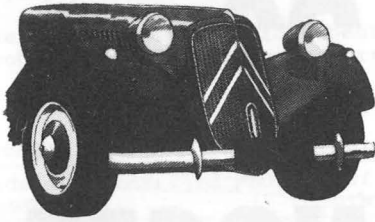




Attraction 158





# TRACTION *SPECIAL*

## Redaktionelt m.m.

Kære læsere og klubmedlemmer! Efter længere tids grundige overvejelser har jeg besluttet at trække mig tilbage fra organisationsarbejdet med Traction Avant Danmark, med virkning fra generalforsamlingen på Sommertræf 88 i august, og gældende foreløbig i et år.

Hovedårsagen til denne beslutning er, at jeg i det kommende år bliver nødt til helt at hellige mig min uddannelse, hvis jeg skal gøre mig håb om, at det hele ikke skal gå op i Citroën'er. Jeg får simpelthen ikke tid nok til blad m.m., hvis resultatet skal være blot nogenlunde tilfredsstillende for klubben.

Hertil kommer, at min efterlysning i sidste nummer af bladet, med henblik på at få dannet en bladgruppe, kun har givet én enkelt vag tilkendegivelse.

Iøvrigt føler jeg, at det er et passende tidspunkt at holde op. Klubben er jo blevet til langt mere, end vi havde turdet håbe på, da vi for snart 6 år siden tog de første spæde initiativer til at danne den! Jeg husker med hvilken fryd, vi på et tidspunkt kunne konstatere, at nu var vi over 30 medlemmer! Idag er der over 150. Tractionister i Danmark har fået kontakt med hinanden og interessen er konstant stigende. Desuden ser det jo på nuværende tidspunkt ud til, at der er mange aktive medlemmer, der har mod på at køre tingene videre.

Jeg håber at der kommer mange nye kræfter til generalforsamlingen og stiller naturligvis (hvis nogen kan bruge det til noget) de erfaringer jeg har gjort mig

gennem årene til rådighed.

Dette er derfor, i hvert fald foreløbig, det næstsidste blad fra min hånd. Det sidste vil blive lavet umiddelbart før sommertræffet og udkommer omkring den 1. september. Der skulle således være god tid til at finde nogen til at overtage.

de bedste hilsner til alle!

Jens Møller Nicolaisen.



## Sommertræf

Tidsfristen for tilmelding til Sommertræf er nu udløbet. Skulle der dog alligevel være en eller anden, der har fortrudt ikke at have tilmeldt sig, SA GØR DET NU! - der er ved at være fyldt op! Hvis der er spørgsmål, så kontakt undertegnede.

På arrangementsgruppens vegne

Jens Sanning.

# Fabriksnye 15 six H!

Fællestur til efterårs-salonen i Paris

Fra pålidelig kilde (Auto Rétro nr. 92, april '88) forlyder det, at "bomben" på den næste efterårssalon vil springe på Citroën's stand, og hverken hos Peugeot over 605'eren eller over F40 hos Ferrari. Hvad med en B15 six model 1989?

Rygtet har efter sigende cirkuleret i nogle måneder, men nu synes fakta at bekræfte det. To af bladets "spioner" har set en prototype på de tyske motorveje. At det drejede sig om en fabriksny 15/6H afslørede af en hastighed målt (af dem) til 198 km/h. Hårdt presset skal en højerestående ansat ved Citroën have indrømmet, at man gennem længere tid havde overvejet at lave en mindre serie af én af Citroën's gamle modeller, ikke mindst tilskyndet af den stadig stigende entusiasme fra Citroën-samlere i hele verden. Man havde haft 11 Cabriolet i tankerne, men 15'eren er nu blevet udvalgt p.g.a. dens nyttiske berømmelse verden over.

I 50-året for dens fødsel, vil "La reine de la route" genopstå næsten identisk med original-modellen. Hvad motorhjælmen skjuler er ikke ved redaktionens slutning blevet bekræftet: Måske en V6 PRV (hvis



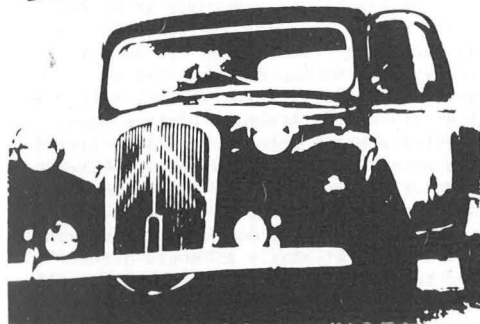
der er plads), en 5-trins gearkasse. Fuldendt af 4 skivebremser, hydropneumatisk hjælpestyring og ditto affjedring vil den nye 15'er stå sig værdigt på 90'ernes veje. Serien vil få tilnavnet "Jubilé", og vil udelukkende bestå af Berline-modellen med 5 siddepladser. Den vil blive sat på markedet i slutningen af 1988 til en pris omkring FF 160.000.

Citroën satser på at kunne afsætte små 2.500 stk. i 1989, og over 1.000 stk. i hvert af de efterfølgende år. Man regner dog med, at størstedelen af dem vil blive solgt til især Vesttyskland, Holland og USA.

Hvad med at mødes på Pariser-salonen og opleve "La reine de la route"'s genopstandelse. Og lad os ikke narre af i samlerhenseende negative rygter om Citroën, for dette er da et bevis på en Citroën-politik vi kun kan påskønne!

Vi du med til Paris i efteråret og opleve genopstandelsen, så ring til Mia Hendriksen på 01-114042, så vi kan få et indtryk af interessen for at organisere en fælles tur.

## 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, klubbetnik:*

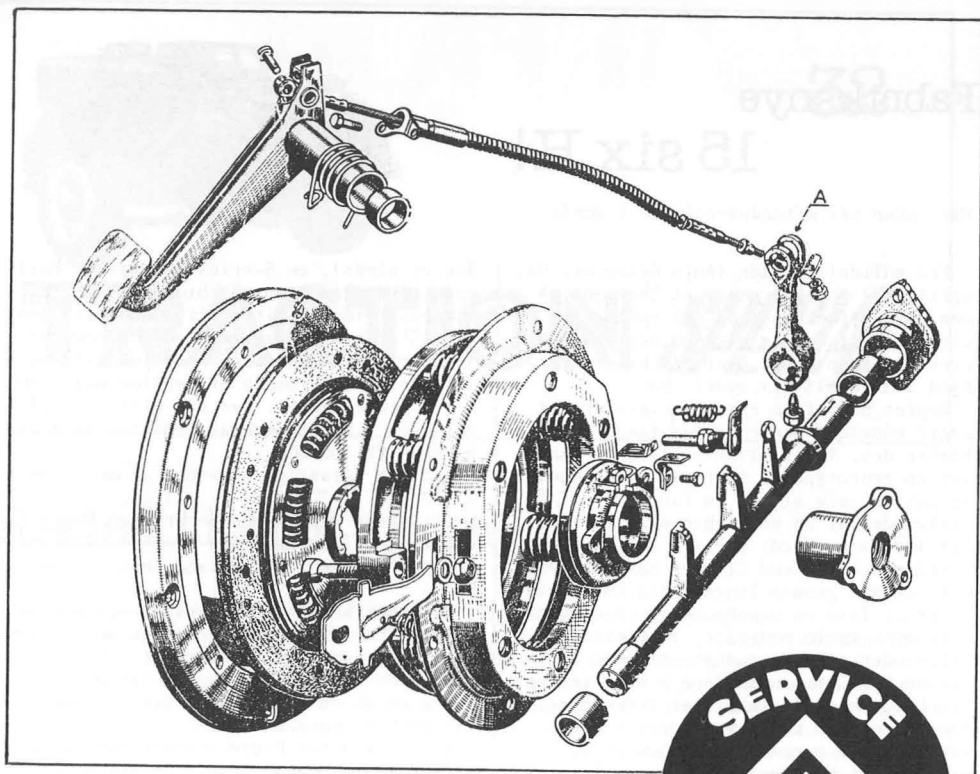
Benny A. Jensen  
Hækmosen 28C, 2730 Herlev.  
Tlf: 02-443741.

*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.



## Koblingen

Af Kim Clasen.

Starter du din 11'er uden ryk og rusk, og kobler vognen til uden at den "fedter" har du ikke brug for denne reparationsbeskrivelse - men måske om nogle år...

For at komme ind til koblingen med henblik på reparation, må følgende afmonteres:

For 7 samt 11 Sport's vedkommende vil det næsten altid være nødvendigt at tage motor og gearkasse ud af bilen som en samlet enhed, da pladsen er meget trang. Fremgangsmåden er som følger: Aftag alle kabler og ledningsforbindelser mellem motor/gearkasse og karrosseriet. Batteriet og speederforbindelserne afmonteres. Aftap kølervædske, både på køleren og på motorblokken samt gearolien i gearkassen. Udstødningsrøret, benzinslangen ved benzinpumpen og kølerhjelmen må du også have af. Aftag skærme ved at skrue de

nederste skruer af skærmene samt boltene på inderskærmen, skærmstiverne samt ledningerne til forlygterne (og evt. blinklys). På denne måde kan du aftage begge forskærme samt grillen i én arbejdsproces. Skru nu køleren af (med slangerne), understøt gearkassen ved hjælp af en donkraft med en tråklods in mellem, således at du kan aftage tværbjælken som holder gearkassen. Nu kan du komme til at skrue drivakslerne af ved gearkassen. Skub den lidt til siden. Afmonter udstødningsstøttestang til motorblokken samt propellen og gearstængerne ved koblingshuset.

Motor og gearkasse kan nu trækkes ud af motorrummet ved hjælp af en talje, som fastgøres ved vandpumpen. Det er en god idé at lave et stativ af nogle jernrør eller trækasser, således at du kan sætte motoren på noget så gearkasse med kob-

linghus kan aftages uden at det hele vælter.

Nu skal dynamo af og du har måske set at skruerne som holder koblingshus og motor sammen ser noget specielle ud. Til disse bolte findes et originalt specialværktøj (nøgle nr. 1676-T), denne kan også fås som almindelig løs topnøgle, f.eks. af mærket Facom. Men måske kan du klare dem med en lille top fra topnøglesættet eller en lille svenskøgle (4"). Når du senere skal til at montere gearkassen igen, kan du evt. erstatte specialboltene med almindelige 7mm bolte med 11mm hoved.

Nå, det er jo heddigvis kun nogle af boltene som er af denne specielle type, resten af boltene skulle ikke volde de store problemer.

Når de er kommet af, trækker du koblingshuset med gearkassen af motoren.

Du er nu kommet ind til herlighederne! Måske kan du allerede nu se, hvorfor koblingen har f.eks. rusket. Er der tegn på olie eller vand, har du en almindelig årsag.

Tør sveden af panden, indtag gerne noget for at regulere din væskebalance.

Fortsæt med at afmontere trykfoden med en 14mm topnøgle. Fjedrende vil bevirke at trykfoden kommer dig lidt imøde, for til sidst dog at falde på gulvet, hvis ikke du lige når at gribe den. Pas på - det er tungt grej. Trykpladen som har siddet i klemme, vil efter al sandsynlighed være faldet ned ved samme lejlighed. Se nu på disse ting. Er nitterne i samme niveau som belægningen på trykpladen eller er der som før omtalt tegn på vand eller olie - eller har vognen rusket? I disse tilfælde må du ud og have en ny trykplade eller den gamle renoveret med ny belægning og fjedre.

Trykfoden skal være uden riller på anlægsfladen og udrykkerfingrene må ikke have slidmærker fra udrykkerlejet - men send hele molevitten til en bremse/koblingsmand og lad ham afgøre det videre forløb, hvis du ikke selv føler dig i stand til det.

Nu går du til koblingshuset og aftager den lille kløkokbling til gearlåsen samt den lille fjeder på udrykkerlejet så du kan tage udrykkerlejet af. Tag de tre små nitter som holder dækslet af med en flat-tang, så du kan skubbe selve udrykkerlejet ud af dets hus. Vask lejet ud i benzín. Hvis der er det mindste slør eller støj, må lejet udskiftes.

Akslen som sidder i koblingshuset og aktiverer udrykkerlejet ses også efter for slør. Hvis der er for meget må du have nogle nye bøsninger - helst i en overstørrelse, så akslen kan adfreges så

den passer.

Når du nu sender trykfoden og pladen hen for renovering og indstilling, gør du klogt i også at afmontere svinghjulet og sende det hele samlet hen, så svinghjulet også kan blive slebet af. Lejet i svinghjulet koster ikke ret mange kroner, så du gør klogt i at sætte et nyt i.

På 11 Normale og Familiare kan gearkasse og koblingshus også afmonteres uden at tage motoren med ud; dette foregår forfra ved afmontering af kølergrill og kofanger men der er stadig ikke ret meget plads, så hvis du ikke er særlig øvet i at skrupe på din 11'er, vil det ikke være en dum ide at holde sig til den frangangsmåde som er nævnt for Sporten.

Fortsættelse følger i næste nummer: diverse tips m.h.t. koblingen samt hvordan du lettes kommer over med at samle vognen igen. (Det er jo alligevel ikke ualmindeligt at en 11'er må tilbringe et par måneder på bedding i utide...).

## Fra registret

Den nye, reviderede medlemsliste skulle på nuværende tidspunkt gerne være udsendt til alle. Vi beklager at det har taget længere tid end meningen var, men der har været en del problemer undervejs. I sidste nummer stod de første korrektioner og tilføjelser (der kan indskrives på de dertil indrettede sider i listen). Herunder står de næste, hvormed du har en chance for selv at føre dit eksemplar up to date. Kontroller venligst at oplysningerne om dig og din bil er rigtige - og giv os besked i modsat fald.

Velkommen til følgende nye medlemmer:

Steen Rasmussen  
Særkørparken 17,  
7500 Holstebro.  
Tlf: 07-426662.  
(11S 52, 602.486, NE 40.503)

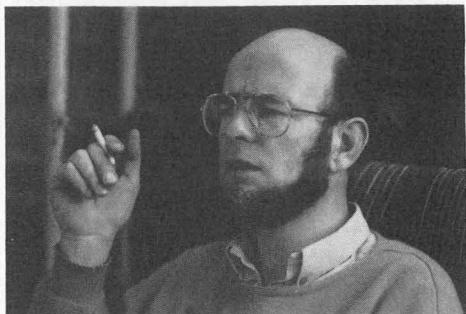
Lindy Jensen  
Laksevågen 8,  
9400 Nr. Sundby.  
Tlf: 08-173075.

Uffe Mørup  
Ørstedsgade 26,  
6400 Sønderborg.

Ny adresse:

Eva Dam Rasmussen  
Spidslodden 6,  
2770 Kastrup.  
Tlf: 01-517447.

# Hollandstur



De fleste medlemmer, som har deltaget i vore årlige sommertræf, kender sikkert Herman. En stor hollænder med skæg og briller og en temmelig bred midterskilling. Han køre i den største af tractioner; en 15six familie med kuffertbagklap (og trækrog, for at det ikke skal være løwn). Sammen med blandt andre Ernst Berends er han en trofast deltager i vore sommertræf samt alle mulige andre Citroën arrangementer rundt i Europa.

Vi var nogle stykker, der snakkede med ham i Loreley, hvor han blandt andet kom til at fortælle os at han i år, i april, havde været tractionist i 25 år! (Hvilket senere viste sig at være 20 år). Vi lovede naturligvis at komme ned og hjælpe ham med at fejre det.

April 1988: To tractioner afsted fra Danmark. En Sport'46 indeholdende Mia og Peder og "Væddeløberen III", og en 11N'54 indeholdende Kim, Henrik samt undertegnede (samt en motor uden navn). Inden vi tog adsted havde vi allieret og med Ernst og sikret os at Herman var hjemme, men intet vidste om vort forehavende. Ernst havde desuden sørget for at finde os et passende hotel i en lille by ved navn Elst, ikke langt fra Nijmegen.

Turen derved forløb problemfrit og blev klaret på en dag. Vi fik en hyggelig af-

ten hos familien Berends, inden vi tog til Elst for at sove.

Næste morgen tog vi ind til Nijmegen, hvor Herman har en boghandel på banegården. Jo, han blev godt nok lidt overrasket, da situationens alvor gik op for ham efter at Mia først havde spurgt om han mon solgte danske aviser.

Herman skulle arbejde til ud på eftermiddagen, så Ernst og hans bror tog os med på en lille udflugt. Her besøgte vi Hans Brouwer, som drev et imponerende firma med reparation/restaurering og reservedele til Tracion. Her var adskillige små og store projekter igang, bl.a. totalrestaureringer af en førkrigs-15'er og en s-lastbil (T32?).

Den store oplevelse her var dog reservedelslageret - alt kunne fås som i et supermarked. Pladedele i høj kvalitet, mekaniske dele (f.eks. 10X31 kron- og spidshjul), nyt og brugt, hvad som helst. Herligt var det også at kunne konstatere, at alt ståhejet og panikken omkring dæk til vore biler har været en storm i et glas vand: Nye Michelin 165x400 til 210 gylden/stk (=ca. 735 kr.)! Og der ventes ikke prisstigninger.

Inden vi havde forladt Hans Brouwer var vi blevet ikke så få gylden fattigere!



Hos Hans Brouwer.

## TRACTION SPÉCIAL

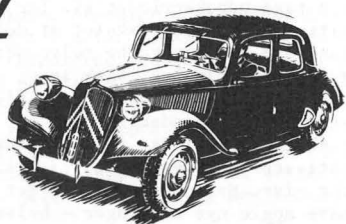
Årbladet for TRACTION AVANT DANMARK.

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.



Men så havde Væddeløberen også fået ny vandpumpe.

Resten af dagen blev tilbragt i overordentligt hyggeligt samvær med Herman og hans familie, i dejligt vejr på terrassen samt langs reservedelshylderne i hans værksted. Aftensmaden blev indtaget vietnamesisk på en nærliggende restaurant.

Det blev sent inden vi lukkede vore små øjne i Elst.

Om lørdagen besøgte vi først et klubmedlem i Elst, som gik og hyggede sig i sin garage med en 7C fra 36. Senere kørte vi ud og besøgte én af Ernst og Hermans venner, Heiko, som nylig havde skilt sig af med sin B15 Hyd, for at købe en DS-cabriolet. Denne var iøvrigt ganske særligt interessant, idet det var en DSuper5 fra 1972, 2 stk skal være fremstillet i maj måned, som de sidste cabrioletter Chapron lavede for Citroën. Officielt udgik cabriolet'en af Citroëns program i 1971 (hvorimod DSuper5 først kom på i 1972). Vognen var i en fantastisk original, men urestaureret stand, let patineret, men perfekt mekanisk, hvilket en prøvetur med kalechen nede bekræftede. Vi havde her en utrolig hyggelig eftermiddag, hvor vi blev kosteligt beværtet - man skal ikke køre fra hollandske Tractionfolk på tom mave!

Herefter besøgte vi Hermans "fjernlager", inden vi igen vendte snuden mod nord. Og igen førte de to gamle biler os sikkert hjem, denne gang med en enkelt overnatning undervejs i Tyskland.

Alt ialt en herlig tur, med forsmag på foråret og både spændende og dejlige oplevelser undervejs.

En tur som i overmål bekræftede at Citroënaen er den samme hvor man end møder den, og at den kan bringe én sammen med mennesker som man aldrig ellers ville have lært at kende!

Tak til hollænderne for deres gæstfrihed og til mine rejsefæller!

Jens Møller Nicolaisen.



Væddeløberen på arbejde, set fra Normallens panoramaforrude.



... og et billede af Heiko's formidable DSuper5 cabriolet.

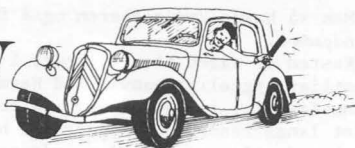


## Sport og fritid

I Viborg afholder man en årlig udstilling der kaldes "Sport & fritid". Her er hvert år flere forskellige bilaktiviteter med, og da det i år er et specielt dansk/fransk kulturudvekslingsår, syntes turistchefen i byen, der selv er Citroënmænd, at der skulle være nogle tractioner tilstede. Selvom det var i sidste øjeblik jeg fik opfordringen til at være med, lykkedes det mig at stampe et par velvillige tractionister op. Pølsemanden og frue, Svend Erik og Benny samt undertegnede drog til Viborg i det vidunderlige forårsvejr og fik os en ualmindelig hyggelig dag. Her mødtes vi med Goggomobiler, Porcher og amerikanerbiler og deslige. Det var en dejlig dag, bare en skam at ikke flere kunne være tilstede.

Jørgen Kjær.

# STAFETTEN



Thomas Jensen - Citroën 11 Sport 1947 - stelnr. 469.886 - reg.nr. CV75.782.



"STAFETTEN"...eller et had/kærlighed syndrom!

For et par år siden, besluttede min kone, Lise, og jeg, at prøve at finde en B11'er til brug som helårsvogn.

Vi havde forsøgt at holde en del brugte franske biler kørende gennem de foregående år, men de var alle endt hos skrothandleren, med pressefolder i karrosseriet - og da vi i vore yngre år havde turet rundt på gamle motorcykler uden de store problemer, mente vi at en gammel bil kunne være fuldt ud så pålidelig, som de rustkasser vi ellers havde været belemret med.

Udbudet af B11-renoveringsobjekter var rimeligt, men da jeg på syvende år er ved at opbygge en topersoners Morris 8, havde jeg ikke lyst til at starte forfra på ny.

Derfor var jeg i fuld gang med at undersøge mulighederne for at hente en bil i Frankrig i påsken 87, da klubmedlem

Bjarne Frederiksen i Ishøj tilbød, at vi kunne købe hans 11 Sport fra 1947. Den var nysynet og havde renoveret motor - lige det vi ønskede - og derfor overtog vi hans vogn i februar 87.

Det første halvår af 87 havde vi sideløbende en GS'er, som aflastede Sport'en i de første sure forårsmåneder, men hen på de lyse tider steg brugen af 11'eren, og vi skaffede os til sidst af med GS'en, men det var måske lidt overilet.

B11-motoren havde, trods sin renovering, en bilyd, og jeg fik at vide, at det måske kunne stamme fra et plejlstangsleje. Da vi havde besluttet at tage på ferie i 11'eren, hev jeg motoren ud, men der var intet galt - bortset fra at bilyden viste sig at komme fra forreste vandpumpeleje - Ak! Da hele molevitten alligevel var splittet ad, fik jeg afbalance-



ret krumtap, svinghjul og kobling samt skiftet diverse kuglelejer - og så i med skiftet igen.

Ferien stod for dørtærskelen, så mens jeg monterede forskærme, køler og hjælm, stoppede Lise feriebagagen i vognen. Det var ren gambling, men næste morgen forlod vi Nysted.

Vi skulle til Sverige, og allerede i Helsingør begyndte mærkelige lyde, når jeg koblede ud. Det viste sig, at svinghjulet gled ud og skrabad på koblingshusets dækplade, men larmen blev elimineret ved hjælp af en træstump og en hammer.

Vi "gled" derudad, men nu begyndte damen at blive vanskelig når hun skulle startes, især når hun var varm, og det var hun ofte - lidt for ofte. Hverken håndsving, bønner eller eder formåede at få gang i kareten, før temperaturen var faldet kendeligt, og jeg var på kogepunktet.

Efter 2500 km's kørsel var vi igen hjemme, og motoren blev plukket ud - i den elvte time. Motorblokken er fra en ID19, og da jeg kun har reparationshåndbog over 11-motoren, havde jeg i kampens hede inden ferien, overset, at bageste hovedleje skal have en trykskive på HVER side. Klovn. Resultatet var, at krumtapen var ved at pløje sig gennem motorblokken. Ikke så heldigt, at svinghjulet skrabad på. Heldigvis havde lejepanderne ikke nået sølernes sider, og alt var intakt, så med den sidste trykskive på plads, og en anden starter, prøvede jeg lykken endnu en gang. Og, 7-9-13, har motoren kørt upåklageligt lige siden.

Efteråret 87 gik sin skæve gang, med almindelig vedligeholdelse og kærlige blikke til 11'eren.

Nytåret skulle vi tilbringe hos venner i Vendsyssel, så vi tog turen op gennem Jylland, men stoppede brat i Vejle, da højre forhjulsspindel knækkede og hjulet fløj af - en hændelse som mange kun har hørt om, men jeg har prøvet det, og det er ikke skide skægt. Så nu var det slut med de kærlige blikke, og dyret blev ønslet hen hvor peberet gror - og så regnedes det ovenikøbet.

I 12'eren tog hjem med Falck, og vi tog ud med DSB, for sidenhen at vende hjem til endnu en reparation. Skulle alle ferier ende sådan fremover??? Ikke påskeferien, for da blev vi hjemme og brugte overhovedet ikke bilen, så nu fik vi næsten tre måneder med almindelig vedligeholdelse og kærlige, men bestemte blikke til 11'eren.

I marts røg det inderste kardankryds med et brag - på den igen! Det er jo en relativ nem operation, og stumperne kunne

jeg grave frem af dyngerne, så dér røg den week-end, men de næste tre week-ends var dog reparationsfrie.

Den sidste af disse week-ends, var vi på vej hjem fra København, da gearkassen begyndte at snakke serbokroatisk. Ved nærmere eftersyn opdagede jeg, at olien fæs ud af højre pakdåse, men med en oliepåfyldning i Rønnede på Midtsjælland nåede vi hjem til Nysted, vel vidende, at den stod på buskort de efterfølgende dage.

Kardan-krydset var i marts måned ikke gået i døden alene. Det havde formået at tage den højre lejepande for kronhjulet med sig, så pakdåsen havde i en måned fungeret som leje - en dødgod kvalitet pakdåse! Nu var jeg ved at køre træt og mit stumpelager var ved at køre tørt, men jeg havde, med hjælp fra Chr. Friis' lager, så jeg kunne fik det denne gang med.

I skrivende stund er der gået fem uger siden sidste adskillelse, med almindelig vedligeholdelse og kølige blikke til 11'eren.

Mit næste - og forhåbentlig sidste - større projekt for en længere periode er på bedding. Jeg har fået lagt hårdkrom på et sæt drivaksler, og har fået lagt silentblokke på et sæt triangelaksler, som jeg vil montere i begyndelsen af juni, samt skifte vippearmsakslen, da der her er ret pænt slør i øjeblikket. Det er jo rart at være i god tid inden ferien.

Vi har, siden overtagelsen i februar '87, kørt 28.500 kilometer. Havde vi brugt bilen som sommer- og fornøjelseskøretøj, vil det svare til ca. 6 års slitage og 6 års reparationer - nu udført på godt et år. Ikke dårligt vel? Så sig ikke at en model 47 ikke kan være lige så pålidelig som en mere moderne bil.

Ja - det blev jo en længere smøre, men for jer som ikke er stæet af undervejs, har jeg prøvet at give et billede af, hvordan det kan være at køre helårs-B11, uden Hollywood-glamour, men med konstant sorte negle. Godt man ikke er tandlæge - i al fald for patienterne.

Jeg skal være ærlig og erkende, at selv om 11'eren er en pragtfuld bil, har jeg været ved at give op, men visse drivdele har været for "trætte" da vi overtog den, så jeg håber, at jeg med den forestående udskiftning i fortøjet har overstået børnesygdommene, og så er jeg blevet lidt stædig.

Må Traction-guderne være med jer og må I nyde sommeren på VEJENE, og med almindelig vedligeholdelse og kærlige blikke til 11'eren!

Chevron-hilsen  
Thomas Jensen, Nysted.



## Der er et yndigt land

Det er jo en lidt speciel overskrift til et referat fra et lokalmøde, men alle der var med til dette hyggelige møde hos Claus og frue i Odder vil give mig ret i følgende påstand: Her må Øhlenschläger have opholdt sig, da han skrev vor dejlige fadrelandssang. For mæge til dejlig natur og bebygget landskab skal man lede længe efter.

Da denne dag så var iklædt det skønnes-te forårsvejr, var alt klart til et godt lokalmøde.

Da Benny og jeg dukkede op, blev vi mødt af alle de hyggelige tractionister vi var vant til at se, og ovenikøbet et par nye ansigter. Alle bænket ved morgenbordet.

Efter en god hyggesnak, gik vi ud for at forrette vopn sædvanlige nødtørft: Justering af dynamo, udskiftning af tænder, udveksling af reservedele osv. Her erfarede vi at vor vært havde andre interesser. Han dyrker hareopdræt. En for nogen lidt underlig hobby, men spændende i alle dens aspekter. Naturen er jo ikke altid lige nem at styre. Lidt senere kørte vi afsted, for at se på familiens restaureringsobjekt: 7C 1937. Denne stod ved pladesmeden, som næsten var færdig med at

svejse. Og sikke flot arbejde han laver. Denne pladesmed har en far som fremstiller både, trærobåde, og her blev dagens handel afsluttet: Jarl investerede i en robåd!!!!

Den skønne natur på egnen og det gode vejr skulle dog nydes i fulde drag, så Claus tog os på en køretur ud på en lille ø, Alrø. Her står tiden næsten stille, dejlige hyggelige huse og så videre.

Efter hjemturen gennem det dejlige Danmark, satte vi os på familiens terrasse med udsigt over vandet, med en kold pilsner i hånden. Her må oldtidsbonden også have siddet og nydt solnedgangen.

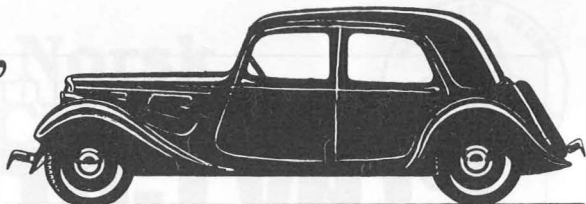
Af hensyn til mit letantændelige mundvand vil jeg ikke omtale det dejlige aftensmåltid nærmere, men godt var det!

Her oplevede man igen det hyggelige ved vor klub. Al den hyggelige snak / diskussion på tværs af alle skel. Og det er ikke bare biler der bliver diskuteret. Hele verdenssituationen kan faktisk ordnes sådan en aften.

Det lyder måske lidt rørstrømsk det hele, men det var en dejlig dag, som jeg på egne og de øvrige deltagers vegne vil takke familien mange gange for.

Jørgen Kjør.

# 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 11 Sport 1952, restaureret og køreklar sælges billigt. Original reparationshåndbog. Baglygtebynde til Harpoon baglygter. Hvide forlygtepærer med fransk fatning. Dæk: Michelin 165x400 sælges billigt. Mærket til indklæbning i handskerumsklappen, med kørsels- og vedligeholdsinstruktion sælges. Mærket er som det gamle originale, genoptryk, men ikke nyfremstillet, i virkelig god kvalitet. Kun få stykker.

Jørgen Kjær, tlf: 06-983177.

## Sælges:

Nyt: der er nu kommet mange nye blikdele på lager -f.eks. formpressede paneler (overkanten ligger helt oppe i døråbningen). Sæt: 1750,- kr.

Dørbunde incl. yderplade (formpresset). Pr. dør: 750,- kr.

I løbet af kort tid ventes forreste skinker på lager. Iøvrigt også mange gummid dele på lager.

NB! Specialrabat på alle dele som forudbestilles til afhentning på Sommertræf 88.

TRACTION RESERVEDELS SERVICE /Christian Friis, tlf: 04-740156.

## Tilbydes:

Citroën 1934-57: Alt i karrosseriarbejde udføres. Nye paneler i 1mm plade fremstilles. Nye tagrender fremstilles. Bundplade i 1mm, med riller som den originale.

Henv. Mekanikermester Knud Rytter, tlf: 06-461725, i arbejdstiden: 06-463611.

## Sælges:

Citroën 11 Commerciale 1954.

Bog om Citroën på tysk: "Der Classiche Citroën". Pris p.t. (afh. af kurs på DM): Kr. 108,- + forsendelse.

Jarl Lyngers, tlf: 09-442086.

## Sælges:

Citroën 11 Normale 52, med reservehjulsbagklap. Flot restaureret stand, kører fint og skål ikke synes.

Herdís Sztuk, tlf: 02-173803.

## Købes:

Reserve dele til Citroën T23 lastvogn årgang 1952. Alt har interesse.

Otto Lehm, tlf: 06-424299.

