

KODAK ED 200 5076

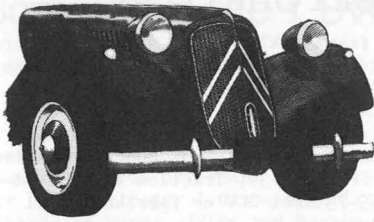


16

▷ 16A

Attraction 159





# TRACTION *SPECIAL*

## Redaktionelt

Som det efterhånden er tradition i septembernummeret, vil jeg først gøre opmærksom på hvorfor man i dette blad ikke kan læse om Sommertræffet. Forklaringen er enkel - bladet er blevet til i begyndelsen af august og vil under sommertræffet befinde sig på trykkeriet. Som kompensation er det til gengæld muligt at læse om årets traction-begivenhed, nemlig B15-jubilæumstræffet i Le Touquet i Frankrig. Frankrig er ikke længere væk end langt - måske var det en idé at deltage i et af de i nær fremtid kommende arrangementer, som er annonceret i dette blad! Jørgen Kjær har meddelt, at han regner med at køre til Chartres. Han skal vel ikke køre alene...?

Lidt vemodigt kan jeg nu sidde her og konstatere, at dette er det foreløbig sidste nummer af TraktionSpécial med undetegnede som redaktør. Stolen er ledig. For en ordens skyld vil jeg endnu en gang understrege, at det hverken er mangel på lyst eller interesse, der ligger til grund for denne beslutning. Kun mangel på tid.

I skrivende stund er der kun knapt 14 dage til generalforsamlingen og mig bekendt er der stadig ingen som har givet udtryk for lyst til at overtage jobbet. Dette håber jeg naturligvis at der vil komme en god løsning på. Lad mig iøvrigt gentage at jeg gerne hjælper til, i det omfang jeg får tid til.

Tak til de mange, der igennem årene har bidraget til at lave et godt blad, og held og lykke til den nye redaktør!

Jens.

## Lokalmøder

Fredag den 30/9-88 kl. 19.30 hos Mia og Peder i Nr. Søgade, København. Tilmelding senest aftenen før på tlf: 01-114042.

Lokalmøde med værkstedsbesøg hos Henning i Års, lørdag d. 29/10 kl. 13.00.

Tilmelding senest 1 uge før til Henning på tlf: 08-621151.



## Fra registret

### MEDLEMSNYT

Selv her i sommertiden (eller måske netop derfor) er der stor interesse om vor klub.

To nye medlemmer har meldt sig under fanerne, heraf én fra Norge. Dette er iøvrigt vort første medlem herfra så vidt vides. Er dette en begyndende internationalisering skulle klubben måske tage navneforandring til: TRACTION AVANT INTERNATIONAL (Denmark) Inc.

Velkommen til:

Njål Møller 15/6  
Grensevegen  
N-4344 Kvernaland, Norge.

J. I. Hansen  
Eckerbergsgade 8  
2100 København Ø.

J.S.

## B15-rally

Den franske klub Amicale Citroën har som 1988-tema valgt at fejre 50-året for La Reine de la Route. I den forbindelse står den som arrangør af et spændende rally for 15/6'ere.

Rally'et finder sted den 13.-16. oktober, og programmet er:

*Torsdag d. 13/10:* Mødested i Vézelay kl. 10.00 (i retning af Nevers). Frokost i St. Pierre le Moutier - Moulins - Vichy - Puy Guillaume - Middag i Thiers.

*Fredag d. 14/10:* Thiers - Ambert. Frokost i Chambon sur Dolore - Issoire - St. Nectaire - Col du Grand Morant - Le Mont Dore - middag i Clermont-Ferrand.

*Lørdag d. 15/10:* Besøg på Michelin-museet, frokost i Riom (Chatel-Guyon - Gorges de la Sioule - Aigueperse - Eiffat. Middag i Vichy.

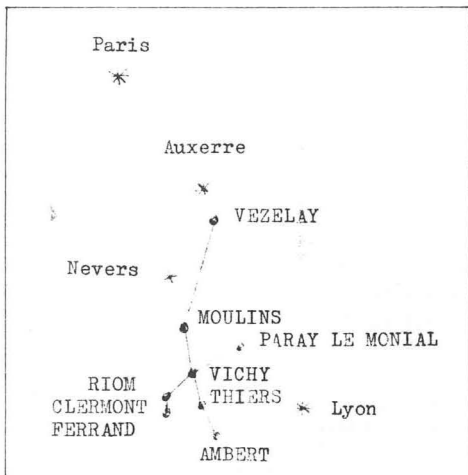
*Søndag d. 16/10:* Frokost i Paray le Monial. Afslutning kl. 15.30.

Deltagelse, som omfatter overnatninger og alle måltider (incl. drikkevarer) koster FF. 550 (Dkr. 17-1800) pr. person på basis af to personer pr. automobil.

Det maksimale antal deltagende automobiler er 50. Tilmeldingerne vil blive registreret i den rækkefølge de indkommer. Fristen herfor er sat til d. 15/9-88 til:

AMICALE CITROËN  
B.P. 470-07  
F 75327 Paris Cédex 07

NB! Kun adgang for 15/6, 1938-55. Supplerende oplysninger for deltagelsen i dette rally foruden tilmeldingsskema, samt om AMICALE CITROËN klubben iøvrigt, kan fås hos Mia Hendriksen, tlf: 01-114042.



## Træf i Chartres

Den franske klub "Club Auto Moto Retro Leves" i Chartres står som arrangør for et andet formentlig stort Citroën-træf, som finder sted den 1-2 oktober i Chartres. Træffet er udelukkende åbent for Citroënbiler af følgende modeller: Alle typer fra 1919-39, Traction Avant 1934-57, DS 1955-75 samt 2CV'er fabrikeret til dags dato.

Program for træffet:

*Lørdag den 1/10:*

Kl. 10.00: Deltagerne samles hos Citroën i Chartres. Udstilling af 15/6'ere i den derværende hal. Installation på hotellerne. Åbning af reservedelsmarkedet.

Kl. 12.30: Frokost. Kl. 16.30 Fælles køretur. Kl. 18.30: Reservedelsmarkedet og udstillingen lukker. Kl. 20.30: Fælles festmiddag med underholdning.

*Søndag den 2/10:*

Kl. 8.30: Reservedelsmarkedet og 15/6-udstillingen åbner. Bilerne samles på parkeringspladsen hos Citroën.

Kl. 12.30: Frokost. Kl. 16.30: Reception og afslutning på træffet. Reservedelsmarkedet lukker kl. 18.00.

Priserne varierer alt efter hvilke ting (måltider etc.) man ønsker at deltage i. Beløbet skal betales forud pr. check eller postanvisning.

Sidste frist for tilmelding er i indbydelsen sat til d. 31. juli - men mon ikke der skulle være en chance, når du skriver fra Danmark?! Nærmere oplysning om priser etc. samt tilmeldingsblanket - skriv til: CLUB AUTO MOTO RETRO LEVES  
8 rue Jean-Baptiste Lulli  
28000 Chartres, Frankrig.

## ⋈ på designudstilling

I Double Chevron nr. 93/1988 meddeler en notits, at der i Pompidou-centret i Paris i sommeren vil blive afholdt udstillinger over temaerne "50'erne" og "fransk design fra 1960 til 1990", og at Citroën dertil vil udlåne modeller, prototyper, fotografier, films osv, osv.

Fra pålidelig kilde kan det tilføjes, at udstillingen finder sted fra den 30/6 til den 30/9. Der vil bl.a. være udstillet prototypen på 2CV, det "flyvende" DS karrosseri (se forside af Attraction nr. 156). Også Ami6 vil være repræsenteret, såvel som forskelligt æ-lødigt tegneserie og filmmateriale. Kort sagt et spændende udflugtsmål.

Mia Hendriksen.

# Sommermøde i Sverige

Referat fra Svenska B11-klubbens Sommermøde i Håverud, Dalsland.

Vores svenske søsterklub havde igen i år lagt deres sommermøde i pinsen. Denne gang i Håverud i Dalsland - ca 550 km fra Roskilde, og da der snart er tradition for at vi deltager i disse hyggelige træf pakkede vi vores -37'er med bagage og 4 personer og startede fra Roskilde allerede fredag morgen. Vi havde planlagt at besøge nogle af vores Citroën-venner på turen op, og desuden ville vore børn gerne se sluserne ved Trollhättan. Turen op forløb planmæssigt, bortset fra, at det regnede. Om lørdagen ankom vi så til Håverud Herregård, hvor vi blev indkvarteret, og jeg vil nu lade vores datter, Charlotte på 14 år fortælle videre:

Kl. 13 lørdag den 21. maj ankom vi til Håverud. Der var endnu ikke kommet så mange biler, men vi fik udleveret rallyplade med nr. samt nr. til indkvartering. Vi fik tildelt et rækkehus, lige ved siden af selve hovedbygningen. Der var meget dejligt - terrasse med havemøbler, farve-TV og meget fint og rent.

Mellem kl. 15 og 17 var der kaffe i spisesalen. Bagefter var der fri aktivitet, som vi bl.a. benyttede til at gå en tur til en akvadukt og sluser, der lå lige ved siden af herregården, hvis have gik lige ned til en stor smuk sø. Kl. 19.30 var der super, hvor vi fik 3 retter dejlig mad. Bagefter var der levende musik og dans så længe man havde lyst.

Søndag var der morgenmad fra kl. 8.30 - 10. Det var fint "ta' selv bord". Herefter skulle vi alle i kortege køre en tur på ca. 40 km ud i det smukke Dalsland. Vi endte på et gammelt gods - Hovedbygningen var nu hotel og avlsbygningerne blev brugt til udstillinger, bl.a. for kunsthåndværkere, der havde arbejdende værksteder, og havde udstillet en masse smukke ting.

Til frokost fik vi uddelt en tallerken med mad samt en øl eller vand. Vejret var nu fint solskinsvejr og lunt, så vi kunne sidde i det fri og nyde frokosten. Efter frokosten blev der udleveret et konkurrenceskema - tipskupon -, som vi skulle aflevere inden vi kørte fra godset.

Fra kl. 17.00 var der stumpemarked på Håverud Herregård efter at vi var kommet hjem igen. På hjemvejen fulgtes vi med en anden bil og kørte en anden vej tilbage. En meget snoet vej langs med en sø og gennem skov og over fjeld - usædvanlig

varieret natur og naturligvis grusvej. Vi var på denne tur meget tæt på den norske grænse, og et sted gjorde vi holdt og så nogle helleristninger.

Mandagen gik det så hjemad i flot vejr. Vi fulgtes med nogle venner fra Markaryd og var i Roskilde ved 18-tiden - lidt trætte men fulde af indtryk og behagelige oplevelser.

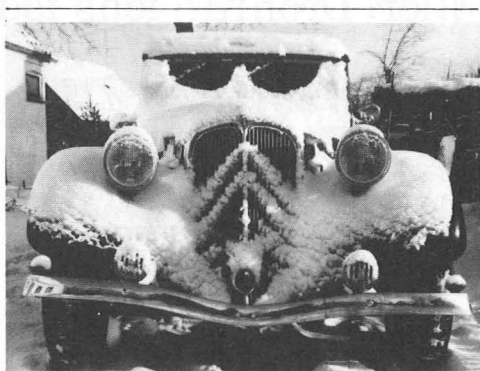
I år var vi de eneste danskere. De svenske medlemmer er flittige til at besøge vores sommertræf, så måske burde du overveje at deltage til næste år.

Familien Bødker  
Roskilde.



AUTOMOBILES

CITROËN



Jørgen Kjør har til redaktionen fremsendt ovenstående kølige vinterbillede, med de følgende ord:

Undervejs fra autolakereren til auto-saddelmageren opstod det første vinter-snevejr. Vejene havde ellers været tørre hele vinteren og jeg nåede afsted med bilen inden saltvognene gjorde deres indtog. Hør fik jeg så prøvet en elver i vintervejret. Det er den også god til, omend det er lidt koldt for tærne.

- hilsen Jørgen Kjør.



*La Reine de la Route - landevejens dronning! Flot i rollen som festens midtpunkt!*

# LE TOUQUET

## Eller: Dronningens fødselsdag

*I det følgende kan du læse hele to øjenvidneskildringer fra mødet i Le Touquet. Dette skyldes dels redaktørens distraktion (jeg havde glemt, at Mia ville skrive om mødet) og dels at SPILDT arbejde er endnu værre end nyttigt arbejde. Bør derfor venligst over m.h.t. eventuelle gentagelser.* -J.

Vort lokale rejsehold havde primo juni for anden gang inden for 1½ måned afgang med Nijmegen og Groesbeek som foreløbigt mål - ikke på nogen måde for at søge konkurrence med vore 2CV-spionvenners rejsevirkomhed (om ikke andet så fordi vi i den sammenhæng ville halte noget bagud!). Vi genfandt vore gæstfrie hollandske venner: Herman, Jacqueline, Ernst og Pim.

Fredag var der afgang fra banegården i Nijmegen sammen med de af Arnhem-sektionen af Traction Avant Nederland's medlemmer, der havde tilmeldt sig Le Touquet-træffet; og så gik det i behagelig kortefart sydpå - ialt 8 automobiler, primært af den rigtige model: Hermans 15/6 familiale i spidsen for 2 11N, 4 11S og 1 2CV.

Selve træffet startede om lørdagen med opstilling kl. 10H hos æ-forhandleren i Berck, hvilket var startskuddet til 2 dage i æ's tegn. Som til ICCCR-træffet i Loreley var det herligt på gader og veje overalt i og mellem Le Touquet og Berck ustandseligt at møde 11'ere og 15'ere, heriblandt adskillige uden tag, samt andre afskygninger, såsom DS - hvoraf de fleste topløse. A propos DS cabriolets, fik vi lejlighed til at beundre Heiko og Jannick's nu nylakerede eksemplarer, dén som vi i april måned havde fået køreture i, netop den dag de havde fået den på plader. Et sandt pragteksplar er den.

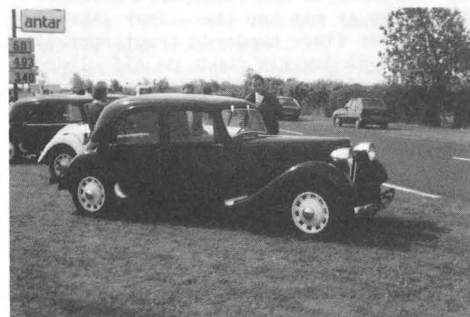
Der var til træffet, som var meget velorganiseret - bortset fra en enkelt miss'er med ruteangivelse (- eller snare re uden -) samlet omkring 400 autos, heraf ca 150 15'ere. Størstedelen var naturligvis fransk indregistrerede, dernæst hollandsk og engelsk foruden enkelte fra Tyskland og Schweiz. Det danske "équipe" var de som havde tilbagelagt den længste distance for at deltage; derfor fik Jens M.N. som "président" da også overrakt en pokal af byen Le Touquet's borgmester ved



Kun et lille udpluk af de utallige 15/6, der deltog i træffet. I forgrunden ses en hollandsk registreret af årgang 1939. Den er den eneste førkrigs-15'er i Holland.



En række af den lille 4-cylindrede model. Næsten alle bilerne var sorte eller mørkeblå (Bleu Nuit). Bilerne var pæne og søbre - uden for megen pynt.



En meget smuk og enkel Sport, antagelig fra 1946. Det er sjældent man ser biler af de første årgange efter krigen i Frankrig - langt de fleste gik til eksport.



Fransk B15 brandbil på hollandske nummerplader. Fundet på en skrotplads, restaureret til oprindelig stand og naturligvis knaldrød!

den reception, der lørdag aften inden festmiddagen blev afholdt i det smukke rådhus.

Søndag middag blev samtlige deltagende dyt'er opstillet i smukt mønster på den store væddeløbsbane/stadion i Le Touquet. Fra tilskuerpladserne kunne man således beundre og -skue forsamlingen, imens formændene for de klubber, der var repræsenteret, udvalgte "træffets 15'er" (det var jo et træf til fejring af 15'erenes 50 års dag). Valget faldt på en fransk indregistreret 15/6-H i original stand.

Og så sluttede træffet, der fuldt ud havde været rejsen værd (måske bortset fra udstrålingen fra de vædemattede skyer): Væddeløberen III måtte sætte kursen nordpå, hjembringende deltagerpakkens flotte træfplade og nøglevedhæng, mens de øvrige deltagere i det danske "é-quipe", nemlig Henrik, Jens & Kim kunne se frem til et par ugers solbeskinnet ferie i det franske.



HMiaH.

Trods god reklame, ikke mindst i nærværende Citroën-organ, blev vi kun en lille delegation til at repræsentere Skandinavien. Kim, Henrik, Peder og Mia samt undertegnede.

Undervejs til det franske, gik turen i første omgang til Holland, hvor vi endnu engang besøgte vore venner (se sidste nummer) for at følges med den hollandske gruppe det sidste stykke vej derved. Efter en hyggelig aften mødtes vi om morgenen den 10/6 med de øvrige hollandske træfdeltagere på stationen i Nijmegen. Herfra gik turen rask igennem Belgien og vi ankom til Le Touquet først på aftenen.

Le Touquet er en rigtig badeby for pariserne; den ligger ud til den engelske kanal og minder iøvrigt ikke så lidt om de tilsvarende badebyer på den modsatte side.

Efter en rum tids søgen fandt vi omsider den campingplads hvor vi skulle bo. Som det sig vel hør og bør når det gælder franske træf, var der naturligvis ikke sat et eneste skilt op til at vise vej - vi har nok ikke været de eneste vildfarne

tractionister i byen den dag!

Aftenen forløb med almen campinghygge og en middag i byen.

Næste morgen skulle alle ifølge programmet samles hos Citroënforhandleren i Berck, en by ca. 15 km. længere nede ad kysten. Også i dette tilfælde måtte vi bruge en del tid på at finde stedet - til gengæld var vi ikke i tvivl om det da vi endelig var der. Nogen havde fundet det før os!

Her fandt også indskrivningen til træffet sted, og da vi havde betalt det hele hjemmefra var det blot at henvende sig. 5 kuverter med vores navne lå klar, indeholdende et detaljeret program for weekenden, diverse oplysninger om omegnen og spise/drikke-kupon'er samt diverse gaver: en nøglering af form som et B15-kølergitter og en smuk rallyplade. Vi begyndte at fornemme, at der var tale om et særdeles velorganiseret træf!

Udenfor var samlet et stort antal tractioner, af forskellig slags, men med den forventede overvægt af den 6-cylindrede fødselar. Herligt kaotisk (læs: fransk), med vogne der ankom, holdt i vejen for hinanden eller kørte igen.

Inden næste programpunkt, der var sat til kl. 14, fik vi set lidt på Berck, vi nåede både en café og en lille snackbar.

Kl 14 samledes en stor del af de delta-

gende biler på en stor parkeringsplads ved strandpromenaden. (En typisk "badebystrandpromenade" - gad vide hvorfor det altid blæser koldt på sådanne steder). Der var vel omkring en 3-400 biler, hvoraf ca en tredjedel var 15'ere. Udover Tractionerne kunne man se en del andre (især) franske biler, heriblandt to Bugatti'er samt et repræsentativt udvalg af baghjulstrukne Citroën'er i forskellige størrelser, fra 5CV til en bus fra begyndelsen af tyverne med høje smalle hjul og et besynderligt karrosseri der var et godt stykke over to meter bredt.

Efter denne seance blev der tid til en afslappende siesta på campingpladsen, inden næste programpunkt kl. 18.30. Reception på rådhuset. Jeg må nok være ærlig og indrømme, at den slags arrangementer ikke lige er min kop the - især ikke når der holder flere hundrede tractioner lige udenfor. Så jeg gik rundt en tid alene og kiggede og fotograferede de mest spændende af bilerne. Da mine rejsefæller på et tidspunkt kom ud og sagde at borgmesteren stod derinde og spurgte efter mig, gik jeg naturligvis ud fra at det var deres behagelige spøg. Så jeg tog det roligt og gik og fotograferede ca. 10 minutter til, inden jeg slentrede ind for at se hvad der foregik. Nå, borgmesteren havde opgivet. I stedet kom én af træffet arrangø-



B15 Cabriolet restaureret som "optimal bastard" - bl.a. med skivebremser og hydraulisk styretøj a la DS! Jaja...

rer og overrakte mig diskret en 34 cm høj pokal i imiteret blik og forchromet plastic. Årsagen til at vi skulle have dette storslåede vidunder var, at vi var dem som havde tilbagelagt den længste vej til træffet. Jaja, sådan kan det gå, når ens rejsefæller altid skal lave gas!

Festmiddagen (og sikken'én) blev indtaget på noget der vist var en forlystelsespark/kursuscenter, i nærheden af Le Touquet. Bl.a. på grund af en overvældende tilstrømning af ikke anmeldte deltagere blev middagen desværre noget forsinket. Ventetiden var hård kost for en følsom turistmave - vi sad i over 2½ time før der kom en krumme på bordet. Vi fordrov tiden med at kigge på vort trofæ samt grundlæggelsen af "Société Danoise des Voyageurs de Tractions" - et rejseselskab der til enhver tid vil være åbent for enhver god tractionist!

Efter at have fyldt alt muligt godt i vore organismer, landede vi sent på campingpladsen, efter en begivenhedsrig første træfdag.

Næste morgen var det med at komme tidligt op! (Ikke nogen nem opgave!). Stumpemarkedet begyndte allerede kl. 8.30 og fandt sted i byens gamle markedshaller. Udbuddet var overvældende. Især var det godt, fordi der var utroligt mange brugte dele. Prisniveauet var tilmed forbavsende lavt. Konkurrence er nu ingen skade til. Flere steder solgtes f.eks. pilotehjul til 350 francs pr.stk., flere af dem var i absolut nystand - uden en rustplet! Og skulle man høre til de få, der ejer et eksemplar af La Reine fra før krigen (eller for den sags skyld en familiale), så kunne man sågar finde pilotefølge i str. 185x400! Blot nævnt for eksemplets skyld; der var mange sjældne ting.

Vort budget for de kommende ugers ferie i Frankrig fik noget af et hak under dete stumpemarked.

Ved middagstid var der igen opstilling af bilerne på den store parkeringsplads ved stranden - der var også arrangeret en rundtur i omegnen, som vi dog ikke fik taget os sammen til at deltage i. Om eftermiddagen blev alle bilerne opstillet på grønsværen ved byens hestevæddeløbsbane og man kunne sidde på tribunen med den udleverede madpakke og nyde synet af de ca. 200 11'ere og 15'ere. Her var der også arrangeret en præsentation af de særligt sjældne typer vogne - ikke blot Citroën'erne, men også andre vogne som f.eks. Hotchkiss Gregoire, Mercedes og Aston Martin. Ejerne fik også mulighed for selv at fortælle publikum lidt om bilerne, de fik nemlig stukket en mikrofon ind i vognen. En fiks detalje, der bidrog til at



*En 7C Coupé fra 1934 i utrolig flot restaureret stand. Indvendigt var den forsynet med to små klapsæder bagtil. Dermed var den reelt en 6-personers bil!*

gøre dette indslag underholdende.

Tilbage ved strandpromenaden afholdtes kl. 16 en lille reception, hvor træffet blev afsluttet.

Tilbage på campingpladsen tog vi afsked med Mia og Peder (og Væddeløberen); de skulle hjem, hvorimod Henrik, Kim og jeg kunne se frem til 3 ugers ferie længere sydpå - men dét er en anden historie...

Efter bl.a. at have deltaget i det store træf i Le Bourget/Paris i 1984 havde vi ikke haft de store forventninger til den franske måde at organisere træf på. Så vi blev naturligvis glædeligt overrasket over at opleve et særdeles godt og spændende træf hvor tingene fungerede til fulde. (Måske lige bortset fra ventetiden ved middagen lørdag - men dét er en detalje!). Måske hænger det sammen med at dette træf var organiseret af én klub, nemlig ACA (Amateurs Citroën Anciennes).

ACA er blot én af Frankrigs (hold fast) over 40 citroën-klubber. Mange af disse klubber har svært ved at arbejde sammen hvilket må være et problem for den franske gennemsnitstractionist. I hvert fald findes der så godt som ingen reservedele til salg i klubregi i Frankrig.

Nå, alt ialt et spændende træf. Blot kunne det undre, at ikke flere deltog fra Danmark - heller ingen svenskere var til stede! Synd for dem!

Jens Møller Nicolaisen.





# B15 – historisk oversigt

1938: Første B15 ser dagens lys i juni. Ialt fremstilles 29 "pre-serie" i 1938. Pilotehjul 185x400, svungne kofangere med kofangerhorn (de samme som kom på 11'erne i 1947). De allerførste vogne uden Robriplader på skærmene. Malet kølergitter med lille hul til startsvinget. Motoren drejer venstre om (15/6 G = Gauge).

1939: Nu produceres både Berline- og Familiale samt Conduite Interieure. Een enkelt Cabriolet fremstilles hos Citroën, (andre eksisterende er senere ombygninger). Ialt fremstilles 1883 stk. B15.

1940: 25 vogne fremstilles, heriblandt de sidste 4 familialer, inden krigen sætter en stopper for festen i februar.

1946: 202 Berliner forlader fabrikken. Chevron'erne nu udvendigt på kølergitteret. Pilotehjulene erstattes af BM-pladehjul i november. Et rygte verserer at der også i 1946 skal være samlet en Cabriolet uden for serie.

1947: Store ændringer. Først og fremmest motorens omdrejningsretning, så den nu drejer højre om (15/6 D = Droite). Ny gearkasse, hvor udtaget til startsvinget sidder højere oppe, hvilket også betinger en ændring på 11'erne, nemlig det nye kølergitter med det store aflange hul. På 15'eren er kølergitteret nu forkromet. Produktionstillene er beskedne: kun 44 15/6 G og 74 15/6 D.

1948: Nye hjulkapsler fra april. (De gamle var de samme som på 11'eren). Produktion: 2730 biler.

1949: Ingen ændringer, produktion 6100 biler.

1950: Juni: to luftindtag til motorrummet, placeret på hver sin side af kølergitteret. På oktobersalonen vises 1951-modellen med de nye, kraftige kofangere. Der produceres 11.000 vogne.

1951: Produktionen når sit højdepunkt med 11.500 vogne.

1952: Ændringer som på 11'eren. (Kuffertbagklap, viskere fornedet osv.). Produktion: 8550 vogne.

1953: Familialen kommer på programmet igen, derudover ingen ændringer, men derimod et stærkt faldende produktionstal: 2060 stk.

1954: Ny model: 15/6 H. Laves sideløbende med den almindelige 15/6 D, dog kun i Berline-version. H'et står for "Hydropneumatique" og henviser til bagvognens hydrauliske affjedring – et forstudie til den nye DS19. Desværre fandt ingen 15/6 H vej til Danmark. Produktion: 1240 15/6 D og 1680 15/6 H.

1955: Slut på en epoke: Fabrikken udspyr 440 15 D'er og 1382 15 H'er. Den nye DS19 indtræder i Citroëns program som en værdig afløser for den gamle dronning.

Den totale produktion blev 48.939 biler – rigeligt til at give B15 sin plads i historien! Men det var forbavsende få, som endte i Danmark. Det vides at et par enkelte stykker kom hertil før krigen. Formentlig kom der slet ingen i perioden 1946–48. I perioden 1949–54 solgtes ialt 54 stk. herhjemme.

Jens.



Fabriksfoto af en 15 six G, sikkert én af de allerførste fra 1946.

# Chauffailles

*Besøg på et museum, som viste sig at være en gigantisk salgsudstilling af veteranbiler.*

Af Jørn Jørgensen, journalist.

Du kan få een, - eller tre - eller syv køredygtige, velrenoverede Traction Avant med dig hjem fra Frankrig med kun nogle timers papirarbejde fra landsbyen Chauffailles, som ligger ca 80 km nordvest for Lyon, eller ca 40 km sydvest for Macon, elt efter temperament.

I Chauffailles og på det nærliggende slot La Clayette fra 14-hundredetallet har grev Jøllivet (gad vide hvor han har sit danske Ø fra - i Frankrig) indrettet et bilmuseum, som han selv betegner som unikt i Europa. På slottet er der tale om en egentlig historisk udstilling a la Ålholm Slot.

Men i Chauffailles består udstillingen af ikke færre end godt 300 stk velrenoverede veteranbiler som alle er til salg. Der er et åbent salgskatalog, som særligt interesserede mod en beskeden "kaution". For en dansker var det tilstrækkeligt at deponere sin bilnøgle. "Med de bilafgifter du har i Danmark, skal du jo nok have din bil med dig hjem", sagde damen ved skranken. Og det har hun jo så evigt ret i.

Du kan vælge mellem en velkonservet Delage fra Paris 1934 til 169.000 FF eller en Rolls-Royce til godt 300.000 FF, men du kan også gå hen i den billige ende og finde en tre-hjulet Messerschmidt til 1500 FF.

Grev Jøllivet gør mest i engelske sportsbiler og amerikanske flydere. For tiden har han som specialtilbud den amerikanske præsident Franklin D. Roosevelts skudsikre bil fra 1934. Den holdt til slutningen af 2. verdenskrig og har bl.a. befordret Winston Churchill.

Der er en snes gode MG-sportsvogne til salg og nogle få Triumph'er. Museet/salgsudstillingen besøges af mange englændere, så det er vel ikke så sært.

Salgshallens mange Traction Avant'er findes i et hjørne. En bil, som du kan møde på vejene hver dag har vel ikke den samme interesse som de mere eksotiske engelske sportsvogne. Men tyskere og hollændere har efterhånden fundet vej til grev Jøllivets garage og ikke mindst lageret af reservedele som selv efter franske forhold er interessant.

Og priserne. Ja, alt er jo som bekendt relativt. Men bilerne kan med garanti

selv køre fra hallen og de er alle renoveret i en eller anden grad. Det vil sige at ingen af dem i hvert fald bryder sammen af rust på det nærmeste hjørne.

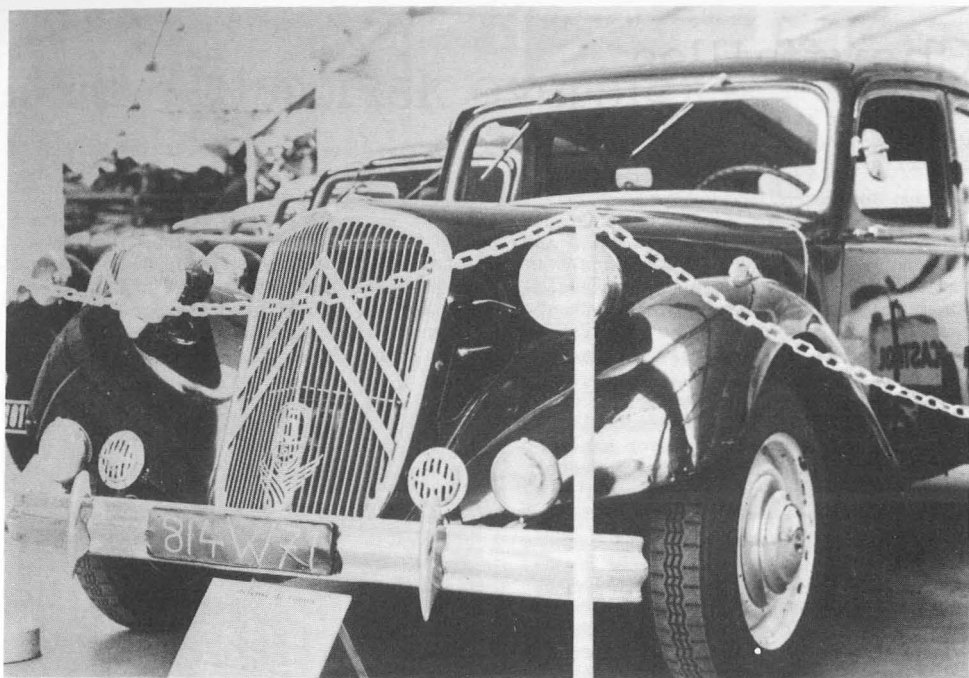
Der stod en række på syv Traction Avanter i hallen, da vi besøgte Chauffailles



*Et kig ned igennem salgshallen. Flere end tre hundrede veteranbiler kan bese. De er alle til salg.*



*I værkstedets gård stod denne T.A. Så vidt jeg har forstand til, er det en 11B. Den skal på værksted efter ferien. Skindet bedrager, for den var trods sit meget pæne ydre ret rusten. Estimeret pris efter værksted ca 20.000 FF.*



*I salgshallen var denne T.A. 15/6 angiveligt dagens bedste tilbud til 33.000 FF. Alt på den virkede velholdt og tilforlideligt.*

i juli. Den ældste fra 1939, den yngste fra 1953. Dertil kom et par Commerciale-modeller, som ikke var udstillet. Priserne varierede fra 23.000 FF til 50.000 FF med en 15/6 i mellemlejet til 33.000 FF som dagens bedste tilbud. En meget interesseret fransk køber svarmede omkring denne sidstnævnte (15/6), men kunne formentlig ikke bestemme sig. Så den står der nok endnu.

Grev Jølivet ejer ikke alle disse biler men har taget de fleste af dem i kommission. Han garanterer imidlertid for bilens standard, da han forlanger, at alle de udstillede biler gennemgår et check på hans eget værksted. Derfor beregner grev Jølivet sig et gebyr, som skal lægges ovenpå bilens pris. Han hjælper gerne med de nødvendige toldpapirer, og det beregnes også til et gebyr. Så regn med ca 10% på bilens pris i handelsomkostninger.

Foruden salg af biler lever greven af at sælge reservedele til utallige veterarbiler, hans værksted udfører reparationer og man kan aftale en total-renovering med ham efter bindende tilbud. Skrankedamen får procenter af salg af bøger, som jeg ikke har set herhjemme, bl.a. "Traction Avant 7 - 11 - 15 - 22" til 130 FF, "Les Fabuleuses Traction" til

55 FF og "50 Ans de Traction Avant - Citroën", som ikke har pris.

En dansker vil typisk nærme sig stedet nordfra ad A6 fra Beaune mod Lyon. Kør fra motorvejen i Belleville og kør via Beaujeu (smuk by) og Les Escarreaux til Chauffailles. Museet hævdes at være åbent syv dage om ugen året rundt fra 9 til 19. Afdelingen på slottet La Clayette er lukket mellem 12 og 14. Greven vil have sin mad i fred.



Da den ny bestyrelse vælges mens dette blad er i trykken, gøres opmærksom på at klubben kan kontaktes hos:

Kasserer Jens Sanning, tlf: 06-524570.  
Materiale til bladet kan indtil d. 1/10 indsendes til Jens Møller Nicolaisen, Ravnsborggade 5A, 4.th., 2200 Kbh. N.



På dette billede ses Cabrio-sedan'en med sin sidste nummerplade, LK 20.554. Billedet er formentlig taget i 1983. Den ene af de to herrer er elektrikerken, Hans Eilif Nielsen. Det er ham der har givet vognen til Aalholm Automobil Museum.

## Cabrio-coach - igen...

I Attraction 152/TractionSpécial 26 lavede jeg en artikel om Berline Décapotable, eller mere dansk: Cabrio-coach modellerne. Her var der nogle billeder af vognen fra Aalholm Automobil Museum. Det blev i artiklen fastslået, at man med en vis rimelighed kan formode, at bilen er ombygget til cabrio-coach her i Danmark, nærmere bestemt hos Brdr. Glad i København.

Der er nu kommet nyt i "sagen", ikke så meget om *hvor* ombygningen er foretaget, men nu ved vi i hvert fald hvornår.

Blandt andre takket være Ole Riisager fra Dansk Veteranbil Klub, er det lykkedes at fremskaffe en kopi af vognens papirer. Den slags gamle papirer giver som bekendt svar på en del spørgsmål.

Bilens stelnummer er 132.935, hvilket tyder på at den har forladt fabrikken hen på sommeren i 1938. Men altså med fast tag, idet Citroën ikke selv har foretaget ombygningen. Af toldattesten, der er stemplet d. 3 februar 1939, beskrives karrosseriet som "5 Personers Cabrio-Sedan, 4 Dørs". På dette tidspunkt er bilen altså ombygget (og det kan stadig meget vel tænkes at være hos Brdr. Glad). Bilen er klar til syn og indregistrering for en Professor Kaj Gottlob på Østerbro. Af re-

gistreringsattesten fremgår det dog, at første registrering sker 18/8-1945. Som bekendt kom der en krig i vejen. Nummeret bliver K 4775.

Af papirerne fremgår det at næste registrering finder sted d. 31/3-1952. Den nye ejer er Slagtermester Jørgen Balling i Søborg og nummer er A 8745. Vognen afmeldes igen den 12/2-1962.

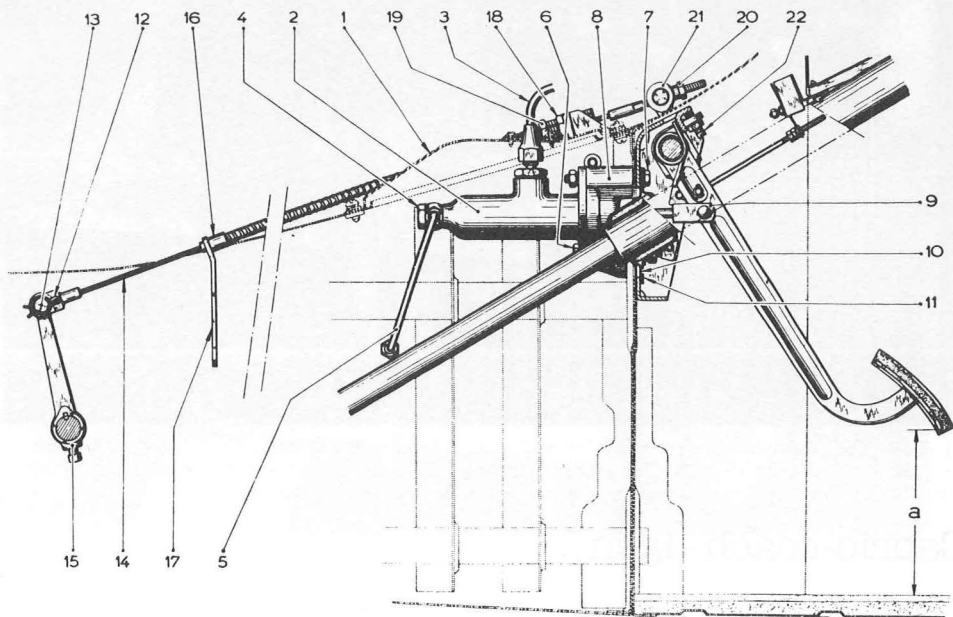
Og nu kommer jeg til at æde nogle af mine ord fra artiklen i nr. 26. Rent faktisk lykkes det for det der omtalte håbefulde menneske at få vognen synet og godkendt. Den heldige er Elektriker Hans Eilif Nielsen fra Nysted, der den 24/8-1962 får vognen indregistreret under nummer LK 20.554. Dog bliver det ikke længe; den 3/1-1964 bliver den afmeldt igen og på et tidspunkt bliver den af elektrikerken foræret til museet.

Vognen er således et særdeles interessant stykke af Tractionernes historie i Danmark.

Som et notabene kan det tilføjes, at tractionen først på et meget sent tidspunkt har vundet generel anseelse i veteranbilkredse. Det er nemlig ikke så mange år siden, at museet forsøgte at sælge bilen på en veteranauktion. Der var bare ingen som havde lyst til at købe den!

JMN.

PEDALIER ET MAITRE-CYLINDRE



Pedalarrangement og koblingskabel på vogne efter 1952.

## Koblingen, 2. del

Af Kim Clasen.



Nå, vi skulle til den del, der handler om samlingen af koblingen. Nu når du har den komplette kobling liggende på arbejdsbordet foran dig, ser du efter at alt er der, og er i god brugbar stand. Hvad med den lille fjeder ved udrykkerlejet - er den hel? Koblingskablet: er det flosset i enderne og arbejder det uden større modstand? Det er meget ærgerligt at skulle stå og mangle en bolt eller en fjeder, når man står og skal samle vognen i weekenden!

Nu må vi hellere starte den egentlige samling af koblingen. Start med at montere svinghjulet. Spænd boltene med 2,5 - 2,7 kgm (D-motor: 5 kgm). Husk at montere lejet og dets daksel, smør lejet med lidt fedt - ikke for meget, da fedtet ellers vil blive slynget ud på koblingspladen, med ryk og rusk til følge! Svinghjulet

kan kun sidde i en position, men for at være på den sikre side vil det være en god ide at afmærke det med kørnerprikker før afmonteringen. (En på svinghjulet, én på koblingens trykfod og én ved krumtappen). Dette er meget vigtigt, da alle disse ting er afbalanceret sammen. Hvis de forskydes indbyrdes kan det medføre en mere eller mindre urolig motorgang og ikke mindst en større belastning af krumtappens lejer (hovedlejerne).

Nu monteres trykfoden med koblingspladen imellem svinghjulet og trykfoden. Koblingspladen centreres med en dorn (se under tips sidst i denne artikel), krydspænd boltene - end med 3 kgm.

Samlingen af koblingshuset foregår i omvendt rækkefølge som ved afmonteringen. Monter koblingshuset på motorblokken - husk dækpladen bag svinghjulet.

Fig 1 - REGLAGE DE LA PEDALE

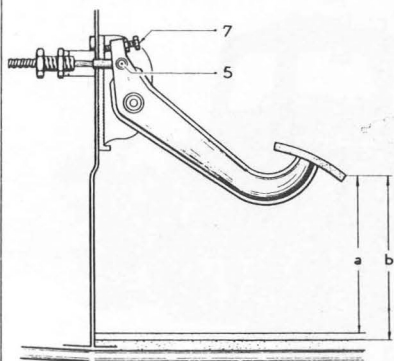


Fig 2 - ENSEMBLE DU CABLE

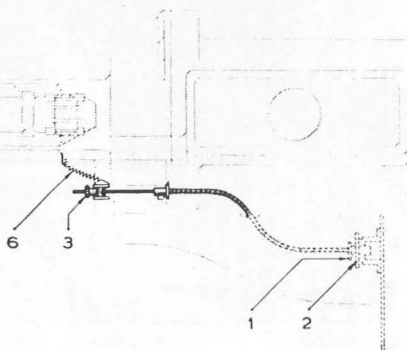
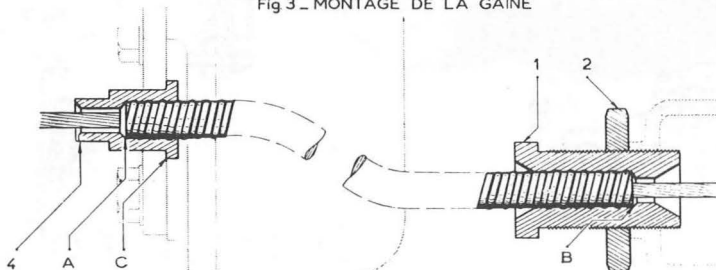


Fig 3 - MONTAGE DE LA GAINÉ



### Pedalarrangement og koblingskabel på vogne før 195?.

Smid nu hele molevitten ned i vognen, saml den færdig og foretag justeringer (se længere fremme i teksten). Husk den tværpind som støtter udstødningsrøret på motorblokken.

De to gange 4 møtrikker som spænder drivakslerne ind på flangerne ved differentialet skal være forsynet med nye fjederskiver og allerhelst med "selvspændende" møtrikker. Spænd dem godt til, da de har det med at løsne sig. Dette kan resultere i at hullerne i drivakslernes flanger bliver ovale!

Hæld evt. gearolien på inden du monterer kølergitteret, da det er noget lettere.

#### JUSTERINGER:

Nu vil det så være på sin plads at nævne de forskellige justeringer af de komponenter som indgår i denne artikel.

Vi starter med udrykkerlejets position i forhold til udrykkerfingrene. Lejet justeres på skruen på venstre side af koblingshuset (set i bilens kørselsret-

ning), således at lejet står 2-3 mm fra fingrene. Lås skruen med kontramøtrik.

Justering af gearlåsen: Justér til et mellemrum på ca 1,5 mm. Skru skruen godt til, helst med en 10 mm topnøgle.

Koblingskablet: Yderkablet skal spændes op, så det nærmest står som et stort S, det skal nemlig virke som fjeder for inderkablet. Hvis yderkablet ligger for slapt vil koblingen kunne ruske! Inderkablet justeres således at der er en frigang på koblingspedalen på 1,5-2 cm.

#### TIPS:

Her er så nogle tips vedrørende koblingen.

Gearkassen har en uvane med at smide olien ind til koblingen. Koblinger hader olie. Der sidder skam en olieslynge på koblingshuset, dér hvor højgearsakslen går igennem, men den formår ikke altid at holde olien på den rette side af koblingshuset. Derfor kan det stærkt anbefales at foretage følgende ændring af olieslyngen - det kræves at koblingshuset og

Fig. 1

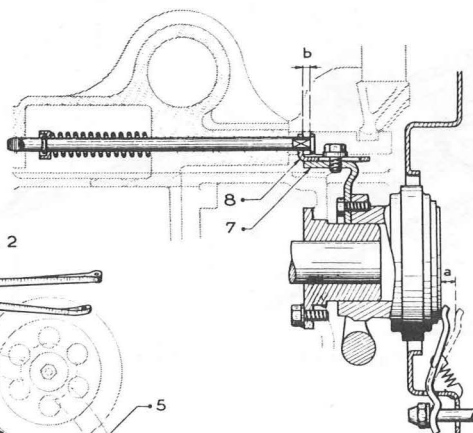


Fig. 2

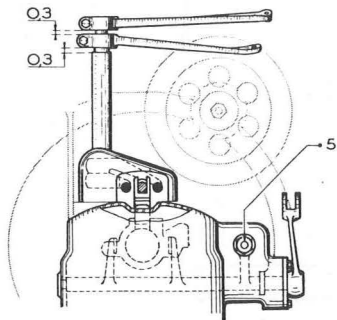
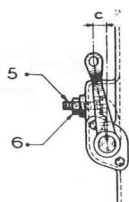


Fig. 3



Diverse justeringer:  $a = 2-3$  mm.  $b = 1,5$  mm. 5: skrue til justering af udrykkerlejets position i forhold til udrykkerfingrene. 6: kontramøtrik til låsning af justereskruen.

gearkassen skilles ad. Olieslyngen afdræjes således at der kan blive plads til en simmering med målene  $25 \times 35 \times 7$  mm. Simmeringen skal sidde mod gearkassen.

Udrykkerlejet kan være svært at få fat i nu om dage. Fortvivl ikke! Et udrykkerleje fra en ganske almindelig Folkevogn, nemlig et leje der måler  $35 \times 72 \times 16$ . Det originale leje måler  $35 \times 72 \times 17$ . Den lille millimeters forskel er uden praktisk betydning. Det eneste du behøver at foretage dig, er at fjerne de to små "ører" der sidder på siderne. Dette gøres med en vinkelsliber. Vask lejet ned i benzin og smør det let. VAG-reservodelsnummer på lejet er: 111-141-165-A.

Montering af trykfoden og koblingspladen kræver en dorn - eller en gammel højgearaksel. Denne sættes igennem trykfoden og igennem koblingspladen og ind i svinghjulets leje. Herved bliver det muligt at centrere koblingspladen inden tilspændingen af trykfoden. Hvis du ikke råder over en højgearaksel kan du måske

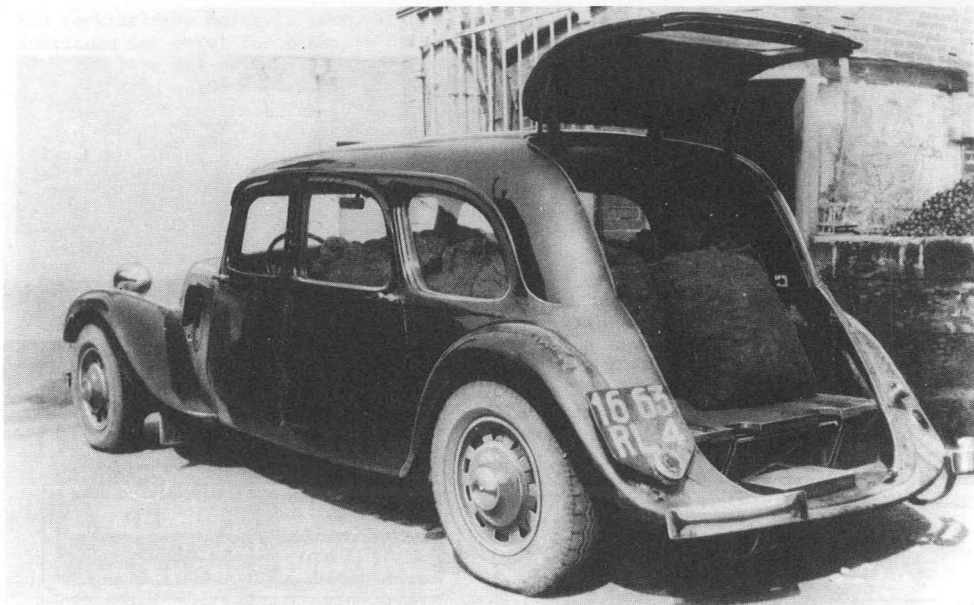
fremstille en dorn, som har samme mål.

Jeg har med vilje ikke beskrevet justeringer af selve trykfoden, da jeg mener, at nå man aligevel har hele koblingen indlagt hos koblingsfirmaet for at få slebet anlægsfladerne samt at få ny belægning nittet på og måske også skal have nye udrykkerfingre monteret i trykfoden, er det ret nærliggende at få firmaet til at justere trykfoden. Desuden kan man flere steder købe færdige trykfødder som er "lige til at montere".

Der findes adskillige forskellige typer koblinger og svinghjul, store og små, tunge og lette, alt efter hvilken vogntype og årgang det drejer sig om.

Sluttelig vil jeg gerne understrege at du altid er mere end velkommen til at ringe vedrørende teknisk information. I sommerens løb har jeg kunnet tælle 17 opringninger fra Sverige og Norge, men kun 3 fra Danmark. Altså: Ring blot!

Kim Clasen.



*Dette billede, som er fundet i FDM's arkiver, har såvidt vides aldrig tidligere været offentliggjort! Det viser én af to prototyper, som ifølge Olivier de Serres blev fremstillet i 1937. Man ser tydeligt hvordan pilotehjulene er retoucheret ind på billedet; vognen er i virkeligheden forsynet med de gamle 'STOP'-hjul. To billeder af den samme bil kan ses i de Serres' bog "Le Grand Livre de la Traction Avant".*

## 11C Commerciale

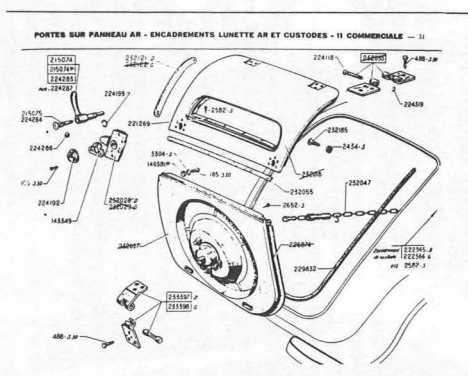
1988 er unægtelig noget af et jubilæumsår i Citroën-henseende!

Foruden B15's 50 år og 2CV'ens og HY's 40 år, kan vi fejre 50-året for superlimousinen for den handelsrejsende: Citroën 11 Commerciale.

Dels for at markere dette jubilæum og dels for at indfri et gammelt løfte (se TractionSpécial nr. 18) bringes her en kort præsentation af 11 Commerciale.

Commercialen er en karrosserivariant af 11 Familiale, men med stor bagklap og nedfældelig bagsæde. Teknisk set er vognene identiske, altså med lavere gearing (kron- og spidshjul 8 x 31) og større udveksling i styretøjet. Rattet er til gengæld mindre. Dækdimension 185x400. Dette er altså de ting som Commerciale har til fælles med Familiale, men som adskiller dem begge fra de øvrige tractioner.

Renault 16 blev i sin tid annonceret som verdens første personbil med stor bagklap. I vore kredse hører man tit det samme om 11 Commerciale. Fakta er, at man allerede i 1926 kunne købe sig en Citroën B14 Commerciale - en lukket personbil med bagklap, hvor man endda kunne tildække de



*Førkrigs-bagklappens bestanddele. Denne udformning (à la DS Break) var den gængse før krigen og fandtes også på de i teksten nævnte biler.*

bagerste sideruder med to tilhørende plader. Lignende karrosserier er bl.a. lavet af Ford (A) og i treåiverne også af Renault(!).



Produktionen af Citroën 11 Commerciale fandt sted i to perioder: 1938-41 og 1954-57. På førkrigsmodellerne var bagklappen todelt, hvor den nederste del var aftagelig. Fra 1954, hvor den nederste del havde "kufferten" blev det til én stor bagklap som var hængslet foroven.

Commercialen må ubetinget siges at være den mest praktiske af alle tractioner. Anvendelsesmulighederne var utallige, hvilket Citroën heller ikke undlod at gøre opmærksom på i salgsbrochurerne. Desuden kan det nævnes, at Citroën både før og efter krigen fremstillede ambulancer med Commercialen som udgangspunkt.

Bilen er beskrevet i FDM's "Motor" i 1938. Desuden har jeg ét eller andet sted (var det i Dansk Vintage Motor Club's blad?) læst en prøvekørsel, hvor en dansk motorjournalist i 1938 havde kørt vognen i Frankrig. På trods af skribenternes ubetingede begejstring nåede Commercialen desværre aldrig at blive importeret til Danmark. For førkrigsbilernes vedkommende



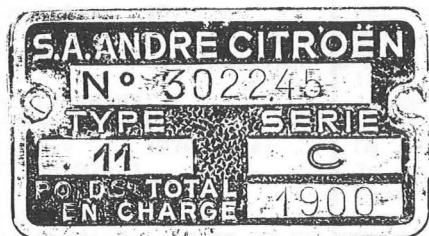
*Med lidt hjælp fra tuschpennen ses her bagklappens form, på en noget besynderligt lakeret efterkrigs-commercial. Billedet er taget i Sydfrankrig i 1981.*



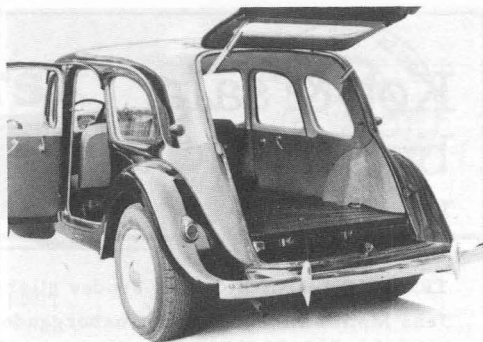
*En flot, tyskegistreret 11C fra 1956, i funktion som komfortabel rejselimousine, ved det store træf i Paris 1984. Commercialen har selvfølgelig klapsæder som i en Familie. Desuden kan det højre forsæde klappes fremefter, hvilket muliggør transport af særdeles lange genstande inde i vognen. A propos genstande var glassene i hjemmebaren tomme!*

kan forklaringen muligvis være, at produktionen har været for beskedent til eksport (hvilket dog tilsyneladende ikke har spillet nogen rolle for cabriolet'erne). Hvad angår produktionen fra 1954-57, kan vognenes noget udefinerede status som en mellemting mellem en person- og varevogn, set i sammenhæng med den danske import- og afgiftspolitik, være årsagen.

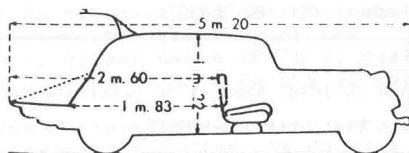
Blandt medlemmerne i vor gode forening findes p.t. en enkelt Commerciale - en 54'er, som importeredes sidste år. Lad os håbe at dette er begyndelsen til den import der aldrig blev til noget - dengang.  
Jens.



Stelnummerplade fra en Commerciale årgang 1955. Bemærk typebetegnelsen 11C. Med en egenvægt på 1200 kg. bliver lasteevnen hele 700 kg.!



Et billede fra 1954, der viser vognens voluminøse interiør. Reservehjulet er af reklamemæssige årsager fjernet...



På den tidlige model kunne den nederste bagklaphalvdel fæstnes i forskellige positioner - bl.a. helt ned, så man fik et langt lad.

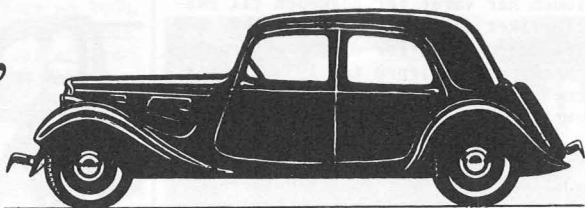
CITROËN TYPE 11C COMMERCIALE - PRODUKTIONSTAL:

År:	1938	1939	1940	1941	1954	1955	1956	1957
Stk.:	1189	1478	542	350	2437	3939	2239	680



I sidste nummer af bladet vistes et billede af ovenstående automobil, en noget ombygget Normale-cabriolet på københavnerplader. Her er et nyt billede af den, som måske kan kaste nyt lys over dens historie. Det stammer fra en artikel om Grete Søneck fra ugebladet "Hjemmet". Lad nu være med at ringe hende ned...!

# 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 Normale 1956, med 11D-motor. Kun kørt 94.000 km af 1 ejer. 100% original og fejlfri. Motor + gearkasse renoveret. Sælges synet og indregistreret.

Per Bødker, tlf: 02-364337.

## Sælges:

Citroën 7A 1934, komplet og original. Motor renoveret. Ring og hør nærmere.

Lisbeth Vest, tlf: 06-983177.

## Sælges:

Nye øvre bærearms silentblokke i ombytning. Komplet pr. sæt (begge sider) 500,- kr. + evt. forsendelse.

Peder Grønberg, tlf: 01-114042 eller Kim Clasen, tlf: 02-443712.

## Sælges:

Citroën 11 Sport 1952, god og regulær stand (den med reservehjul i bagklappen). Bilen er delvis adskilt, men komplet (ikke særlig slem hvad rust angår). Forsynet med pilotefølge og det originale ekstraudstørs-rat. Danske papirer og toldattest haves. Prisdé: 25.000,- kr. eller bud.

Stig Vestergaard, Fuglsangvej 11, 5464 Brenderup. Tlf: 09-441579.

## Sælges:

Citroën 11 Sport 1952, restaureret og køreklar, sælges billigt.

Original reparationshåndbog. Baglygtebunde til Harpoon baglygter. Hvide forlygtepærer med fransk fatning. Dæk: Michelin 165x400 sælges billigt.

Mærket til indklæbning i handskerumsklappen, med kørsels- og veligeholdsinstruktion sælges. Mærket er som det gamle originale, genoptryk, men ikke nyfremstillet, i virkelig god kvalitet. Kun få stykker.

Jørgen Kjær, tlf: 06-983177.

## Tilbydes:

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

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

## Søges:

Alt i tekniske cirkulærer (forhandlercirkulærer) vedr. Citroën T.A. 1934-57.

Oplysninger om Panhard i Danmark: Biler, gamle ejere, registreringsnumre, billeder, brochurer. Specielt søges tidl. ejere af min Dyna Z, reg.nr. KA 31.100, 1959-60 (Citroën?) og MA 29.839, 1960-61. (Nej, jeg er ikke gået over til et andet mærke).

Jens Møller Nicolaisen, tlf: 01-395320.

KODAK ED 200 5076



15  
6 CYL

12

12A