

ATTENZIONE
PUNTO DI SICUREZZA

EP01

EP02

Attraction 170

TRACTION SPECIAL



Klubblad for Traction Avant Danmark

Bestyrelsen:

Formand:

Kim Bo Clasen, Stengårds Allé 118, 2800 Lyngby. Tlf: 44443712.

Kasserer, medlems- og vognregister:

Jens E. Sanning, Hårbyvej 3, Hårby, 8660 Skanderborg. Tlf: 86524570.

Sekretær, klubbutik:

Benny A. Jensen, Hækmosen 28C, 2730 Herlev. Tlf: 44443741.

Reserveleder:

Jørgen Kjær, Gl. Sellingvej 20, 8370 Hadsten. Tlf: 86983177.

Bestyrelsesmedlem:

Kerstin Heerulf, Atlasvej 3, 8270 Højbjerg. Tlf: 86116544.

Bladredaktionsgruppe:

Peter Juel Jeppesen, Rosengade 16, 2B, 1309 København K. Tlf: 33919271.

Jens Møller Nicolaisen, Ravnsborggade 5A, 4.th., 2200 København N. Tlf: 31395320.

Erik Hougaard, Thulevej 41, 7100 Vejle. Tlf: 75830049.

Stof til næste nummer

sendes til Peter Juel Jeppesen.

Deadline:

1. august med morgenposten. Næste nummer udkommer omkring 1. september.



Aktivitetskalenderen

August:

17.-19.: Sommertræf i Ålborg.

September:

Lør 15/9 Aktivitetsdag hos Bjørn Mogensen i Le Garage, Helsingør.
Her har du mulighed for at reparere på din bil; bremses, hjulophæng, et laderelæ eller måske blot en forlygtepære. Vi vil prøve at hjælpe. Arrangementet er ikke kun for dem som har bil kørende, men også for dem som bare vil lære tractionen at kende. Tilmelding i god tid til Bjørn på 42 220205.

Lør 29/9 Bil-rendez-vous i Vipperød.

Oktober:

Lør 13/10 Dynamo/starter-dag I. Tag din egen dynamo og starter med og bliv klog på dem. Du har her en mulighed for selv at renovere disse meget væsentlige komponenter i bilen. Måleudstyr, drejebænk samt andet udstyr vil være til disposition.
Da vi nok ikke har alle relevante reservedele på lager, vil vi lave endnu en dag nogle uger efter, for at gøre arbejdet færdigt. I mellemtiden vil vi forsøge at skaffe evt. manglende dele hjem.
Arrangementet kræver ingen særlige forkundskaber - kun lyst!
Tilmelding til Kim på 44 443712.

November:

Lør 10/11 Dynamo/starter-dag II.

Fre 30/11 "Før-jule-hygge"-arrangement et sted på Sjælland, med film fra Holland (8.ICCCR), lysbilleder, film m.m.

Nyt fra ind- og udland

Mange af os er lige ved at tage på sommerferie, aktivitetsniveauet er også præget af ferietiden. Det er jo sådan, at tingene foregår enten lige før eller lige efter sommerferien. 1990 er ingen undtagelse - næsten alt er som det plejer.

Også Sommertræffet/generalforsamlingen, der traditionen tro afholdes i weekenden 17-18-19 august i Aalborg. I aktivitetskalenderen står der også nogle andre arrangementer som nok bør huskes, selvom der kan synes lang tid til, nu hvor det er sommer. Men det næste blad udkommer jo først til september - sæt derfor nogle små krydser i din private kalender, så du ikke går glip af nogle af de spændende ting.

Jeg efterlyste i sidste blad nogle forslag til den kommende sæson, men der kom ikke ét eneste svar! Det synes jeg er meget trist, men du kan nå det endnu! Ellers må dikteren selv finde på noget.

Den officielle indkaldelse til generalforsamlingen samt dagsorden vil blive udsendt særskilt.

Det nye fra udlandet er det også lidt småt med, dog kan det nævnes at man i Tyskland har sat en produktion igang af nye drivakslers af homokinetisk type. Også den inderste del (mod gearkassen) er med. En komplet aksel koster ca. 4.500,- kr.
-KC.

Sommertræf 90 i Aalborg

I sidste sekund inden redaktionens slutning havde vi kontakt med træfgruppen, som fortæller at der tilmeldt 20 biler og ca. 40-45 personer, heraf flere fra Sverige (medio juni). De fleste er jyder og der mangler sjællændere....

*Jørgen fortæller at han håber på endnu et par eftertilmeldinger selvom deadline var den 1. juni. Ring eventuelt selv til Aalborg og hør om der stadig er muligheder for deltagelse i årets Traction-begivenhed d. 17.-19. aug.
Jørgen Broen, 98 31 50 98.*

FRA REGISTRET

Interessen for de dejlige 11'ere og vor klub blomstrer også i denne begyndende sommertid.

Følgende kan nu regnes til vor kreds:

Thomas Overgård
Kjeldsbjergvej 15C, Elev
8520 Lystrup.
Tlf: 86 231483.

Fritz Krum
"Kratgården"
Gl. Københavnsvej 3
3550 Slangerup.
Tlf: 42 334404.

Niels Skjødt
Viborgvej 124
9670 Løgstør,
Tlf: 98 673856.

Thomas har bil fælles med Viggo Plith (se nr. 169), mens de øvrige intenst jagter et passende køretøj.

Jens Sanning.

...OG TIL REGISTRET

Karsten Skovsen i Grenå har tilsendt redaktionen disse billeder af sin Normale 1939 (stelnr. 143.252), som han købte sidste år. Karsten skriver iøvrigt:

"Jeg havde fået abonnement på den franske avis LA VIE DE L'AUTO og ledte med lys og lygte efter den rigtige bil som, efter min mening, skulle være en Normale fra før krigen.

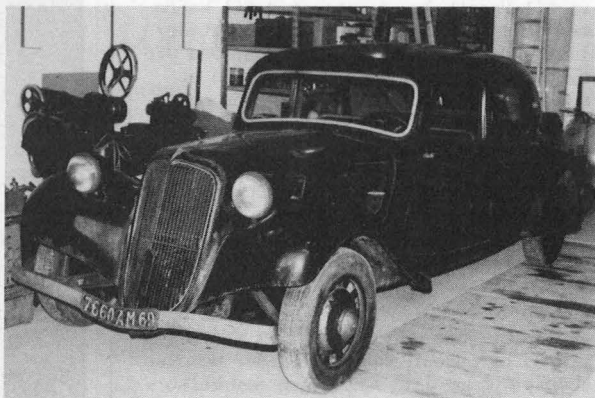
Der var ikke mange af dem i avisen, men efter 3-4 måneder fandt jeg hvad jeg søgte hos en mekaniker tæt ved Paris.

Den var i original stand og næsten uden rust og havde stået i en garage i 25-30 år.

En af mine venner fulgte med mig ned for at hente den på en autotrailer. Vi fik den hjem uden de store problemer og nu venter den bare på at jeg får tid til at restaurere den".

Redaktionen ser frem til at modtage et spændende indlæg til "STAFETTEN" om nogle år...

-jmn.



LOKALMØDE I DET BARSKE

Der er vist en sang, der hedder noget med et lille land højt mod nord. Den kunne vi sandelig ihukomme, da vi - en lille trofast skare - stred nordpå til lokalmøde hos Helde Gedebjerg i Hanstholm.

Aftenen i forvejen var der den sædvanlige hektiske aktivitet med aftaler om mødesteder, fælleskørsel, overnatning osv. Det resulterede i, at første træfpunkt blev lidt uden for Viborg, og vi kan konstatere, at selv en T23 lastbil sagtens kan tage et 90° sving med 80 km i timen uden at vælte. Så Benny nåede det også.

Efter et kort "go'daw" høvlede vi videre mod næste træfpunkt i Skive. Det var godt Benny kørte bagerst, ellers havde vi andre aldrig kunne følge med. Selv en ambulance under udrykning havde svært ved at overhale os.

Den eneste 11'er i træffet samlede vi op udenfor Skive, og med Meldgaards 11S-39 flot i spidsen gik det rask nordpå. Der var heldigvis ingen toldvisitation ved Vildsundbroen, så i god ro og orden ankom vi til Hanstholm, i rette tid til kaffe med udsøgt hjemmebag. Helge havde tydeligt afmærket vejen til sit hus, men Ole syntes alligevel, at han ville slå et smut ned om havnen; havluft giver også god appetit.

Nu behøver det hele jo ikke altid dreje sig om gamle biler. Der findes trods alt andet gammelt, der er værd at se på, og Helge havde arrangeret, at vi under særdeles kyndig vejledning kunne bese Nordeuropas største fæstningsanlæg fra 2. verdenskrig, som netop er beliggende nedgravet i klitterne i Hanstholm. Det er et imponerende udtryk for tysk stormægtighed og ingeniørkunst, men der uu over komplet ubrugeligt til nogen som helst ting, endsige forsvar, hvad alle, også krigsstrateger, vil indrømme.

Vi slog desuden et smut op omkring fyrtårnet for at få et vue (fransk og betyder "oversigt") over landskabet, der består af marehalm, klitter og seks forkrøblede fyrretræer.

Til trods for, at der i den øvrige del af Danmark var blikstille, stod bølgerne ind over molen på havnen i Hanstholm. Frisk luft og vindmølleenergi savner man ikke på det sted.

Vi fik nu også lejlighed til lige at beundre Helges 11S-40, der nu snart er ved at være færdig. Den står i en smuk grå farve og påregnes at være færdig til sommertræffet. Der bliver vist indtil flere nye biler at se på ved sommertræffet i

Ålborg, så det kan blive særdeles spændende.

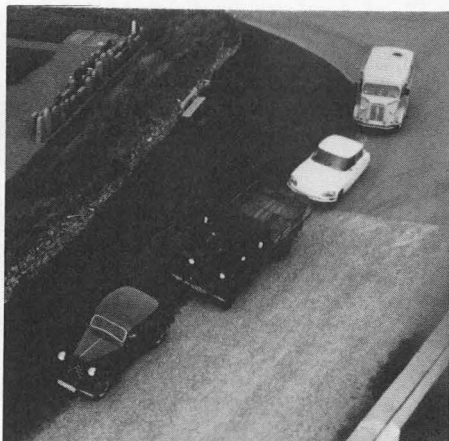
Efter udflugten "i det grønne" havde Helge fået indforskrevet en XM'er, som kunne benyttes efter forgodtbefindende af deltagere. De fleste var noget benovede ved det, så vi fik vist nok ikke kørt så meget i den, som vi bagefter gerne ville.

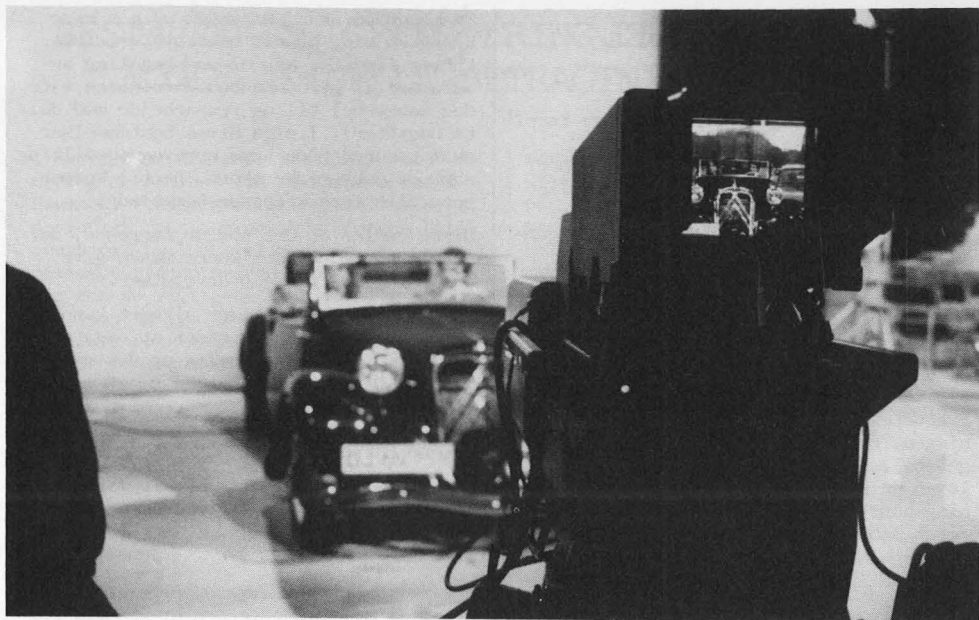
Ingen tur til vestkysten uden fisk, og der var også lejlighed til lidt indkøb. Heldigvis serverede fru Helge (til daglig kaldet Yrsa) også lækre fiskeanretninger om aftenen. Og deltagerne var ikke til at drive hjem. En stor del overnattede, de følte slet ikke trang til at slutte lokalmødet.

De klubmedlemmer, der ikke tog sig sammen og tilmeldte sig, er igen gået glip af en hel masse. Tag jer sammen næste gang (se aktivitetskalenderen), og i vil ikke fortryde det. Tag koner, børn og husdyr med, alt er velkommen - vi ser meget gerne nye ansigter.

En stor tak til Helge og Yrsa for dagen!

Jens Sanning.





Bil cab I TV2 I APRIL

Som enkelte måske bemærkede var redaktørens bil med som "kulisse" i en af TV2's Eleva2ren-udsendelser i foråret. Bilen blev brugt i en optaktsscene med københavnske trafiksituationer i baggrunden. Vognen rullede ikke selv, men stod i studiet under hele optagelsen. Bag bilen hang et "blåt" klæde som tillader at man rent teknisk kan projicere "bil" og billeder optaget i byen sammen til en situation. For at få bilen til at se ud som om den kører sidder der en stor stærk mand og rykker i bagkofangeren under hele sceneriet. På billedet står bilen midt i studiet (uskarpt) mens man på TV-skærmen helt skarpt kan se det færdige resultat.

-pjj.



LOKALMØDE HOS "PAVA"

Referat fra lokalarrangementet hos PAVA, lørdag d. 7/4 1990.

15 medlemmer (plus det løse) havde tilmeldt sig, for at få noget mere viden om RUST. Vi blev ikke snydt - bl.a. fordi Pava lige har ansat en konsulent, der før var ansat på Teknologisk Institut. Han havde nogle klare meninger om hvorfor en bil rustet. Det vil være umuligt at referere hvad han fortalte, da hans foredrag varede i over to timer. Mon ikke vi alle blev noget klogere.

Efter foredraget kom den praktiske del af arrangementet, hvor vi skulle have en 11'er op på liften. Desværre var liften for lille; den kunne ikke gabe nok til at løfte både for og bag på een gang, så det blev John Reeles Standard V der kom op i stedet.

Vi fik vist hvor rusten opstår og hvad vi selv kan gøre med hjælp af lidt trykluft og en spraydåse med den rette tynde olie.

Efter at have sagt pønt farvel - og efter at have brugt alle husholdningspengene på de ellers udmærkede produkter som Pava solgte, åbnede Keld Mahler sit bagagerum og bød på øl. Disse blev indtaget i herligt solskinsvejr på denne dag hvor vi også byde en dejlig sort Normale velkommen til sit nye hjemland.

-KC.

OM BRYLLUPSKØRSEL

...og lignende fornøjelige ture.

De fleste, der har kunnet give brudepar, sølvbrylluppar og jubilarer er festligt indsalg på dagen med kørsel i en flag-smykket, blomsterpyntet og velpudset gammel bil, har sikkert gjort sig et par tanker om det rent skattemæssige heri. Mange har sikkert trukket på skuldrene, for "sådan et par håndører", det kan vel være ligemeget. Spørger man skattevæsenet er de ganske rigtig tilbøjelige til at glemme alt om et par småture i årets løb. Skatteteknisk er der mere besvær med ligningen, end de få kroner, de er berettiget til. Tank blot på f.eks. afskrivningsloven er veteranbil slet ikke afskrivningsberettiget, så det kunne der komme meget sjov ud af.

Så meget om skat. En anden og nok mere upåagtet ting er det erhvervsjuridiske. Enhver form for kørsel mod betaling er omfattet af hyrevognsbestemmelserne (jfr. dog samkørsel til og fra arbejde mod delte udgifter). Ifølge disse bestemmelser skal køreren både have hyrevognsbevilling samt et erhvervskørekort. Dertil kommer specielle forsikringsbestemmelser.

Disse regler er det nok de færreste, der er klar over, og det kunne måske give anledning til visse overvejelser.

Nu vil den enkelte læser sikkert kunne fremkomme med talrige måder at omgå disse regler på, og selvfølgelig er det også muligt. Det har heller ikke været meningen med dette indlæg at skræmme nogen fra at yde venner og bekendte (også meget fjerne bekendte) en tjeneste.

Men - man skal måske tænke sig lidt om, inden man indrykker store annoncer i de lokale blade.

Jens Sanning.

..AT SAMLE POSTKORT

Forrige sommer havde jeg besøg af Pim Berends, bror til Ernst B., der vil være kendt af alle der kommer til klubbens sommertræf. Pim er ligeså bidt af * som resten af familien, men har desuden en lidenskabelig samlermani for gamle postkort med 11'ere på og en stor evne til at finde dem overalt hvor han kommer frem! Således også i København, hvor han efter en travetur i byen kom hjem med dette fine kort. Foran kirken holder en 11S 450 kg. varebil årgang 1950 med jalousibagdør, hvilket jo er et stærkt stimulerende objekt i min interesse for 11'erne. Desuden kan nævnes at begge mine forældre en både konfirmeret og gift (med hinanden) i Sct. Nicolaj Kirke i Vejle og at min morfar var ansat som organist i kirken.

På trods af alle mine gode argumenter tog Pim dette nationale klenodie med sig hjem til Holland, men senere er det heldigvis lykkedes for mig at finde endnu et eksemplar, i samme forretning, hvor jeg nu kommer jævnligt.

På billedet ses foruden varevognen to Ford A'er, en Ford V8 fra sidst i 30'erne en Morris 8 1939 og en større amerikansk vogn fra 20'erne - alle førkrigsbiler selvom billedet må være taget efter 1950.

-Jens MN.



Vejle. Sct. Nicolaj Kirke.

RESTAURERING / RENOVERING / SYN / FORSIKRING ...NOGLE AKTUELLE BETRAGTNINGER

I Sverige er kravene til biler - både de nye og de gamle - lidt skrapper end i Danmark. F.eks. skal alle personbiler til periodisk "besigtning" hos Statens Bilprovning, hvilket til gengæld betyder, at bilinspektionen overvejende interesserer sig for de vigtigste ting, nemlig bremsers styretøj og lys. Derimod stiller de forskellige forsikringselskaber større krav til det enkelte køretøj i forbindelse med ansøgning om kaskoforsikring.

I praksis administreres veteranbilforsikring af et antal forskellige bilfolk, udpeget af de enkelte klubber og selskaberne. I Svenska B11-klubben er det den gennem flere årtier kendte Citroënkspert Erik Strömfors, som har med forsikringsspørgsmål at gøre.

I dette forår var der en lille artikel i B11-bladet, hvor Erik Strömfors fortæller om hvad der i Sverige bliver lagt vægt på. Da det meste af indholdet også har stor gyldighed i Danmark, bringer vi den her i en lidt bearbejdet form. Dette skal også ses i lyset af, at det efterhånden i højere grad er klubben selv og dens medlemmer, som kan fortælle bilinspektionen, hvad der er "originalt" og "forsvarligt" i forbindelse med f.eks. syn efter restaurering af en Citroën 11 eller 15.

Her følger en gennemgang af, hvad du skal huske i forbindelse med ansøgning om forsikring:

Sørg for at fotografere bilen grundigt igennem. Der kan senere i forbindelse med skader, hærværk eller tyveri være brug for gode exteriørbilleder, men husk også at forevige indtræk, instrumentbrædt og motorrum fra begge sider. Tag helst en del billeder (du kan måske slet ikke lade være) da det erfaringsmæssigt er svært at fotografere en mørk bil. Grævejrsbilleder bliver tit de bedste, da du undgår de værste reflekser fra chrom og ny lak.

I princippet skal bilen restaureres så nær som muligt til originalstanden. Der kan dog dispenseres fra visse detaljer, som vil blive nævnt senere.

Husk altid at medsende stelnummeret (det gælder også ved optagelse i klubben).

En fin originalrestaurering viser tit afvigelser som i det små ikke har nogen betydning. De fleste ændringer ses under motorhjelmen. Her følger først nogle ek-

sempler på hver der er originalstand (i Sverige, red.) og siden vil vi omtale et par detaljer som er fornuftige uden at være nødvendige at modificere. Hele motoren, incl. vandpumpen, ventildækslet og propellen skal males i den rigtige grønne farve. (Farven kan købes i ½ liter beholdere hos Jerk Söderström, tlf: 009 46 0554 153 29). Koblingshuset plejer også at være grønt, men kan også males sort. Det samme gælder gearkassehuset, men dette kan nu også forekomme umalet, dvs i blank aluminium.

Dynamo og startmotor kan være motorgrønne eller sorte. De tidlige indsugningsmanifolder af støbejern var sorte. De senere i aluminium kan renpudses eller glasblases og skal stå umalet. Udstødningen bør males i temperaturbestandig maling, sort, grå eller evt. mørkebrun.

Kølerelementet skal males sort, både cellerne og vandkasserne. Det eneste blanke her er evt. de tidlige modellens pudsede messingdæksel.

Tit skæmmes et tilsyneladende pænt restaureret motorrum af hidsige røde eller gule tandkabler. De skal være sorte eller muligvis grå - prisen er forresten den samme. Det samme gælder batterkablerne, som skal være sorte. Kabeltværnsnittet skal være mindst 35 mm² og deres forløb igennem motorrummet skal være som det oprindelig var. Selvom der indskydes en batteriabfryder er det muligt at bruge der originale ledningsforløb. Klubben (Svenska B11-klubben, red.) sælger et lille diagram som viser hvorledes batterilåsen indskydes. Diagrammet dækker Normale og B15, men kan evt. også anvendes til Sport.

En anden afvigende detalje er de ofte forekommende lyseblå tandspoler af fabrikat Bosch. Bosch udrustningen har egentlig aldrig været original i Sverige (men er det i Danmark, red.) og under alle omstændigheder må de males sorte.

Elsystemet kunne i sig selv kræve en udtømmende artikel, men det må vente til en anden gang. I denne sammenhæng skal vi blot slå fast at alene af hensyn til brandsikringen af vognen, skal ledningsnettet være i god stand. De færreste biler har det originale net tilbage efter 30, 40 eller 50 år, så derfor er det bedste råd at trække et nyt. (Diagrammer

findes til låns, red.). Brug altid mindst 2,5 mm² flertrådet ledning og anvend for overskuelighedens skyld de originale farvekodninger.

Glem ikke i farten at genmontere varmebeskyttelsespladerne (m. asbestbeklædning) under karburator og ved benzinpumpen. En tredje plade findes mellem dynamo og udstødningsrør, men denne er tit fjernet af praktiske årsager. Disse plader males alle sorte, efter at asbesten er affedtet i benzin.

Støddæmperne bør være sorte, eller anden mørk og diskret farve. Orange og lyseblå skæmmer.

Karburatoren skal være af den rigtige type. Modellerne før krigen havde horisontalkarburator med en lille tragt eller et større rundt filter. I 1939 kom den store faldstrømskarburator Solex 35 FATIP med det lange cylinderformede luftfilter. Efter krigen hed den 35 FPAL. Først fra maj 1950 (ihvertfald i Sverige, red.) kom Solex 32 PBIC og Zenith 32 INA. De to sidstnævnte er umiddelbart ombyttelige, men Solex'en er i Danmark den mest almindelige.

Hvordan speedometer og instrumentbrædt skal se ud på de forskellige årgange fremgår af reservedelskataloget samt af en tidligere artikel i B11-bladet (nr. 2 årg. 1987, red.). Termometer og olietrykmåler er ikke originalt monteret og skal derfor monteres diskret og være tidstypiske, dvs sædvanligvis hvide eller sorte instrumenter med forchromet ring. Det sorte speedometer erstattes af det hvide i juli 1949.

Pilotefælgene kom i januar 1938 og forsvandt i november 1946. Derefter kom de "tætte" fælge, som blev gennembrudt fra juli 1952. Prøv såvidt muligt at få de rigtige fælge på vognen og hav altid den samme type på alle 4 hjul.

Forstole med forchromet bøjle, de såkaldte tandknækker-stole, erstattedes i november 1949 af Pullmansæderne. Snekke/kuglestyringen erstattedes i maj 1936 af tandstangsstyringen. De runde knapper på instrumentbrættet blev i februar 1950 ovale og lodret monteret. De blev vandret monteret fra juni 1952.

I september 1950 erstattedes det tre-egrede rat af det to-egrede. Undtagelsen er Familieale-modellen. Fra juli 52 blev de svungne kofangere erstattet af de lige. I januar 1948 erstattedes de muslingeformede Robri-plader af de vaffelmønstrede.

I oktober 1954 blev der monteret en beskyttelsesplade under benzintanken (i hvert fald på de svenske modeller, red.). Kofangerhorn indførtes i januar 47 - vær opmærksom på at den spidse ende altid skal vendes nedad. D-motoren indførtes i maj 1955.

Efter dette korte rids af bilernes udvikling og originale udformning, som også fremgår af diverse Citroën-litteratur og først og fremmest af reservedelskataloget følger her et par ord om de "originale" detaljer, som på forskellig vis kan anbefales:

I forbindelse med motorrenovering vil det være en fordel at anvende plajlstænger med løse lejeskaller. Typen kom i D-motoren i 55 og kan eventuelt skaffes fra en HY-motor eller fra en ID19-motor fra før 1966. Dette vil forøge motorens slidstyrke væsentligt.

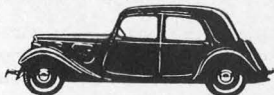
Hvis/når ledningsnettet fornyes er det en fordel at montere lysrelæer i ved nær- og fjernlyset. Sæt dem på venstre sideplade i motorrummet, foran holderen til oliedunken.

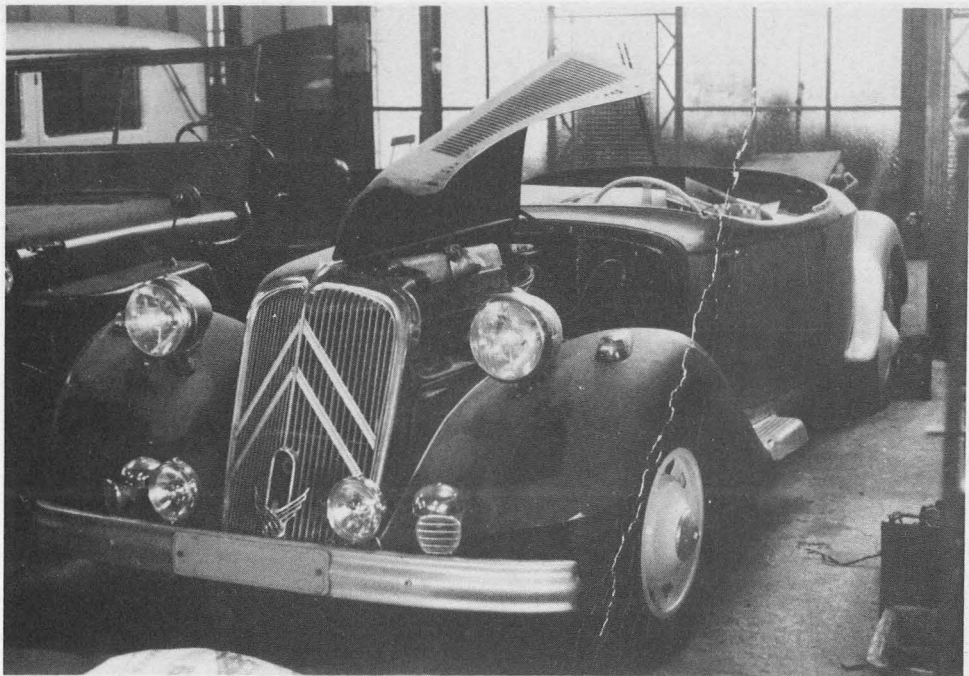
Et ekstra benzinfiler vil mange gerne have. Det kan monteres diskret under benzinpumpen, mellem skinken og motoren. Et moderne plastfilter på ledningen oppe ved karburatoren kan ikke anbefales og som et alternativ kunne det originale filter som sidder ganske let tilgængeligt ovenpå tanken renses. Skru lemmen i bagagerummet af og se...

Som tidligere nævnt kan et termometer monteres og det er til stadighed den bedste indikator for motorens øjeblikkelige velbefindende og belastningssituation under kørslen.

Og lige til sidst et par uha-uha-ting som vi helst ikke vil se på Citroënbilerne: Stænkklapper i farvet plast, VW-baglygter på skærmene. Skal der være stænkklapper skal det være den gamle type at sort gummi med hvide chevron-mærker, som var almindeligt ekstraudstyr i perioden. Derimod var de forreste stænkklapper originaludstyr allerede før krigen. I oktober 45 blev de betydeligt større og de skal altid findes i modsætning til de bagerste.

pjj./Erik Strömfors.





B15 Cab FRA FRANKRIG

Vort klubmedlem, og én af de flittigste gæster til vores sommertræf, Henrik Lundberg, har kigget i sine arkiver og sender ovenstående billede af en B15 Cabriolet årgang 1938. Om billedet skriver Henrik: "Jeg tog det selv i Frankrig i 1975, da min søn Christer og Bengt Olsson fra Varberg var sammen på "indkøbstur". Vognen, som faktisk var i meget fin stand, var på det tidspunkt til salg for 7.000 Ff. Jeg købte den ikke, måske mest fordi mine medrejsende kiggede den nærmere efter i sømmene og jo kunne konstatere at den jo ikke vr "original". Det var jo ikke klogt må man nok sige. Læren må være at man ikke skal lade sig tilrettevise af hvad andre i den slags sager mener".

Redaktionen siger tak til Henrik og vi kan da også kun begræde at denne sjældne vogn ikke fandt vej til garagen i Helsingborg - det havde jo ikke gjort samlingsmindre spændende.

-pjj.

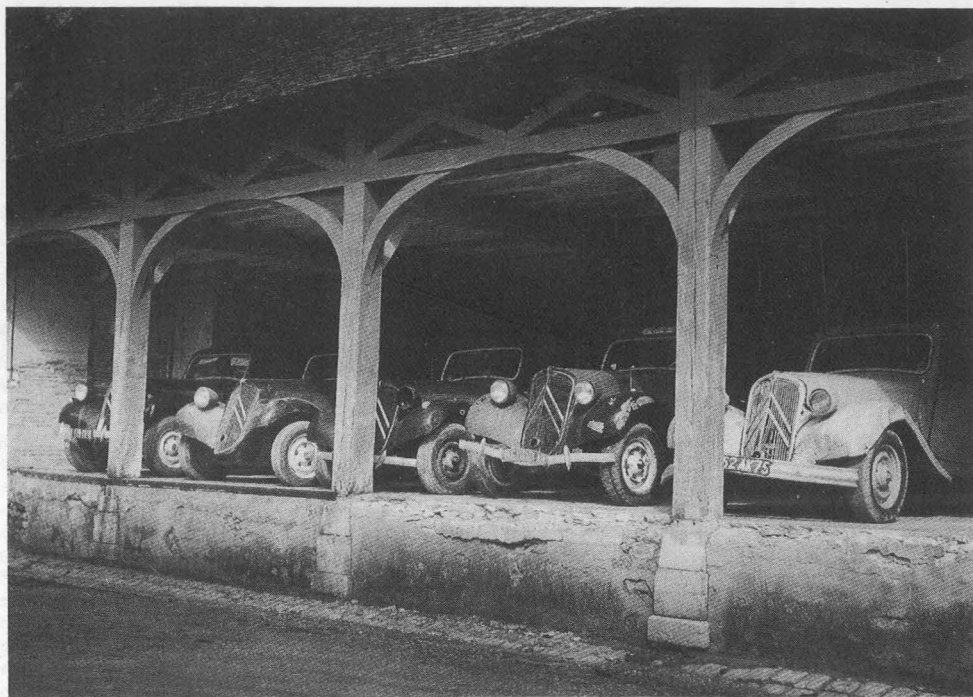
..OG 7 ELLER 11 Cab FRA SCHWEIZ

Alex Waldorff som er veteranbilentusiast har sendt ovenstående billede til redaktionen, efter en forretningsrejse i april

i år. Billedet er taget i Bern, under lidt vanskelige forhold, idet parkometret i forgrunden forhindrede en bedre synsvinkel. Inde i vognen sad på forsædet en "vagthund" og passede på. Damen er ikke schweizer, men er fra Århus og har iøvrigt intet med historien at gøre. Vognen ser ud til at være i fin original stand med bl.a. de rigtige "førkrigs" chevroner på kølergrillen, men det er ikke til at vide om det er en 7'er eller en 11'er.

-pjj.





Vi har modtaget dette stemningsmættede kort fra vor udsendte medarbejder i Scotland, Peder Grønborg. Kortet er købt i Aberdeen og bag på det står prisen angivet i canadiske og amerikanske dollars.

Men uanset hvor det er taget kommer bilerne jo ihvertfald fra Frankrig. Bemærk iøvrigt også annoncen under køb og salg, som Peder har sakset fra det engelske Auto Classic Every Week.

FRA EN SVUNDEN TID

Ved at sammenligne chassisnumrene fra Citroënforhandler Grodt's salgsbøger med numrene fra klubbens medlemsliste, har jeg fundet 4 vogne blandt medlemmernes køretøjer, som er leveret fra Haderslev. Det drejer sig om 4 Sporter, en model 46, en 47, en 48 og en 49. Vognene er leveret til henholdsvis et ostefirma, en jordmøder, en dyrlæge og en læge.

To af vognene har det været muligt at følge lidt længere. Ostefirmaets vogn, der er en model 46, men først indregistreret i juli 47, efter at have stået hos forhandleren siden 28/1-47. Den fik politinummeret D1512. Motorer kunne ikke udskiftes uden videre, de måtte efter bestemmelse fra Direktoratet for Vareforsyning kun anvendes til udskiftning i indregistrerede køretøjer, hvor det skønne-

des nødvendigt og økonomisk forsvarligt. Importøren havde endvidere pligt til overfor direktoratet, at kunne dokumentere hvilke køretøjer der var leveret motorer til. I november 52 er der foretaget en omfattende reparation af fortøjet, bremses og gearkasse og i februar 53 udskiftes kron- og spidshjulet, pris ialt 347,- kr. Heraf arbejssløn: 110,55 kr....

Den anden vogn, det har været muligt at følge lidt er jordemoderbilen, politinummer D1641. Oktober 52 repareres ventiler, tænding og karburator. Februar 53 bliver der skiftet kron- og spidshjul og koblingsleje. Ved juletid samme år anmelder hun til sit forsikringsselskab en større skade. Af reparationsregningen frengår at venstre for- og bagskærm samt torpedo og tag er blevet rettet op.

REKLAMATIONER.

I perioden maj 1949 til oktober 1954 blev der fra Grodt sendt 74 reklamerationsrapporter vedrørende 11'ere til importøren. De fleste klager gælder tandspolere (14), relæer (11), afviserkontakter (18) og lakskader af forskellig art (8). De fleste reklamationer er godtaget af importøren, dog afvises én, som måske ikke er uinteressant. Det drejer sig om en skade på en 1952 varevogn, der er opstået i forbindelse med start af vognen. Der er udskiftet tandspole, koblingshus og ben-dixius. Kunden har oplyst, at tændingsreguleringen har stået i midterstilling ved start. Importøren melder tilbage, at reklamationen afvises, da tændingsregulatoren skal være drejet helt tilbage under start - så pas på med det!

Der er tre reklamerationsrapporter på de 3 Familialer der er leveret i 1954. Da de er næsten enslydende, kunne det tyde på, at det måske har været et generelt problem. Der klages over, at karrosseriet er utæt i bunden ved de bagerste hjulkasser. Utætheden er opstået ved, at svejsningen er sprængt, - tilsyneladende ved at man for at give plads til bagsædet har hamret hjulkasserne kraftigt udefter.

Jørgen Krogh.

MØDE MED EN GAMMEL BEKENDT...

Min barndoms Citroën var en grå 425 kg varevogn med bagdør. Den tilhørte en handelrejsende ved den lokale papirhandel, som vi boede i hus med. Det er ikke meget jeg husker til den, ud over en tur til stranden for at hente sand til sandkassen. For et komme ned til stranden skulle vi over noget sumpet strandeng. "Den kan ikke sidde fast, for den har frohjuls-træk" betroede ejeren os. Det gik også fint. Vi fik sand i nogle sække og startede tilbageturen gennem engen og så gik det aligevel ikke, vi sad fast og først da vi havde ofret alt sandet, lykkedes det at komme fri.

Det er elt meget lange siden og var også gået i glemmebogen, hvis ikke -

For et par år siden købte jeg selv en 11'er og da jeg var i gang med at reparere den, kom jeg til at mangle noget værktøj,

så derfor opsøgte jeg det firma, som i min drengetid forhandlede Citroën. Firmaets indehaver, sønnen af forhandleren dengang, var meget imødekommende og sammen lykkedes det os at finde en del 11'er værktøj.

På mit spørgsmål om der måske også var en reparationshåndbog eller lignende, lød svaret: "Det skulle nok være muligt, i min fars tid smed vi aldrig noget ud, det blev lagt på loftet". Således gik det til at vi snart efter sad på loftet, helt oppe under taget. Et loft fyldt med brevordnere med regnskaber, cirkulærer, købekontrakter og reklamationer og en næsten komplet samling af Citroën-reservedelskataloger fra 40'erne til op i 60'erne. Der lå også firmaets bøger over købte og solgte vogne fra 1946 og opefter.

I dette væld af papirer mødte jeg igen min barndoms Citroën:
Chassisnummer 598221, motornummer AJ18306 indkøbt hos importøren 6/11-52, en 450 kg varevogn, pris 12.050,- kr. Solgt 12/1-53 til den lokale papirhandler for 13.975,- kr. Købekontrakten afviger lidt fra indførslen i bøgerne - her betegnes vognen som en 425 kg. varevogn og det er den handelsrejsende der står som køber. Vognen fik politinummer D5860.

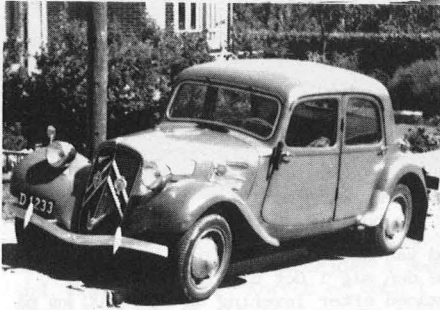
Hvad var det nu for en bil, hvordan klarede den sig i det daglige arbejde? En måned efter levering og med 1800 km på bagen brød gearkassen sammen. I reklamerationsrapporten står: "Bøsning på 2 gearhjul brændt fast på hovedakslen, hvorved tandringen til synkromesh er gået løs. Vognen bremsede pludseligt op, idet gearkassen var fuldstændig blokeret". I april måned blev der reklameret over kontrakten til blinklyset. I slutningen af maj havde bilen et større uheld, hvor forpartiet og den ene side er blevet ret omfattende beskadiget. Reparationen beløb sig til 122,5 timer à 6,30 kr., ialt 2380,25 kr incl. reservedele. Sidst på året er de bagerste støddæmpere blevet repareret. Januar 54 er der skiftet toppakning.

I august 1954 skiftede min bekendte Citroën'en ud med en Hillman Minx Saloon. Om det var fordi han skulle have plads til familien eller fordi han var blevet træt af Citroën'en ved jeg ikke.

Citroën'en blev solgt videre til en bagermester, der gav en 2CV varevogn i bytte. Bagermesteren kørte med den indtil april 56, hvor den blev solgt til et automobilfirma i Åbenrå og her forsvinder den så.
Jørgen Krogh.

Fra det gamle fotoalbum

Fra Hans Henrik Sørensen i Aalborg (som jo har travlt med at arrangerer sommertræf) har vi modtaget et par fine billeder. De viser den i 50'erne Haderslevindregistrerede 11 sport eller 7C fra 38-39. Vognen ejedes af ingeniør Tage Ullerup, som på daværende tidspunkt havde ansvaret for både militærets og CF's køretøjer i området. Billedet med portene i baggrunden er fra Haderslev Kaserne og man aner lige bagsmækken af et folkevognsrugbrød. Den glade soldat hedder Søbye, men har ikke noget med Citroenen at gøre, fortæller Carsten Ullerup, der om sin far siger at biler var hele hans liv. De skiftende privatbiler blev altid plejet og passet, og Citroenen ser da også flot og blank ud på billederne. -pjj.



Klubbutikken

TAD-klubbutikken tilbyder:

Sæt bestående af: REPARATIONSHÅNDBOG (to bind) til 4-cyl. modeller samt TEKNISKE DATA OG SPECIFIKATIONER over person-, vare- og lastvogne samt RESERVEDELSKATALOG årgang 36-50 (på dansk) ELLER årgang 1934-57 (på fransk). Samlet pris kun 250,- kr.

Reservedelskatalog for lastvogn T23R, 50,- kr.

Catalogue des pièces détachées mod 1934 a 1949 (karrosseridele spec. modeller samt lastvogne). Pris 75,- kr.

Tekniske data og specifikationer. Enkeltpris: 50,- kr.

Rep.håndbog (2 bind) enkeltpris: 150,-

Reservedelskatalog, dansk 75,- kr.

Reservedelskatalog, fransk 100,- kr.

Bøgerne er fremstillet på farvet papir og er ikke indbundet.

Plakat (tegnet, 4 farver) fra udstillingslokale, med bl.a. 22-modellen: 98,- kr.

Klubmærke til placering på forrudens inderside: 10,- kr.

Tidligere numre af ATTRACTION (ikke alle haves): 10,- kr. stk.

Kalender fra den hollandske klub 1989, med 25 dejlige gamle postkortbilleder (samt enkelte eks. af kalenderen fra '88) 40,- kr. stk.

Bøger:

Toute l'histoire Citroën (EPA), 45,- kr.

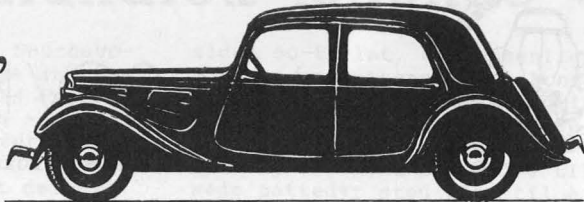
Le grand livre de la Traction Avant, af Olivier de Serres, 450,- kr.

Les Camions Citroën, af Fabien Sabaté og Wouter Jansen, 280,- kr.

Stofmærke med klubbens logo til påsyning, 8 cm i diameter. Pris pr. stk. 25,- kr., 3 stk. 65,- kr.

Noglering i sort læder med emaljeblem, (blå/guld): 1 stk. 45,- kr., 3 stk. 100,- kr.

Køb & salg, bytte, kontakt-



TRACTION - ANNONCER sendes eller indtelefoneres til:

Peter Juel Jeppesen, Rosengade 16 2b, 1309 København K, 33 91 92 71

Sælges: Citroen B11 Commerciale 1939, skal restaureres. Men rimelig komplet og original.

Sælges: Citroen B11 limousine 1939, Belgisk samlet. Original. Kan leveres synet og indregistreret.

Sælges: Citroen 7A 1934, komplet og original, men skal restaureres.

Sælges: Citroen 11 Normale 1936. Komplet og kørende.

Ovennævnte sælges til rimelige priser ved henvendelse til:

Benny 86 429306 eller Jørgen 86 983177

Sælges: originale Harpoonbaglygter. Forlygter, komplette. Sidestrømskarburator. Klistermærke med kørselsinstruktion til handskerumsklappen. Klistermærke til gearkonsollen på den tidlige type. 6 volt batteri i gammel sort kasse. Batteriet er nyt, ikke påhædt syre så det kan gemmes. Michelindæk 165x400 skaffes billigt.

Jørgen Kjær 86 983177

Klubbens reservedelslager kan tilbyde:

Topdækselpakning	30,-
Kilerem	75,-
3-hulspakning, udstødning	21,-
Stor vandpumpepakning	33,-
Lille -do-	15,-
Kølerslange øvre/nedre	78,-
Forhjulsløje 19mm ydre	140,-
Strømfordelerdæksel	105,-
Gul forlygtepære	45,-
Rep.sæt benzinpumpe SEV/Guioit	75,-
Laderelæ	315,-
Kardankryds ved gearkasse	210,-
Fiberpagn. under karburator	20,-
Platiner flere typer	65,-
Viskerblade sæt a 2 stk	50,-
Blinkrelæ 6v 3x 15 W	40,-
Nøgleringe 3 stk	100,-

Henvendelse Jørgen Kjær 86 983177

Til Salg:

2 stk. B11 Normale årgang 1953 begge to.

Den ene er noget rusten i dørene, men ellers rustfri og kørende.

Den anden har "noget" med motoren, men er ellers uden rust og for begge to gælder at der er komplette og originale.

De koster pr. stk. 7.500 hollandske gyl-den = ca. 26.000 Dkr. Dertil skal så læg-ges afgift til staten.

Ligeledes sælges diverse reservedele til tractioner, praktisk talt alt haves, dog mest brugte dele.

Herman Lelivelt, tlf: 00931 889174747.

- eller hvis du er i tvivl vil jeg gerne hjælpe med kontakt: Kim Clasen, 44443712.

Sælges:

Forreste stanklapper i rustfri plade og 3 mm gunnidug, monteret med 5 mm rustfri maskinskruer. 350,- kr. pr. sæt incl. porto.

Thomas Jensen, Adelgade 72, 4880 Nysted. Tlf: 53871946.

Paris A Traction

THE CITROËN TRACTION SPECIALISTS

LARGEST STOCK OF TRACTION IN THE U.K.



1936 7C (LEGERE)
Used by FFI during WW2 still in camouflage. Very sound and original. Drives very well. Now becoming very rare. £5500 00



1952 11B SIX
Finished in Ivory white. Older restoration. Big boot model. 1.1cy car ideal for weddings. Drives very well. £3750 00

1939 7C LEGERE
Finished in black. In good usable condition. Very attractive pre-war car. £2650 00

1952 11B HBL
Finished in Midnight blue. Beautifully restored and mechanics rebuilt 11D engine. Many new parts. £2750 00

1953 11B NORMALE
Finished in black. Attractive looking car in good usable condition. Drives very well. Big boot. £5500 00

1952 11B NORMALE
In extremely sound original condition. Usable car with much potential. Big boot model in black with fitted 11D engine. £4250 00

1957 11B COMMERCIALE
Long wheelbase with 1.9 engine and 4 Speed gearbox conversion. Very sound and usable. Fast and economical. £2750 00

1949 11BL
Very attractive small boot car in very sound, usable condition. Runs very well. Driven from extreme southern France. £6500 00

All cars Paris-bull sold with new MoT and registered in UK (age related)

15 mins off A2 Canterbury-Dover

PLEASE PHONE 0227 722596. FAX 0227 728493