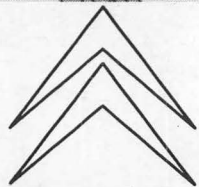
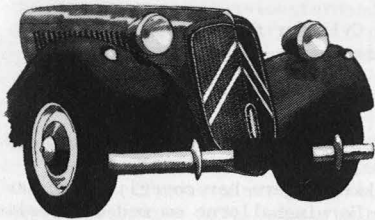


Attraction 168





42

TRACTION SPÉCIAL

Klubblad for Traction Avant Danmark

Nyt fra ind- og udland

Det må vist være forår nu. I hvert fald når vi ser på de forskellige tilbud om arrangementer her i foråret og til sommer. Pinsen er traditionen tro tidspunktet hvor der er flest arrangementer, det te er også tilfældet i år. Billund Museumspark holder officiel åbning, hvor vi er inviteret sammen med andre veteranbilklubber - tilmelding til Karl Halbe fra ID/DS-klubben, tlf: 75151442 (privat) eller 75138244 (arbejde).

Dernæst er der jo træffet i Bourgogne - også i pinsen.

Og så er der Svenska B11-klubbens sommermøde. Det finder i år sted på Stocklycke Vandrehjem, som ligger ved Ombjerg, riksväg 50 mellem Vadstena og Ödeshög. Prisen på dette træf er 500:- Skr pr person. Muligvis bliver der fælles kørsel fra Jylland - kontakt Jørgen Kjær.

Af andre tilbud kan nævnes stumpemarkedet i Herning den 10/3. Ole Meldgård afholder lokalmøde efter markedet.

I Belgien er der "Olldtimmer marked" i Antwerpen den 3-4 marts. Dette marked skulle være lige noget for os Citroën-ejere.

Der er nu 10 biler som har betalt og tilmeldt sig turen til Moskva - heraf 8 tractioner. Alt tyder på at det bliver en velarrangeret tur med mange oplevelser. Den Schweiziske og den Engelske tractionklub har rettet en henvendelse til Citroën i Paris angående kørsel med blyfri benzin i 11'eren. Citroën har svaret at man ikke anbefaler at køre blyfrit, idet man ikke mener at udstødningsventiler og -sæder kan holde - dog skulle en enkelt tankfuld nu og da ikke kunne skade.

-K.C.

Sommertræf i Svenska B11 klubben

Træffet afholdes igen i år i pinsen, den 2-4 juni på Stocklycke vandrehjem, som ligger på rigsvej 50 mellem Vadstena og Ödeshög, på østsiden af Vätteren.

Pris ca. 500 kr. pr. person.

Der er ca. 250 km. fra Gøteborg og 300 km. fra Helsingborg, så det er ikke noget at regne i en 11' er.

Byfest i Tulstrup

Lørdag den 23. juni 1990.

Det er "Pølsemandens" hjemby, der afholdes byfest med at invitere Traction Danmark og Vintage Clubbens medlemmer med familie, til at møde op med deres gamle køretøjer. De skal opstilles på festpladsen til beskuelse.

Om aftenen vil der blive serveret en platte, mens der spilles op til dans ved Candy Music.

Der er sørget for vagt ved køretøjerne. PRIS : 20 kr. for voksne, børn gratis. Campingplads forefindes.

Yderligere oplysninger og tilmelding er senest 13. juni til:

Ole Meldgård TLF. 97 153885.



Billederne til dette nummer kom fra Peter Bering, Peter Juel Jeppesen, Jørgen Kjær, Kim Clasen og Jens Møller Nicolaisen.

Aktivitetskalenderen

Februar:

Lør 24/2

Denne lørdag skal vi ud til Roskilde Cylinder Service for at høre om hvordan man renoverer topstykker, oliepumper, ja hele motorer. Tilmelding til Kim på 44443712.

Marts:

Lør 10/3

Stumpemarked i Herning. Efter markedet åbner Inge og Ole Meldgård endnu engang deres hjem for et lokalmøde, med et let ta' selv bord. Efterhånden som klubbens medlemmer ikke længere har energi, eller har mangel på kontanter, kan de så bytte Herninghallerne om med Oles Pølseveteranbilmarked. Tilmelding: 97153885.

Lør 17/3

Lokalmøde hos Thomas Jensen i Nysted med besøg på Ålholm Automobil Museum. Der vil være mulighed for overnatning. Tilmelding på tlf: 53871946, senest 13/3.

April:

Lør 7/4

Møde på PAVA-centret på Sjællandsbroen i København, hvor vi kan høre noget om hvad vi kan gøre for at holde rusten fra vores biler. Medbring selv din 11'er, så den kan komme på liften og blive gået efter i krogene. Tilmelding til Kim på 44443712 mindst 14 dage i forvejen.

Lør 7/4

Vestkysten kalder! Lokalmøde i Hanstholm - mødetid senest kl. 15. Evt. overnatning kan arrangeres. Mød nu op med 11'erne, da alle i byen er underrettet om invasionen af disse skønne biler. Tilmelding og yderligere oplysninger: Helge Gedebjerg, tlf: 97961497, i arbejdstiden: 97961690.

Maj:

Lør 5/5

Lokalmøde i "Le Garage" hos Bjørn Mogensen i Helsingør. Temaet bliver noget om olie, smøring og servicering af 11'erne. Tilmelding på tlf 42220205 (i arbejdstiden) eller 42101477.

Juni:

Lør 2/6

Officiel åbning af Billund Museumspark - Tilmelding til Karl Halbe, tlf: 75151442 (privat), eller 75138244 (arbejde).

2/6-4/6

Træf i Bourgogne. Stor sammenkomst for alle tractioner. Arrangør: Club de la Traction Bourgogne. Flere informationer følger i næste blad.

2/6-4/6

Svenska B11-klubbens sommermøde. Se omtale andetsteds i bladet.

Lør 23/6

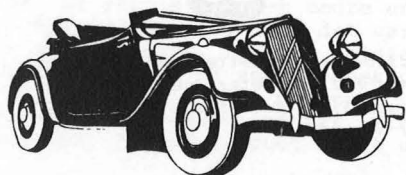
Byfest i Tulstrup, Jylland. Se omtale andetsteds i bladet.

August:

17-19/8

Sommertræf '90 i Aalborg. Se omtale andetsteds i bladet.

TRACTION *SPECIAL*



Motorhistorisk Samråd

I forbindelse med finanslovsforhandlingerne i folketinget sidste efterår gik som bekendt spørgsmålet om vægtafgiften i studehandelen mellem regeringen og fremskridt partiet.

I forbindelse med lovforslaget om forhøjet vægtafgift har Niels Jonassen (DVK) på vegne af Motorhistorisk Samråd dels skrevet til folketingets skatte- og afgiftsudvalg og dels været inde for at tale med udvalget.

I udvalget var der et flertal for at udvide ordningen med nedsat vægtafgift til 1955 - men i folketingssalen var der et flertal imod.

Vi havde ønsket at få udvidet ordningen til 1955 med en afgiftssats på 15 % mod nu 25 %.

De der ville os det godt var Socialdemokratiet, CD og SF. Men regeringen havde så travlt at de ikke havde tid til at lytte.

Det var bare ærgerligt, så nu må der arbejdes på længere sigt.

Vi kan nu så tværtimod se frem til en stigning i vægtafgiften. For dem der ikke er klar over det kan det oplyses at køretøjer, der er indregistreret før 31-12-50 betales der kun 25 % af den ordinære afgift.

Det havde jo været dejligt hvis der var blevet skabt lige vilkår for alle vore Traktioner.

Jørgen Kjær

Sommertræf 90 i Aalborg

Vi er nu så langt med forberedelserne til årets Sommertræf, at indbydelserne vil blive sendt ud til samtlige medlemmer i slutningen af februar, så på dette tidspunkt, hvor du læser bladet, vil du formentlig allerede have fået indbydelsen.

Som træflogo har vi valgt en kombination af to tekniske vidundere. Nemlig vores egen kære traction placeret ovenpå et af Aalborgs vartegn - Aalborgtårnet.

Foruden at begge er tekniske bedrifter, er de også udviklet i det samme år, nemlig 1933.

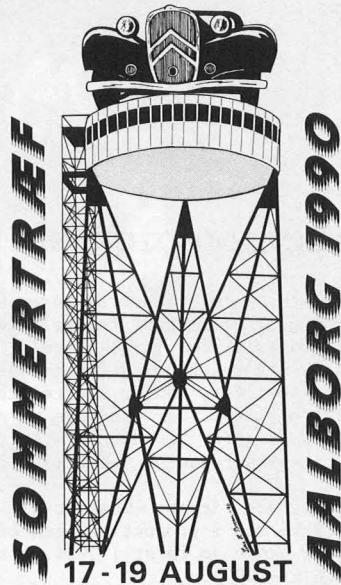
Historien siger jo, at André Citroën satte ingeniør André Lefebvre til på 13 måneder at udvikle den forhjulstrukne Citroën. Da modellen blev præsenteret for offentligheden i marts 1934, er det let at regne ud, at hele 1933 er gået med at løse de indviklede konstruktioner.

Ifølge Autohistorika lød Citroën's direktiv til Lefebvre således: "Byg en bil med revolutionerende design. En bil med lukket karrosseri og med plads til 4

personer. Den skal være komfortabel og sikker. Den skal have en topfart på 100 km/timen og et benzinforbrug på 10 km pr liter".

I Aalborg kan man med lidt fantasi forestille sig at orden lød således: "Byg et tårn i et revolutionerende design. Et tårn med åbne stålkonstruktioner og en restaurant på toppen med plads til 55 mennesker. Turen til toppen skal foregå komfortabelt og sikkert i en udvendig elevator".

Tårnet der er 55 meter højt, blev konstrueret af en ingeniør S. Rønnow, og den specielle anledning var en nordjysk udstilling, der i 1933 blev afholdt for at vise landsdelens udviklingshistorie, tidsmæssigt fra stenalderen til stålalderen, og erhvervsmæssigt fra det første primitive erhvervsmenneske, fisker- og jægermanden, til kræfternes samspil, der har muliggjort landsdelens nuværende storvirksonheder.

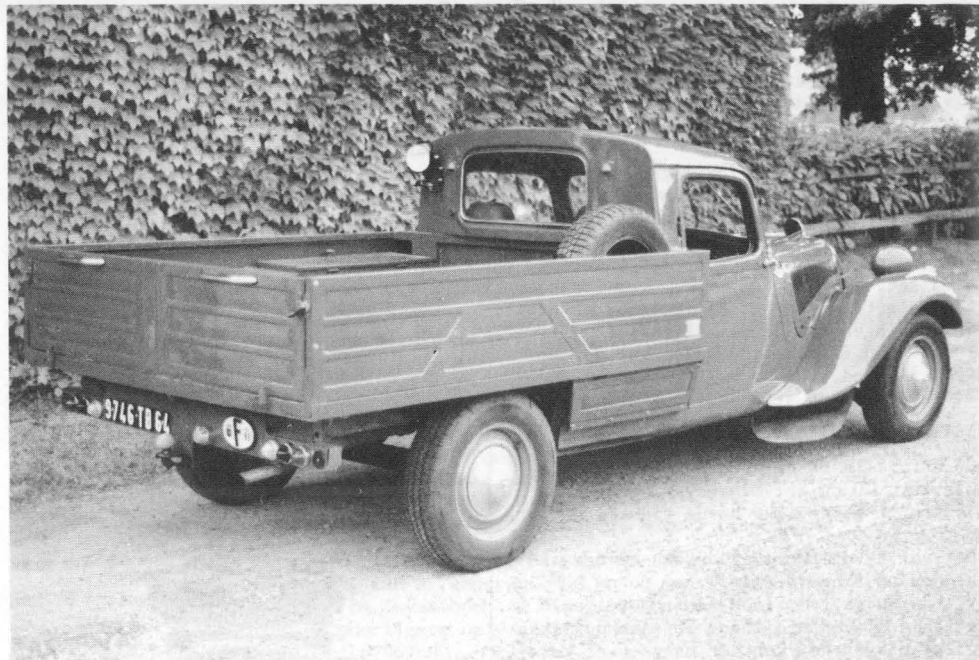


Prisen for Aalborgtårnet var i 1933 52.304,87 kr., hvilket jo nok er betydeligt mindre end det kostede Citroën at udvikle den traction, der idag bereder så megen glæde for de lykkelige ejere.

Vi håber, at rigtig mange medlemmer tager imod tilbuddet om at deltage i SOMMERTRÆF 1990 i Aalborg.

Læs den udsendte indbydelse og find ud af, at der er fordele ved at tilmelde sig rettidigt - og rettidigt er den 1. juni 1990.

hilsen Træfgruppe Aalborg
Hans Henrik og Jørgen.



En traction pick-up

I begyndelsen af halvtredserne foregik der en ombygning af tractioner forskellige steder i Frankrig. Der var ikke tale om en systematisk ombygning hos autoriserede Citroensamlefabrikker, men de fleste steder på privat initiativ. Der manglede jo en eller anden form for "Commercial-Vehicle" der først i halvtredserne i Citroens BII program.

Den autoriserede Citroen -Commerciële var jo endnu ikke sat i produktion igen efter krigen, det skete jo først i 1954. (se Attraction nr 159).

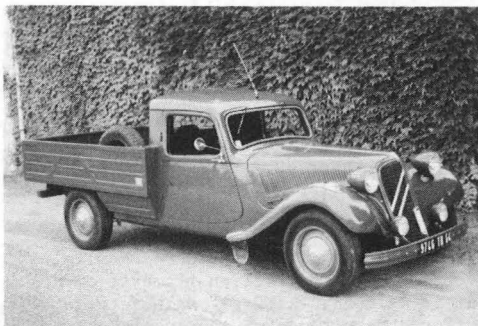
Mange gange skete det med montering af en Peugeot-bagende.

Kønt ? Vurder det selv, men set i tractionshistoriens lys er køretøjet jo interessant.

Jeg har set en enkelt til salg i Frankrig og den ses på billederne.

Bilen er til salg og nærmere oplysninger om standen og pris kan fås hos undertegnede.

Jørgen Kjær



Vognen på billedet kan dog allertidligst være ombygget i midten af 60'erne, idet ladet kommer fra en Peugeot 404 (og ikke en 403). Bagruden og dens ramme er fra en Renault 4.

-red.



Lokalmøde i Valby

Knappt var vi kommet os efter nytårsaftnen, før det nye år blev indledt med et lokalmøde - nemlig mødet hos John Reelev, som fandt sted allerede den 5. januar. Nå, man skal jo rejse sig fra det træ man er faldet ved - diverse drikkevarer var heldigvis inden for rækkevidde hele aftenen. Ja John var sandt at sige ikke uforberedt på at få gæster den aften! Bordet var dækket da vi kom. Ikke med kulinariske specialiteter, men derimod med gearkasser og diverse gearkasseindmad i lange baner. Åndelig føde altså! Jojo, der var da også mad at få, men den stod på et andet bord.

En gearkasse blev udvalgt, og i løbet af aftenen skilt ad og samlet igen. John og Kim gennemgik minutiøst (og pædagogisk) hver eneste operation; herunder justering af kron- og spidshjul. Alle blev vi klogere, for ingen er så kloge, at de ikke kan lære noget. Indimellem kunne man så fugte ganen i rummet ved siden af Johns lange garage - hjennebaren. Tak til John - fordi du har gidet at grave så meget jord væk, at vi kunne være der allesammen (vi var omkring 25), og tak for et flot traktement!

-jmn.



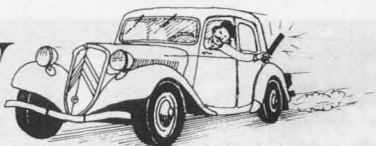
Coupé fra Rumænien

Denne 7 eller 11L Coupé er fotograferet af Kim Clasens far, på en ferierejse til Rumænien for nogle år siden. Ved et tilfælde kom Kims forældre forbi et sted hvor der var veteranbil-trafik. Synet af Coupéen fik dem naturligvis til straks at standse op. Det fremgår iøvrigt tydeligt af billedet, at det ikke har været let at

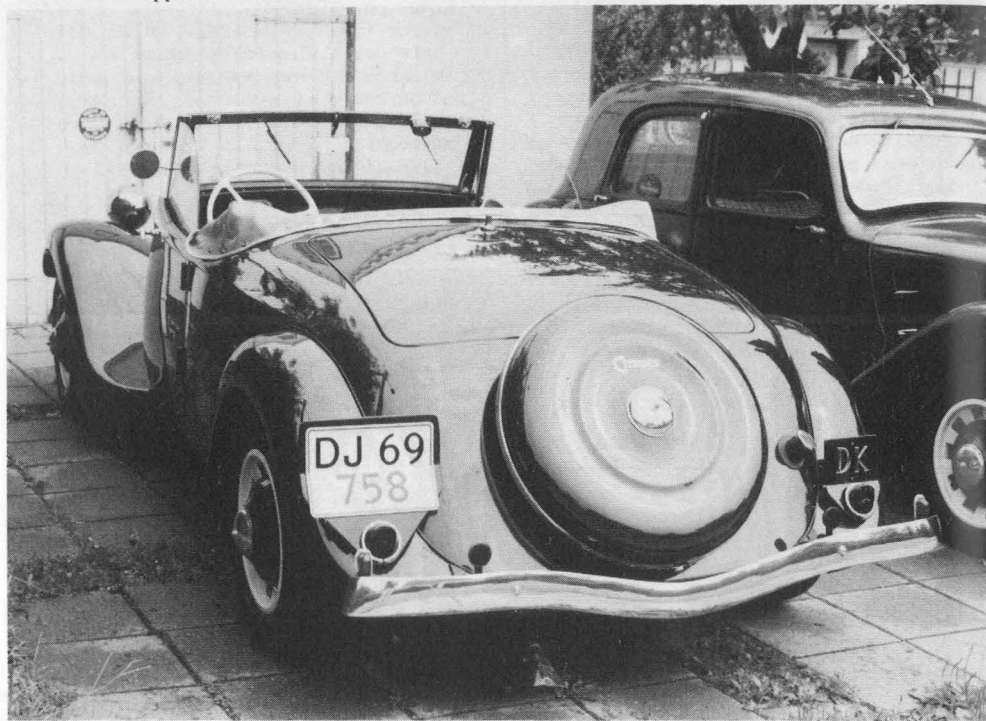
skaffe 11'er-stumper i Ceausescus Rumænien. Forskærmene kunne se ud til at stamme fra en helt anden bil, lygterne er heller ikke Citroën, hjulkapslerne (og måske endda fælgene med) ligner mest VW. Hvad der ikke fremgår her i bladet er at vognen er lakeret i en besynderlig farve, nærmest mørk pistaciegrøn...

-jmn.

STAFFETTEN



Peter Juel Jeppesen - Citroën B 11 Normale Cabriolet 1938 - stel nr. 125.258, DJ 69.758



Endelig lykkedes det redaktøren at få tid til at skrive om cabrioletten, der derover fremviser sit smukke bagparti.

I Attraction Special nr.12 fra marts 1985 har jeg berettet om min Citroën-interesse, og om vores mange glæder med den gamle sorte normale fra 38. Dengang sluttede jeg med at fortælle at nu skulle normalen snart på en velfortjent rekreation når restaureringsprojektet omkring min cabriolet (snart) var tilendebragt...

Hvem kunne vide at der skulle gå endnu fem år førend cab'en endelig efter sammenlagt ni års restaurering kunne tages i brug i august 89. Nå, men her er historien så....

Vi skal tilbage til 1980, hvor det efter flere års søgen og under lidt dramatiske omstændigheder lykkedes

mig at erhverve cabrioletten. På det tidspunkt havde jeg ved enkelte lejligheder set Erik Schultz's og Erik Keldstedes cab'er og jeg havde budt på en enkelt i Frankrig som nok var for dårlig og for dyr. Det korte af det lange var ihvertfald at sådan een måtte jeg eje...

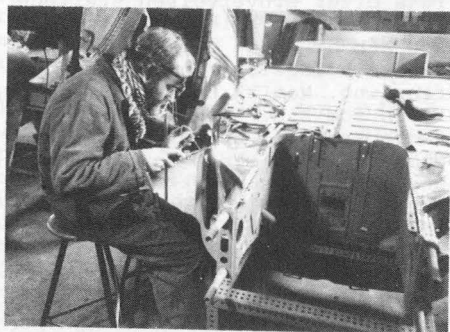
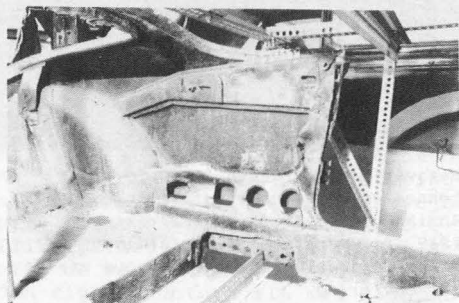
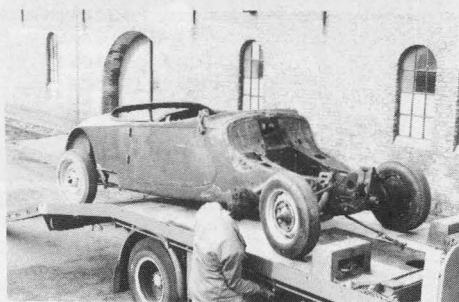
En citroën-entusiast, Ejvind Mathiesen på Amager (som er medlem af klubben) havde i midten af 1970'erne med Keldstedes mellemkomst opnuset to helt specielle gamle 11'ere. Ordet specielle går i denne sammenhæng på at det drejede sig om en 11 normale coupé og en cabriolet. De var begge til salg men især den lukkede var ikke særlig eftertragtet fortalte Ejvind, da alle der så den syntes den var meget grim. Henrik LUndberg i Helsingborg bekræfter historien om den "grimme ælling" som in-

gen gad eje, men som Henrik jo med sikker sans bragte til Sverige for en selv dengang rimelig pris. Den anden 11'er - den åbne - var på daværende tidspunkt langt mere interessant og Ejvind M. købte vognen til sin samling af 11'ere som allerede talte flere gode "sportere". Cabrioletten var , skulle det snart vise sig efter sine otte tidligere ejere, i umådelig dårlig stand. På den anden side var den efter forholdene rimelig komplet.

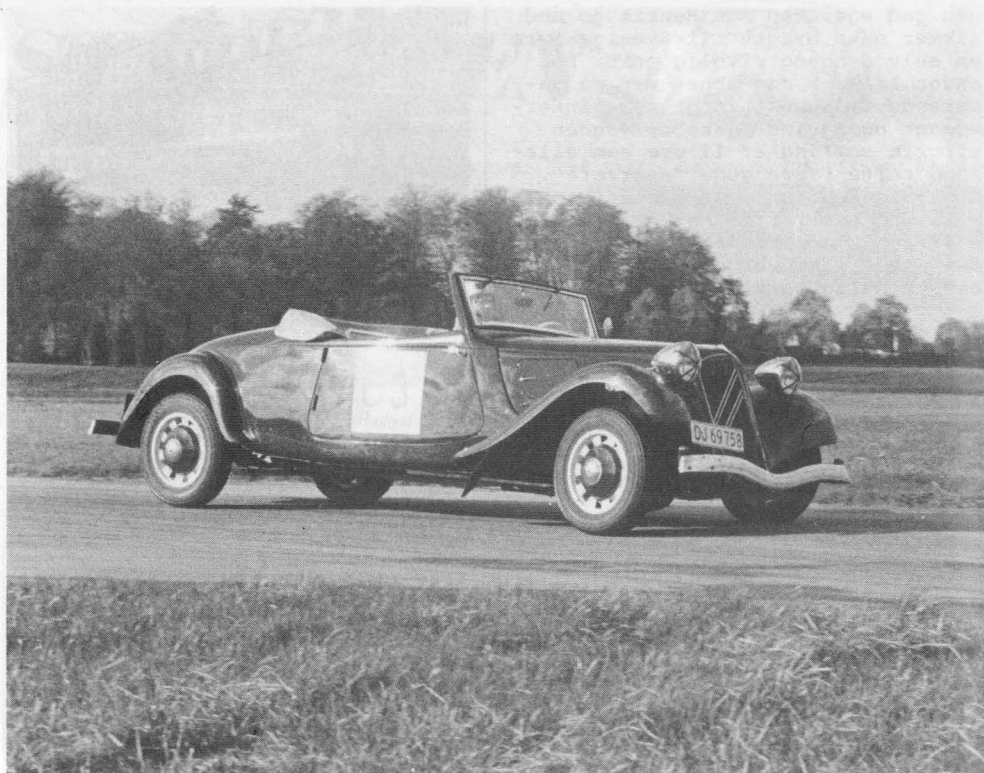
Jeg opsøgte i sommeren 80 flere gange Ejvind for at formå ham til at sælge, men uden held. Ejvind gik derimod selv og tog tilløb til restaureringen og havde opstaldet vognen i en nærliggende garage i Uplandsgade. Nu ville skæbnen at den pågældende ejendom i Uplandsgade netop i august 80 skulle gennemgå en større fornyelse, og at garagerne i gården helt skulle fjernes. Det fik jeg tilfældigvis at vide fordi viceværtens barnebarn gik i skole med min søn og fordi de to knægte havde leget i gården med "en åben gammel Citroen i en af garagerne". (ja - den er godt nok lidt langt ude, men for en gangs skyld var det rigtigt med den åbne Citroen i den faldefærdige garage)....

Garagerne skulle imidlertid ryddes med dags varsel. Det var Ejvind ikke opmærksom på da jeg endnu engang indfandt mig på hans adresse. Ejvind troede nok i begyndelsen at jeg forsøgte at bluffe men fik snart syn for sagen efter et besøg i Uplandsgade hvor gården var fyldt med store gravemaskiner, som skulle rydde garagerne den næste dag.

Et nyerhvervet byggeforeningshus gjorde udslaget for Ejvinds vedkommende og cab'en skiftede ejer for niende gang for den nette sum af 20.000 kr. Min familie var himmelfaldne - bilen kunne jo hverken køre endsige flyttes ved egen hjælp. Forretagenet kunne kun realiseres hvis jeg solgte min nyrestaurerede Ford A Town Sedan. Det gjorde jeg så - et stk. Fordvogn i perfekt stand solgt for 45.000 kr. byttet til 1000 kg rustent jern uden sæder uden lygter osv - hvad fatter gør er altid det rigtige!! Hvad søren - der var jo hele 25.000 i "overskud" til restaureringen.

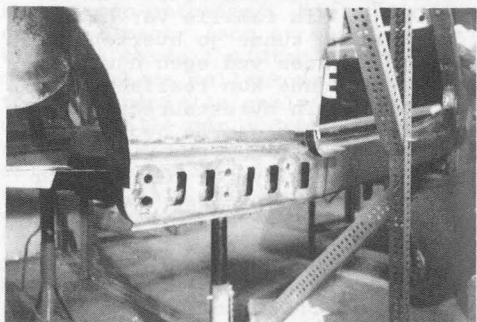
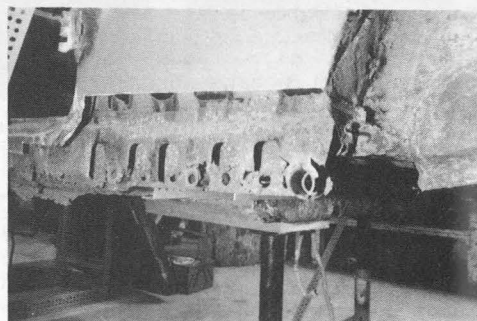


Fra oven ses hjemtransporten i 1980 og nedenunder læsses skotbunken af ved Christianias Veteranværksted, hvor det meste af restaureringsarbejdet er foregået. I midten ses rustskadernes omfang og gitteret omkring vognen anes. Nederst svejser Jan B. ny bund i skinkerne



Herover ses Citroéneen i aktion på vej gennem en kurve under afviklingen af Annisse Speed Trofæ den 22. oktober 1989. Til venstre ses forfatningen af de gamle indervanger samt de nye efter montering.

Straks efter erhvervelsen startede en vurdering af bilens ædlere dele i det håb at mange dele nok kunne anvendes umiddelbart efter grundig afrensning. Men ak nej - bortset fra motoren som E.M. havde lagt i efter hovedreparation, så var resten af vognen i yderst ringe forfatning. I flæng kan nævnes: Knækkede og forvitrede vindspejlsstolper, en skæv og bulet bagvogn, tærede og revnede skærme, dørhængsler med brædebolte i stedet for nagler, gennemtæret vognbund, bulet benzintank osv. Men det var slet ikke det værste det var nemlig nok panelerne. Yderpanelerne så ved første øjekast pæne ud, men bag dem var de bærende inderpaneler faktisk væk (som fotografierne andet steds viser). Hertil kom så at en dygtig landsbysmed tidligere havde ombygget vognen til firepersoners "under kalesschen" ved at





Efter pladearbejdet blev alle karosseridele prøvemonteret og tin blev lagt i buler og langs kanter. Dørhængslerne fik nye nagler med smøre- nipler. Underst venter karossen på maleren.

bortskære den kasse som ligger under kalesschen, og som er ret væsentlig for karosseriets stabilitet.

Efter at have sundet mig lidt på kendsgerningerne var der kun to muligheder for videre handling - enten at smide hele møjet væk inden det kom til at koste flere penge og ærgelser, eller at gå på med krum hals som om ingen ting var hændt. Jeg valgte det sidste og sammen med tu-

sindekunstneren og pladesmeden Jan Bischoff lykkedes det den første vinter at fremstille og montere nye inderpaneler og ny vognbund. For at sikre at bilen kunne holde faconen undervejs monterede vi et "bur" i vinkelprofiler tæt uden om karossen således at dørmål og vinkler hele tiden var fastholdt.

Især de første år var jeg optimist og regnede helt sikkert med at være klar med vognen til det store 50års-jubilæum i Paris i 1984. Det viste sig snart at være helt urealistisk, da livet jo også består af andre ting end gamle Citroëner... Vi skulle faktisk op omkring 500 timers

pladearbejde førend "basiskarossen" var færdig engang i 1985. Derefter kom arbejdet med de mange løse karosseridele, herunder mit særlige mareridt - dørene. Idag kan jeg se at det nok havde været bedre starte helt forfra ... Bagklappen var god og uden buler og det gik også meget nemt med ventilationslugen på torpedoen, som havde været lukket med asbest ig tin og som lige så fint kunne loddes op og renses.

Efterhånden blev alt rekonstrueret dels ved at kigge på gamle fotos og dels ved opmåling og fotografering af kørende cabrioletter. Undervejs blev der også handlet og byttet flittigt med reservedele for at skaffe de manglende ting som f.eks., den rigtige motorhjælm med klapper, en grill med "det lille hul", pilotehjul, sæder foruden selvfølgelig alt det mekaniske som måtte udskiftes fra a til z.

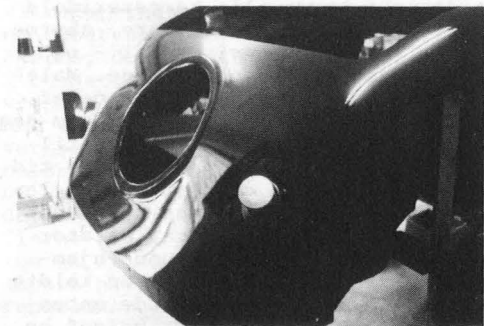
Tiden og pengene gik, men endelig i vinteren 86 kunne karossen efter opbygning med tin over alle samlinger og kanter sendes til maleren. På det tidspunkt havde alle karosseridele været prøvesamlet dvs. døre, skærme, hjælm, bagklap og vindspejl - og det passede sådan nogenlunde. Maleren var selvfølgelig ved at dø af grin da han så den blikkasse som jeg hårdnakkert påstod kunne blive til en bil. Det tog ham godt et års tid at komme igennem opspartling og lakering, da han kun kunne klare det i små bidder. Men det var en stor dag da jeg året efter kunne hjembringe "robåden" som min søn kaldte den. Alle dele var lakerede enten sorte eller "dark blue, indigo" og

karosseriet blev anbragt på bukke i garagen for montering af fortøj og bagtøj som lå klar.

Det kunne jo ikke tage lang tid.... troede jeg. Endnu engang oversteg optimismen realiteterne, men denne gang var det lettere at affinde sig med det. Jeg gav mig god af mere end tidnød - tegnebogen skulle jo også gerne kunne følge med. Monteringsfasen er nemlig ret dyr, idet den hele tiden fordrer materialer som kobberør, ledninger, maling samt forkromning og indkøb af dele.

Efteråret 88 tilbragte cab'en hos Holbæk Autosadelmageri hvor en ny kalesche blev syet- delvis med den gamle som model. Det viste sig, som en pudsig ting, at alle mine gode råd om hvordan tingene skulle se ud kunne jeg næsten spare mig, idet den aldrende sadelmager selvfølgelig havde fuldt tjek på det - uddannet som han er i 1938 med alt i kalescher og tapetsererarbejde. Nå han bar lidt over med mig når jeg blev for klog, og lavede et meget fint stykke arbejde synes jeg. Sæderne blev betrukket med lyseblåt møbel-læder og til tæpper blev valgt et neutral gråt tæppestof. Det skal fremhæves at netop denne afsluttende del af restaureringsarbejdet er det som betyder allermest for helhedsindtrykket. At sætte sig ind i sin "nye" bil på de nypolstrede sæder og med de tykke lydæmpende måtter er for alvor en situation som kan hamle lidt op med de drømme man har haft under vejs.

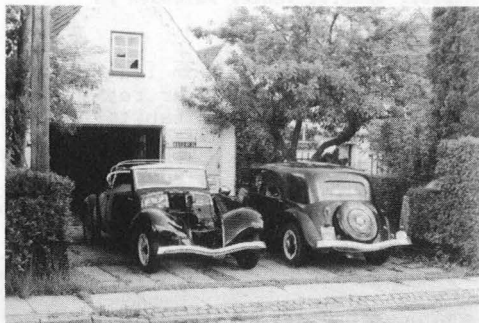
Bagenden blev unægtelig glattere og smukkere at føle på efter en gang lak. Til venstre er vognen klar til sadelmageren med nyt asketræ i kalesche-stativet i sommeren 88.



Foråret 89 så det så småt ud til at skulle lykkes at blive færdig. Nu manglede kun et ledningsnet og motoren måtte trods alt lige gennemgås nu da den efterhånden havde ligget hengemt næsten ni år. De sidste ting her tog nu også længere end beregnet idet jeg fort i midten af juli var klar til en slags stabel-afløbning. Det var jo sommerferie, men alligevel lykkedes det at samle en halv snes klubmedlemmer en fredag aften, hvor alt var linet op til start.

5 liter benzin var fyldt på og det nye batteri var monteret. Jens fyldte en vandkande på køleren - jeg trak i "D" på panelet. Den ville ikke. Alverdens tanker går gennem hovedet på en, - sidder olie-pumpen forkert, er knastakslen vendt en halv omgang, er forkammerkæden i galt indgreb o.s.v. Lynhurtigt gennemgås standardemnerne, tænding, ventilindstilling, karburator og endelig ved benzintilførslen findes fejlen! Pumpen suger ikke. Den eneste ting(næsten) som ikke er udskiftet. Til alt held havde jeg rigeligt med øl i huset så de utålmodige og iøvrigt meget hjælpsomme fremmødte ta'r sig en bajer, mens et lille energisk hold straks kaster sig over renoveringen af benzinpumpen da et rep.sæt heldigvis er indenfor rækkevidde. Efter montering - et nyt træk i "D" og motoren springer igang og spinder som en mis.

I de næste minutter mens lidt røg og den varme lugt af nystartet motor steg op fra bilen, forsvandt mine bange anelser om fejlmonteret motor ligeså hurtigt som de minutter tidligere var kommet. Derefter hurtig tomgang i 30 minutter hvorunder en flaske champagne blev nedsvølget af



samtlige fremmødte. Det var især for mig en uforglemmelig sommeraften og det blev sent inden de sidste 11'ere brød op fra kantstenen på Hestetangsvej.

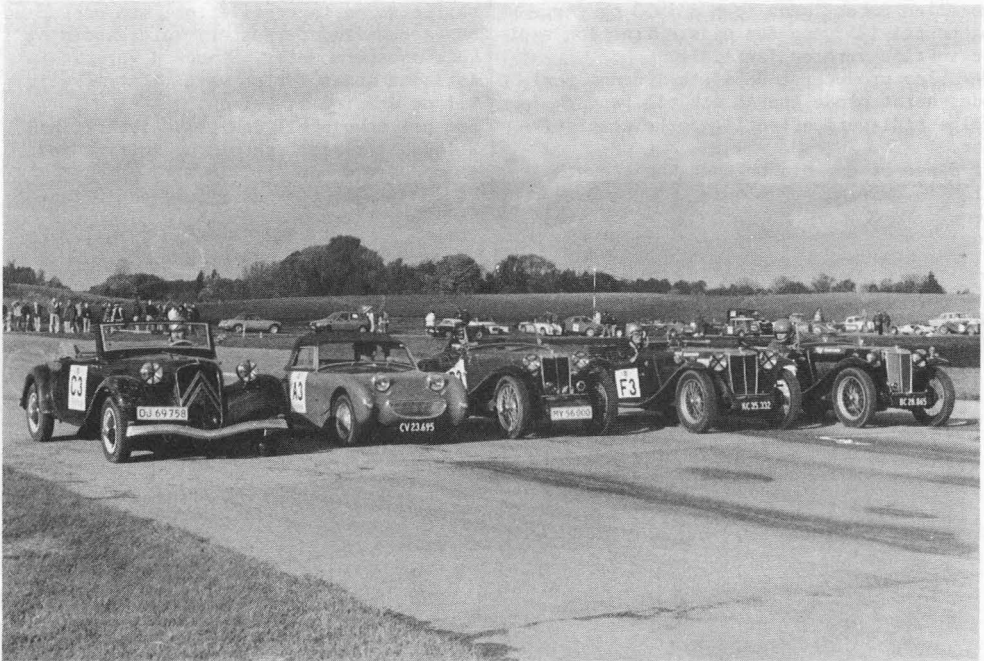
Ugen efter var det tid til syn i Hillerød som gik glat uden bemærkninger bortset fra bilinspektørens mumlen om at "sådan en ville han godt eje" efter han havde taget sig en tur udenfor området i 10 minutter.

Bortset fra speedometret som ikke fungerer, men som John Rele senere hjalp mig med, så har alt faktisk fungeret perfekt siden (det som drillede mig lidt til sommertræffet, viste sig at være for stor platin-

afstand) og i skrivende stund står kilometertælleren allerede på 5600 km. Jeg glæder mig selvfølgelig i denne mørke vintertid til solen igen står højt på himlen og til vi skal ud under åben himmel....

Peter J. J.

Annis Speed Trofæ, som vel er det nærmeste vi kan komme lidt veteranrace i Danmark, blev afviklet på Grønholt Flyveplads i Nordsjælland i oktober 89. Jeg deltog med Citroën'en og blev sat i heat med diverse MG'er fra 1934 til 46 samt en enkelt Frogeye. Enten var jeg for bange eller også er faktum at de 46 hk ikke rækker til at køre fra MG'erne på de lige træk. I svingene gik det an at hale lidt ind på det tabte.....



TRACTION *SPECIAL*

Klubblad for TRACTION AVANT DANMARK.

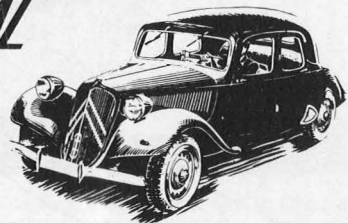
Stof sendes til:

Peter Juel Jeppesen, Hestetangsvej 14, 3520 Farum.

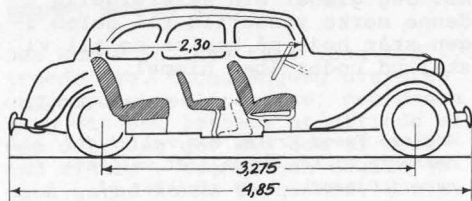
Tlf: 42 95 42 91.

Der mangler i princippet altid stof fra medlemmerne!

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



Efterkrigsfamilialer i Danmark



Da der ikke er skrevet ret meget om de lange modeller fra Citroen, der blev sat i produktion igen i 1953, vil jeg her udfra nogle gamle forhandlercirkulære søge at klarlægge lidt omkring denne model.

Der henvises endvidere til Jens Møller Nicolaisens stykke i Traction Special nr 18. Efter krigen kom produktionen af Familiale-modellen først igang igen i 1953 og fortsatte til 1957, og den sidste Traction skulle iøvrigt være en familiale.

Der blev produceret 9881 stk i denne periode, heraf nåede kun 48 stk til Danmark ifølge tidligere offentliggjorte statistikker.

Af disse er der mig bekendt kun tre stk tilbage. Ole Meldgård har den nok så bekendte vogn, der har kørt som direktionssvogn hos Citroen. Vognen er flot restaure-

ret og er fast deltager i vore arrangementer. Preben Nissen, også klubmedlem er næsten færdig med at restaurere Familiale, der tidligere tilhørte Benny Sørensen. Der er endvidere endnu en familiale, dog uden for klubben og i ret så dårlig og ukomplet stand.

Nå til introduktionen i 1953. I et forfortligt cirkulære introduceres vognen til forhandlerne med følgende:

" Herved har vi fornøjelsen at meddele Dem at vi snart vil være leveringsdygtige i ovennævnte vogntype, og vi beder Dem derfor lade denne meddelelse gå videre til de kategorier af køberemner, der måtte have interesse i denne vogn.

CITROEN FAMILIALE kan leveres som hyrevogn og som privatvogn.

Som hyrevogn leveres vognen komplet med adskillelse og tagventilation, men uden Heaton varmeanlæg, defroster, kølergardin og kølevandstermometer. Standard varmeinstallationen anses for at være tilstrækkelig til opvarmning af vognen.

Som privatvogn vil den blive leveret med 2 indstillelige forstole og iøvrigt med samme udstyr som Berline II.

FAMILIALE leveres kun i følgende 3 farver: sort-gråblå-lysegrå.

Vi beregner at kunne levere de første FA-



MILIALE indenfor første halvdel af oktober d.å.
Vedrørende prisen se vedlagte specifikation. En dansk prospekt over FAMILIALE er under udarbejdelse og vil snarest blive fremsendt.

Vi kan kort nævne at FAMILIALE kan indregistres til i alt 8 personer: Føreren og 1 passager på forsædet, 3 passagere på klapsæderne og 3 passagere på bagsædet. Vognens totallængde 4,85m

FAMILIALE vil kunne leveres både som 4 cyl., FAMILIALE 11 og som 6-cyl. FAMILIALE 15- foreløbig dog kun som FAMILIALE 11. Vi er selv af den opfattelse, at denne vogn med dens rummelige og ideelle pladsforhold vil afhjælpe et længe følt savn for en vogn indenfor dens prisklasse, især i egenskab af hyrevogn". Dette var ordene og prisen for denne bil blev:

Familiale 11 detailpris: 21560 kr og som hyrevogn med adskillelse og tagventilation 18720 kr, hertil kom så leveringsomkostninger, der for Sjælland udgjorde 125 kr. og for Jylland 225 kr.

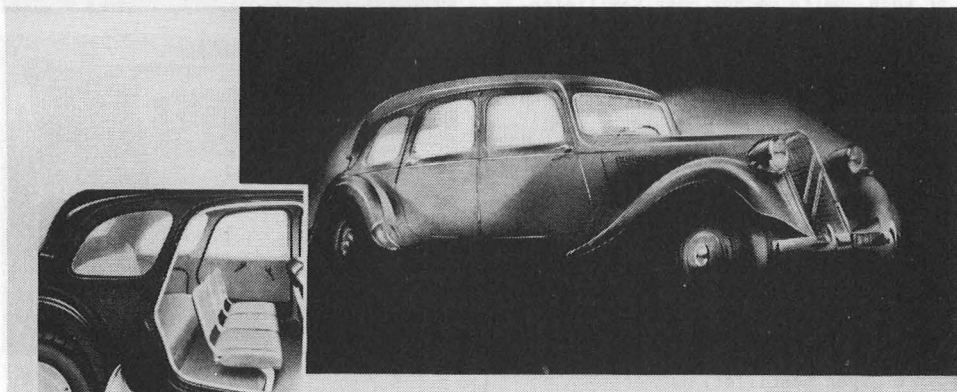
28 september samme år kommer så instruktionsbogen på dansk indeholdende Familiale, som tidligere lovet. Samtidig kommer ny prisliste. Her er Familiale 11 som privatvogn steget til 29901 kr. og 27061 kr for hyrevognen, da begrebet dollartilsagn gør sig gældende.

Citroenimportøren sender i slutningen af november en CITROEN FAMILIALE droske på besøg hos de forskellige forhandlere, for at demonstrere dens fortræffeligheder for eventuelle køberemner. Her gør man specielt opmærksom på at Familialen leveres fra fabrikken som 8 personers vogn i modsætning til de fleste andre bilmærker.

Bilen ligger både som droske og lillebil langt under prisen for hvad der forlanges for tilsvarende 8 personers vogne, så det kan jo undre meget at der ikke sælges flere.

På den 14 Internationale Automobil-udstilling i Forum 26-2 til 7-3 1954 er FAMILIALEN også udstillet i hyrevognsudgaven.


I februar 1954 meddeler importøren forhandlerne prisændringer på bilsortimentet, og det vil sige en ændring til det lavere.



FAMILIALE 11 OG 15

er de eneste standard-personvogne, der er beregnet til 8 passagerer. Vognens usædvanligt store rummelighed (2,30 m mellem instrumentbrættet og bagsædets ryg) giver rigelig plads til tre klapsæder, nedbygget i det plane gulv foran bagsædet.

Det brede vindspejl og de 6 sidevinduer giver fører og passagerer vid udsigt til alle sider.



OPLYSNINGER
OG DEMONSTRATION HOS:

KMØD BARRANTZEN
Aut. Importør Danmark
Løngangstræde 21
Dybvad 1900

ALLE 8 PLADSER ANBRAGT MELLEML AKSLERNE

Fra salgsbrochure 1954. Hvor mange Familialer der kom til Danmark før krigen er svært at sige, men efter krigen indregistreredes ialt 48 stk. 11 Familiale. Den store B15 Familiale (med en totallængde på 4,96 m!) fandt nok aldrig vej hertil.

Der gøres udtrykkeligt opmærksomt på at det skal annonceres som en prisændring og ikke en PRISNEDSÆTTELSE, da det jo kunne medføre at offentligheden fik det indtryk at der var tale om forestående modelændringer, og " det ved De jo absolut ikke er tilfældet" !

Denne nedsættelse gjaldt også Familialemodellerne.

Det skal forøvrigt tilføjes at der under udstillingen i Forum var mange henvendelser angående FAMILIALEN og det var til stor glæde for CITROEN-importøren at vognmænd såvel fra provinsen som København var stærkt interesseret i Familialen især på grund af den store plads, det lille benzinforbrug og den lave pris.

I juni 1954 sender importøren igen en Citroen FAMILIALE hyrevogn rundt til forhandlerne som demonstrationsvogn med forventningen om at der fra forhandlerens side vil blive gjort et godt arbejde for at denne konkurrencedygtige vogn kan blive kendt i distriktet.

I maj 1954 bliver det endvidere muligt at få alle Citroenmodellerne leveret malet i 2 farver. Dette koster en merpris af 75.00 kr pr vogn. Dette gælder også Familialen. I sommeren 1955 gør man igen et fremstød for Citroenvognene, denne gang ved at sende en hel "karavane" af vogne rundt, denne indeholder også denne gang en Familialeta-xa.

I november 1955 sendes en ny prislister til forhandlerne for Familiale 11D. Herefter leveres alle modellerne med 11D motor og som standardudgaver, det vil sige uden kølergardin, termometer, varmeapparat, defroster, men det bemærkes samtidigt at prisen på alle 11D modellerne er gået ned.

Men nu er DS 19 jo også fremme på markedet. I februar 1956 er der igen biludstilling i Forum og en Familiale 11D med komplet taxaudstyr er igen udstillet.

Citroenforhandlerne opfordres aktivt til at gøre noget for propagandaarbejdet for at sælge både de nye modeller (DS) og stadig de gamle velkendte modeller heriblandt Familialen.

Men dagene for den velkendte 11'er ved at være talte. En elsket og udskældt vogn er blevet for gammel, og der sker ikke rigtig mere på Familialeområdet.

Af ovennævnte kan det ses at der blev gjort en ihærdig indsats for at introducere Familialen på det danske marked, men med salgstallene in mente, 48 stk, kan man ikke betegne den som nogen succes i Danmark.

Hvad var årsagen ?

Var den for dårlig, for gammeldags, for dyr i reparationer ?

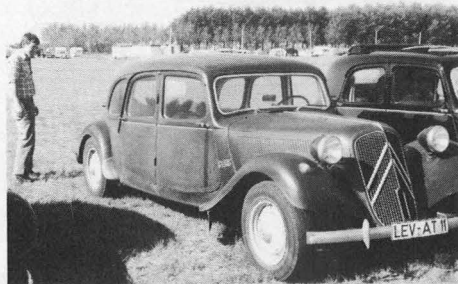
Man får nok aldrig det rette svar, men faktata er, at der kun har overlevet nogle enkelte stykker i landet. Endvidere er der de senere år importeret et par enkelte stykker, som vi vel også snart får at se på vejene.

JØRGEN KJÆR

PS. Produktionstallene for FAMILIALEN opgøres i Le Grand Livre de la Traction til ialt 11327 stykker.

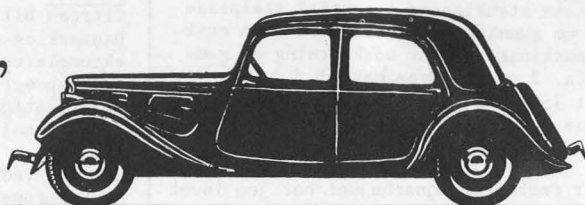
Det er endvidere blevet mig oplyst at der skulle være endnu en Familiale i Silkeborg, næsten færdigrestaureret, men ikke organiseret i vor klub.

Denne vogn har jeg ikke selv set.



Øverst ses Preben Nissens Familiale for restaurering (1983) i midten Ole Meldgårds ligeledes for restaurering og nederst en original uberørt Familiale fotograferet i Flevehof 1989.

Køb & salg, bytte, kontakt-



TRACTION - ANNONCER sendes til:

Peter Juel Jeppesen, Hestetangsvej 14, 3520 Farum



Topdækselpakning	30,-
Kilerem	75,-
3-huls pakning (udstødning)	21,-
Stor vandpumpepakning	33,-
Lille vandpumpepakning	15,-
Kølerslange øvre/nedre	78,-
Forhjullege 19 mm ydre	140,-
Strømfordelerdæksel	105,-
Gule forlygtepærer à	45,-
Rep.sæt til benzinpumpe	
SEV/Guiot	75,-
Laderelæ	315,-
Kardankryds v. gearkasse	210,-
Tandstangsmanchet	70,-
Fiberpakning u. karburator	20,-
Platiner	65,-
Toppakning	150,-
Manifoldpakning	45,-
Vedrørende reservedele bedes i henvende jer til Jørgen Kjær på tlf: 86983177.	

Catalogue des pièces détachées.

ID 19 Berline	årg. 57-59	No.470	
DS 19	- 56-64	- 466	
ID 19 B		- 528	
Modelles "D"	- 66-69	- 562	1 & 2
- "D"		- 598	
-	- 70-71	- 604	1 & 2
GS Piece de Resharde		- 590	
GS		- 649	1 & 2
Modelles "G"		- 624	
Berline 2 CV	årg. 49-68	- 446	
- 1 sæt i anden udgave		- 446	
2 CV 4 & 2 CV 6 modelles	70-	576	
AZU-AKS modelles	71	- 596	
- - -	72	- 630	
"G"		- 649	1
Ami 6		- 486	
- 8 modelles	årg. 69-71	- 597	
- 8 - -	69-70	- 566	
- 8		- 631	
Dyane modelles	- 68-70	- 585	
- - -	68	- 543	
-		- 644	1 & 2
-		- 627	
- 6 Mehari		- 632	
15 Six modelles	- 38-58	- 431	

ANDRE VARER:

Koblingsnav til Traktion Avant mærke:
Valeo, 300 kr. pr. stk.

Harpoonlygteglas, enkelte stykker!

Alt i bremsehdraulik.

Alt i støddæmpere & De Carbon gasdæmpere.
Lydpotter.

1 sæt nye foringer og stempler (78 m/m)
mærke : Kolbenschmidt.

Gule forlygtepærer

Speedometerkabel 15 Six

HY : Motor med 72 m/m. boring .

HY : Forstykke ved lygte H. side gammel
type - byttes til ny tybe.

Kølere renoveres.

FINN LYSTER TLF. 86 847249.

Sælges:

Forreste stænkapper i rustfri stålplade og 3 mm gummidug, monteret med 5 mm rustfri maskinskruer for udskiftning af gummi. Ca. 2 ugers leveringstid.

Pris: 350,- kr pr sæt, incl. porto.
Thomas Jensen, Adelgade 72, 4880 Nysted.
Tlf: 53871946.

Under restaureringsarbejdet har jeg lavet værktøjer til div. dele, så jeg kan nu tilbyde følgende :

Nummerpladeholder	200 kr.
Varmeskjold v/dynamo/manifold.	100 -
Bundplade 1 m/m. med forstærkninger til sport	1100 -
Alu-lister til døreåbninger (sæt) 140 -	
Vandfordelingsrør rustfri stål	50 -

Olav Fredslund Jensen tlf.86 802178

Sælges:

Citroën 11 Sport 1951, restaureringsobjekt. Vognen er delvis adskilt og en del af pladearbejdet er lavet. Vognen er i det store og hele komplet og i god stand.

Pris: 15.000,- kr.
Morten Alsø, tlf: 31630903.



Sælges:

Citroën B11 Commerciale 1939. Eneste i Danmark og er kun fremstillet i ca 3500 eksemplarer i denne udgave med todelt bagklap og reservehjul udvendigt. Bilen skal restaureres, men er rimelig komplet og original og sælges selvfølgelig yderst billigt.

Kørsels/vedligeholdsinstruktionen til handskerumsklappen er igen i udvalg, ligesom originalt Citroënmærkat til batteriet er i lageret. Ny forside til den gamle type gearvælger er også klar. Sort batteri i de rette dimensioner. Ikke påfyldt væske, så de kan gemmes. Harpoonbaglygter, både glas og bunde, originale.

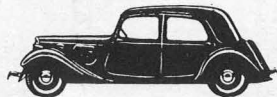
Søges:

Alt om varevognen, enkelte billeder, alt selv om du synes det er ubetydeligt har interesse.

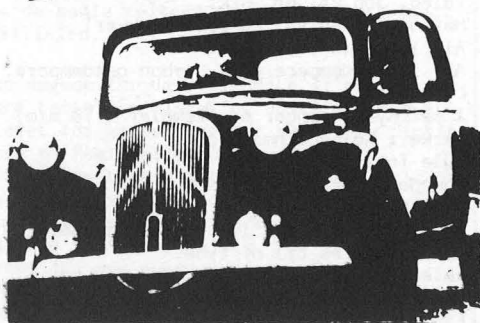
Jørgen Kjær: 86983177.

Sælges:

Citroën 11 Sport 1952, med flad ende, god stand. Pris ca. 52.000,- kr.
Torben Skov, 42950006.



TRACTION AVANT DANMARK



BESTYRELSEN:

Formand:

Kim Clasen

Stengårds Allé 118, 2800 Lyngby.

Tlf: 44 44 37 12.

Kasserer, medlems- og vognregister:

Jens E. Sanning

Hårbyvej 3, Hårby, 8660 Skanderborg.

Tlf: 86 52 45 70.

Sekretær, klubbudik:

Benny A. Jensen

Hækmosen 28C, 2730 Herlev.

Tlf: 44 44 37 41.

Bestyrelsesmedlemmer:

Kerstin Heerulf

Atlasvej 3, 8270 Højbjerg.

Tlf: 86 11 65 44.

Jørgen Kjær

Gl. Sallingvej 20, 8370 Hadsten.

Tlf: 86 98 31 77.