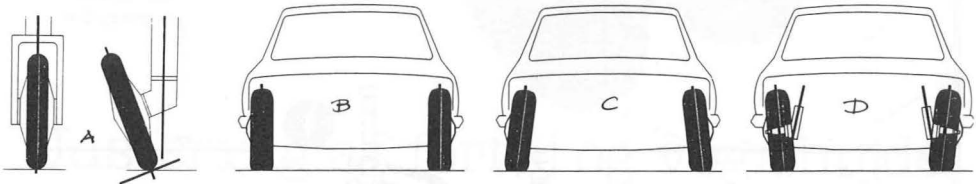
Bagvognens højde måles mellem vognbundens bagkant og gulvet (fig. 3). Som det fremgår af anmærkningen ved tabel 1 (næste side), er vognhøjdens tolerance noget større bagved end foran. Det er altså ikke så vigtigt at justere, hvis der ikke er tale om de helt store forskelle.

Selve justeringen foregår naturligvis ved at justere på møtrikken (3).

TABEL 1.						
MODEL:	DÆKTYPE:	DIMENSION:	DÆKTRYK:		VOGNHØJDE:*	
			for:	bag:	for:	bag:
7/11 Sport	Michelin X	155 x 400	1,35	1,50	267	257
11 Normale	"	155 x 400	1,50	1,65	267	267
7/11 Sport	"	165 x 400	1,35	1,50	275	264
11 Normale	"	165 x 400	1,50	1,65	275	274
11 Familiare	"	165 x 400	1,60	1,80	275	305
11 Familiare	"	185 x 400	1,60	1,80	287	317

\*Mål i mm; Tolerancer: +5 mm for, +10 mm bag. Gældende for alle typer.

Figur 4: Camber.



**A:** Det venstre hjul står vinkelret på underlaget og har ikke camber. Det andet hjul hælder udad foroven, men træffer vejbanen lidt ved siden af styrboltens midterlinies forlængelse.

**B:** Uden camber. Hjul uden camber gør styringen ustabil og den lodrette belastning af styrboltene er større.

**C:** Negativ camber. Hjulene står tættest sammen foroven. På biler med uafhængig hjulophængning kan negativ camber gå over i positiv camber ved fjederbevægelsen.

**D:** Positiv camber. Hjulene står længst fra hinanden foroven. Positiv camber giver lettere styring og mindre slitage på styretøjet. Hjulets og styrboltens midterlinie skærer hinanden i vejbanen.

Nu går vi over til den del af arbejdet, hvor du må gå (køre) til den "professionelle", med mindre du er i besiddelse af en vognvægt. Vi skal nu se om hvert hjul trykker lige meget på vejen. Forskellen på de to forhjul må maksimalt være 30 kg, men de gælder om at reducere dette til et absolut minimum.

Nu går vi definitivt over til den del af arbejdet, hvor du kun spiller en birolle selv. Det vil sige: Du kører hen

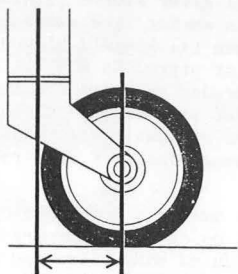
til et dækfirma eller et værksted, der råder over udstyr til styretøjsudmåling.

Vi ser først på cambervinklen, se figur 4. Cambervinklen er ikke direkte justerbar på 11'eren, men bliver inddirekte justeret via vognhøjden foran. Cambervinklen er den vinkel, hvor man populært kan sige at enten skræver vognen eller også ser den ud som om den er hjulbenet. (Folkevogn set bagfra, med og uden motor!).

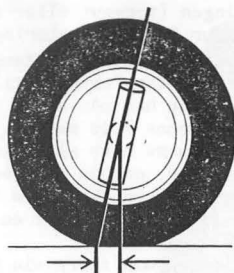
TABEL 2.				
MODEL:	CAMBER:	CASTER:	TOE OUT mm:	VENDERADIUS:
7A, 7B, 7C, 7S	$1^{\circ} \pm \frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}^{\circ} \pm \frac{1}{4}$	0 à 2	6,6 m
11 Sport	$1^{\circ} \pm \frac{1}{2}$	$1\frac{3}{4}^{\circ} \pm \frac{1}{4}$	0 à 2	6,6 m
11 Normale	$1^{\circ} \pm \frac{1}{2}$	$1\frac{3}{4}^{\circ} \pm \frac{1}{4}$	0 à 2	6,9 m
11 Familiare	$1^{\circ} \pm \frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}^{\circ} \pm \frac{1}{4}$	0 à 2	7,2 m

For 11 Commerciale gælde samme specifikationer som for 11 Familiare.

Figur 5: Caster.

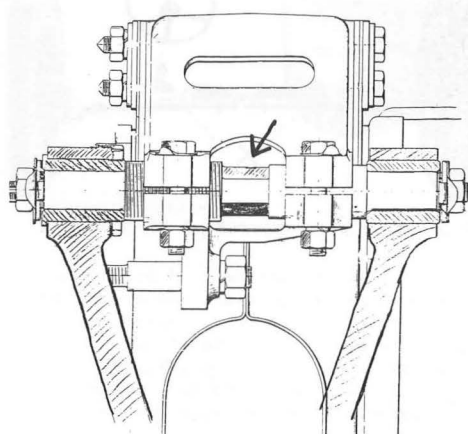


Caster på en indkøbsvogn. Bemærk at hjulet "slæber efter" svingakslens midterlinie. Denne slæbevirkning bevirker at hjulet retter sig op efter et sving.



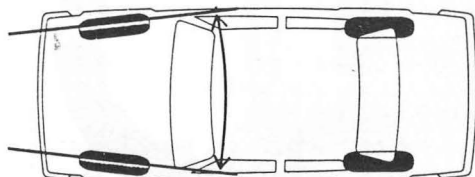
Caster på en 11'er. Bærekuglernes midterlinie træffer vejbanen før hjulets midterlinie.

Vi går videre med castervinklen, se figur 5. Den kan direkte sammenlignes med en indkøbsvogns hjul, der ligesom slæber efter. Prøv engang at vende hjulene fremad, og se hvad der så sker. Vognen kører lidt til den ene side og lidt til den anden, for til sidst at vende hjulene bagud igen. Således er det også på 11'eren og alle andre biler. Forhjulene skal slæbe en lille smule efter. Castervinklen justeres på 11'eren ved at forskyde den øverste bærearmling (trianglen) i forhold til den nederste. Dette gøres på trianglens aksel, se figur 6. Man løsner de to bolte som klemmer akslen fast, derefter kan du dreje akslen, og da denne har gevind i den ene ende, forskydes trianglen - og dermed castervinklen. Når de som skal justere din bil spørger hvor dette gøres, peg da på ovennævnte og sig at justeringen foregår her. De vil så have måleudstyr, der fortæller i hvilken retning akslen skal drejes.

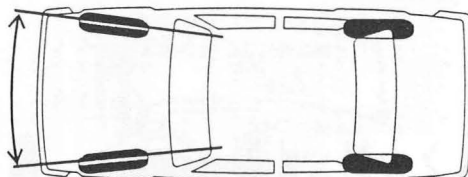


Figur 6: Justering af castervinklen på den øverste bærearmsaksel.

Figur 7: Toe-out.



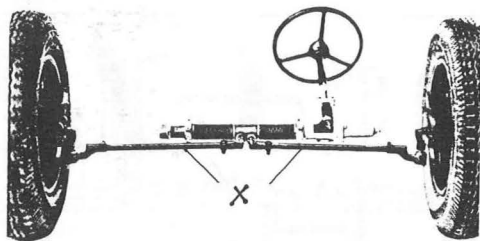
Toe-in (positiv spidsning). Forhjulene er placeret, så de peger lidt mod hinanden.



Toe-out (negativ spidsning). Hjulene peger lidt udefter, men forhjulstrækket bevirker at de får tendens til at spidse indefter.

Vi er nu fremme ved sidste justering, nemlig springen (toe-out eller spidsning). Se figur 7 og 8. Justeringen foregår ved at dreje de to styrestænger (x), indtil styretøjsudmåleren er tilfreds. Husk dog at minde ham på, at de to styrestænger skal drejes lige meget i forhold til hinanden. Du må have alle dine pædagogiske evner med, når du skal overbevise manden om, at 11'eren skal have toe-out og ikke toe-in! Den skal have en toe-out på 0-2 mm.

Naturligvis kan man spore sin bil selv, men da det er det samme værktøj, der sidder på vognen under hele udmålingsprocessen og springen ikke koster ekstra, kan man lige så godt få det hele gjort på en gang.



Figur 8: Styrestængerne på 11'eren.

Her til sidst lidt om hvad bilen gør, hvis de forskellige ting ikke er helt OK. Hvis bagvognen ikke er justeret helt op i sin rette højde, og du kører med fuld last, vil bagtøjet slå op i karrosseriet (skade!). Ved forkert højde i fortøjet vil cambervinklen være forkert, med der-

til hørende galt dækslid. En for stor castervinkel giver større retningsstabilitet og man mærker ikke små ujævnheder så meget, men til gengæld bliver vognen meget tung at styre. En for lille castervinkel giver det omvendte resultat. For lille toe-out vil medføre at vognen vil have det med at småslingre og den vil meget gerne hænge fast i f.eks. riller i vejen.

*Hvis dine dæk er i god stand og er afbalanceret, og dine støddæmpere er i god stand, vil du nu have bilen med nogle af VERDENS BEDSTE KØREEGENSKABER!*

## Fra registret

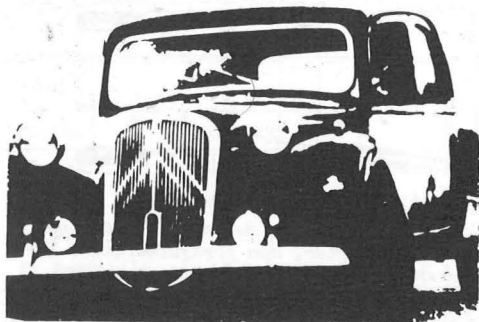
Det er vist længe siden, at vi har nævnt noget om nye medlemmer. Tilgangen er p.t. ganske god - her er de seneste:

Kerstin Heerulff, Aarhus.	11S46.
Jarl Lyngers, Brenderup.	11S51 m.fl.
Jørgen Krogh-Christensen, Haderslev.	11S47/48.
Peter Sørensen, Brønshøj.	11S(?).
Said Bitton, Sorø.	
Magnus Areskog, Sverige.	11S53.

Måske har vi glemt at nævne en eller to i forbindelse med skift gammel/ny kasserer. Hvis så, skal herved dybt beklages - men ingen vil dog blive glemt ved næste kontingentopkrævning.

Jens Sanning.

# TRACTION AVANT DANMARK



### BESTYRELSEN:

*Formand, redaktør:*

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

*Kasserer, indmeldelse:*

Jens E. Sanning  
Hårbyvej 3, Hårby, 8660 Skanderborg.  
Tlf: 06-524570.

*Sekretær, klubbudik:*

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.



## Butik

Rødvin: Côtes du Rousillon 1985. Specialaftapning i anledning af klubbens 5-års jubilæum.

Pris pr. fl.: 39,- kr.

(Vinen sendes ikke, men kan købes hos både Benny og Finn Lyster - samt til lokalmøderne).

Selvkøbende vognmærke til forruden (indvendig klæb), som mærket øverst på denne side. Sort/sølv.

Pris pr. stk. 10,- kr.

Diverse klæbemærker fra træf m.m.: 1,- kr/stk.

Genoptryk af reservedelskatalog (1950) samt reparationshåndbogen (1946), på dansk. Ialt 3 bind.

Pris pr. sæt: 250,- kr.

*NB! Stærkt begrænset lager!*

Vi har stadig enkelte T-shirts tilbage (kun børnestørrelse), ring og hør nærmere.

Kalender for 1988, udgivet af den hollandske klub. Med mange billeder af 11'eren fra halvtredsernes Frankrig.

Begrænset antal. Pris 40,- kr.

Diverse ældre numre af klubbladet: 12,- kr/stk.

Vognmærke med klubbens navn indgraveret. I forkromet messing. Kan evt. placeres i stedet for det originale mærke på biler med reservehjulsbagklap, idet afstanden mellem hullerne er den samme. Pris: 150,- kr.

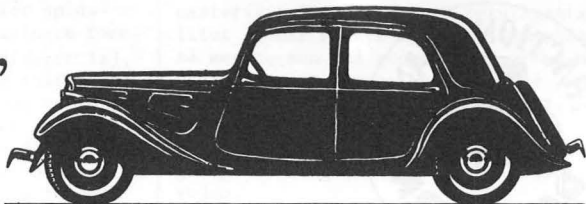
(Også her tynder det ud i beholdningen).



TRACTION AVANT DANMARK KLUBBUTIK:

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

# 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:

~~Solgt: 11 Sport 1947. Helt adskilt, men komplet.~~

~~Aage Jensen, Kornvænget 5, 6840 Okolejl. Tlf: 05 271700.~~

## Sælges:

Citroën 11 Normale 1953 klar til maling og med hovedrepareret mekanik. Indtræk er lavet.

Originale baglygter med Harpoon lygteglas.

Forlygtepærer 6V til elveren (hvide) sælges.

## Købes:

Lyskontakt til den gamle model, den med to vippearmer. To retningsvisere 6V.

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

## Sælges:

Urestaureret motor og nye parabol-sæt til 11 Sport årgang 1948.

Peter Sørensen, tlf: 01-285685, bedst aften.

## Købes:

Lygtekrans - kabeltræk til starter/choker - viskermotor (S.E.V.), alt til 11S 1947.

## Sælges:

(Via klubbutikken): Der er snart udsolgt i reservedelskataloger og reparationsbøger. Næste oplag bliver givetvis dyrere. Køb nu som ekstra julegave til dig selv.

Henv.: Jens Sanning, Skanderborg. Tlf: 06-524670.

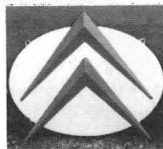
## Sælges:

Citroën-skilt i emalje - se foto.

85 x 95 cm. Pris: 850,- kr.

Henvendelse:

Viklit Graae Jørgensen, Pile Alle 20, 2840 Holte. Tlf: 02-425268.



## Købes:

Til 7C 1939: Kølergitter, vippetøj, 3-kuls dynamo, samt evt. andre dele.

## Søges:

Alle oplysninger vedr. Tractionens farver - også motor- og motorrumfarver, indtræk, fælge osv., som baggrundsmateriale for artikel i bladet. OBS! Alle oplysninger har interesse!

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