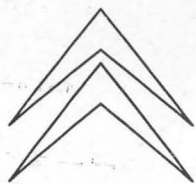
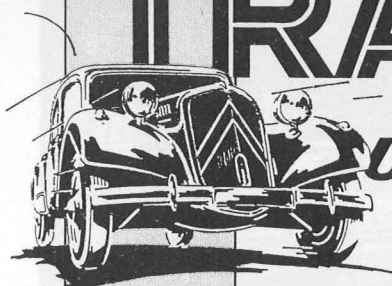


Attraction 187



TRACTION SPECIAL



61

MEDLEMSBLAD FOR TRACTION AVANT DANMARK

BESTYRELSEN:

Kasserer: Jens E. Sanning
Hårbyvej 3, Hårby, 8660 Skanderborg. Tlf. 86 52 45 70

Sekretær: Jørgen Kjær
Gl. Sellingvej 20, 8370 Hadsten. Tlf. 86 98 31 77

Bestyrelsesmedlem: Ole Meldgaard
Siggårdsvej 25, 7430 Ikast. Tlf. 97 15 38 85

Bestyrelsesmedlem (tidl. suppleant): Peter Grønberg
Nr. Søgade 25 A 2., 1370 København K. Tlf. 33 11 40 42

Klubbutik og reservedele (ikke bestyrelsesmedlem):
Steen Jensen, Elmevej 5, Tulstrup, 3400 Hillerød. Tlf. 42 28 67 66

KLUBBENS GIRONUMMER: 8 28 05 84

BLADREDAKTION:

Peter Juel Jeppesen,
Strandgade 10 B, 3., 1401 København K, Tlf. 31 54 14 27

Jens Møller Nicolaisen,
Ravnsborggade 5A, 4 th., 2200 København N, Tlf. 31 39 53 20

DEADLINE:

1. Juni

- med morgenposten!

Materiale til **TractionSpecial** sendes til Peter Juel Jeppesen



Fra bestyrelsen.

Siden sidst er der ikke sket de store revolutioner fra vores side. Vi arbejder støt og roligt for klubben, og er i gang med at planlægge sæsonens aktiviteter.

Her er vi så heldige at der er flere i klubben, der vil gøre en indsats, det takker vi så mange gange for. Sommertræffet er også i støbeskeen, husk datoen. Nærmere tilmelding følger til hver enkelt.

Vi har fået positivt svar fra både Norge og Sverige om et fælles nordisk Tractiontræf i 1994, til at fejre 60 året for tractionen. Der er stor interesse fra begge sider. Det arbejder vi videre med i bestyrelsen. Er der nogen, der har forslag og ideer til dette kan undertegnede kontaktes.

Jørgen Kjær.

Fra medlemsregistret.

Medlemsregistret er flyttet - d.v.s. jeg har fået ny adresse, som er:

Preben Buchhave
Udbyhøjvej 15 st.th.
8900 Randers
telefon 86 43 75 53 (uændret)

Af samme grund har der været lidt stille i den sidste tid med hensyn til at få bragt ændringer til registret her i bladet. Men i næste nummer af Traction Special, vil der komme en opfølgning på den tidligere udsendte medlemsliste.

Såfremt du finder fejl i listen eller har ændringer som du endnu ikke har givet mig besked om, så har du altså endnu chancen - enten ved at skrive eller ringe. Det gælder selvfølgelig også hvis du har købt eller solgt siden sidst.

P.B.

Aktivitetskalenderen

Maj:

- Fredag 7/5: Jydsk-Fynsk Classic Autojumble i Gjern.
Fredag 7/5: Sommarmöte i Svenska B-11 Klubben i Kungälv. Henvendelse til Jørgen Kjær på 89 98 31 77.
Søndag 9/5: Klubmøde på Elmevej i Tulstrup pr. Hillerød hos Steen Jensen.
Fredag 14/5: "1. Picnic Rally" med Lolland-Falsters Veteran Klub.
Søndag 16/5: Henvendelse Henrik Elmer på 53 88 22 44.
Fredag 21/5: Præsentation af den nye Citroën Xantia på Vestbirk Camping - se nærmere andet steds i bladet.
Onsdag 26/5: Samme arrangement, men i Bådehavnsgade i København - se andet steds i bladet.
Søndag 23/5: Forårstur på Midtsjælland. Vi starter med morgenkaffe hos Inge og Johnny i St. Ladager kl. 10.00. Tilmeldning en uges tid i forvejen på 53 82 09 19.

Juni:

- Lørdag 5/6: Lokalmøde hos Olav Fredslund Jensen i Grauballe, tilmelding på 86 87 75 45.
Fredag 11/6: Klubmøde på Elmevej i Tulstrup pr. Hillerød hos Steen Jensen.
Lørdag 12/6: Karup Å Løb i Vestjylland arrangeret af bl.a. Ole Meldgaard, som siger at det kunne være rart at se nogle "Tractioner" til dette løb. Ring til Ole og hør nærmere.

Juli:

- Fredag 30/7: Ringkøbingløbet, som denne gang køres for 25. gang. Også her vil Ole Meldgaard kunne fortælle nærmere.
Lørdag 31/7:

Redaktionelt

Ja så står sæsonen for døren og som det fremgår af aktivitetskalenderen er der mange spændende arrangementer at deltage i. På redaktionen har vi imidlertid modtaget flere invitationer, men vi har kun taget dem med i kalenderen, hvis de har relation til "tractionerne". Nedenfor er gengivet et par andre arrangementer som interesserede kan få mere at vide om ved at henvende sig til redaktøren (pjj) eller til Jørgen Kjær.

Holdning marts 1992
Der er end mere glæde i den gamle kollektion af "motorhistoriske biler" som klassiske
samleobjekt for folk med interesse i motorhistorie, ikke og på forhånd som biler.

"Motorhistorisk Rendezvous"

søndag d. 25. maj 1992 10.00 - 15.00

Klampenborg Galopbane

Der er end mere glæde i den gamle kollektion af "motorhistoriske biler" som klassiske
samleobjekt for folk med interesse i motorhistorie, ikke og på forhånd som biler.

Træner "LAKSE" CARLSEN og "MOTOR" NIELSEN
afkommer af den nye maskine og den nye maskine
"LAKSE" CARLSEN og "MOTOR" NIELSEN
afkommer af den nye maskine og den nye maskine

afkommer af den nye maskine og den nye maskine
afkommer af den nye maskine og den nye maskine

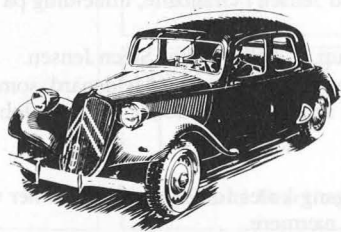
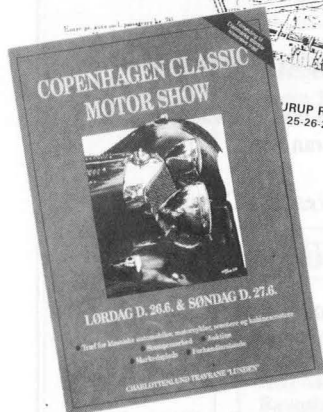
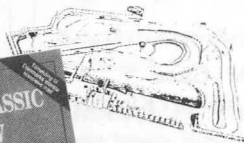
afkommer af den nye maskine og den nye maskine
afkommer af den nye maskine og den nye maskine

afkommer af den nye maskine og den nye maskine
afkommer af den nye maskine og den nye maskine



inviterer til

DANSK
SPORTSVOGNS MEETING
1993



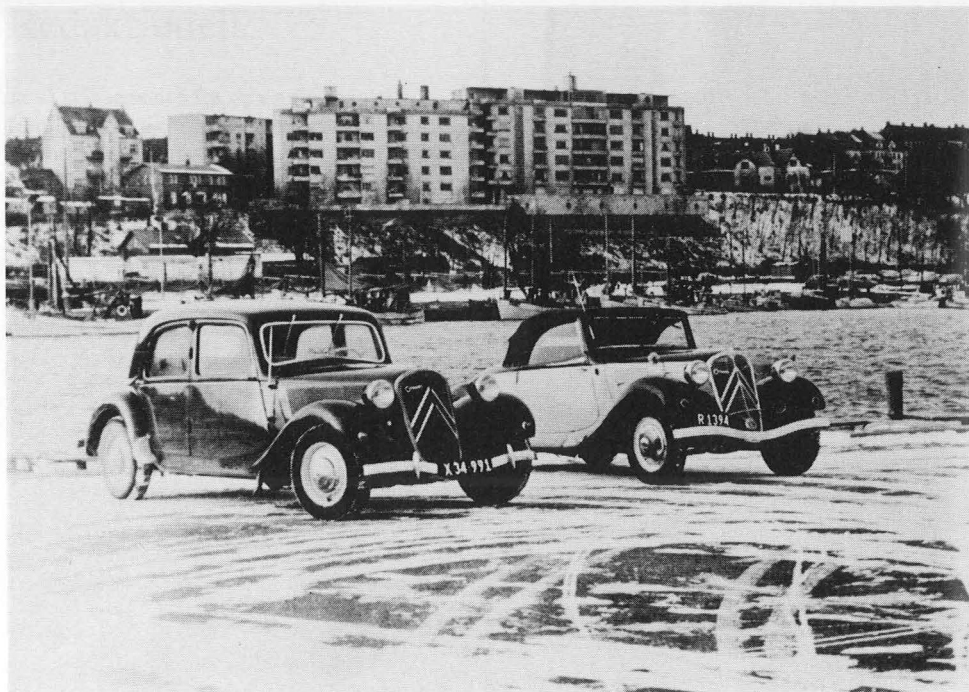
Fra det "digitale" fotolaboratorium...

Hvad man ikke har i virkeligheden kan man jo få på papiret..... Redaktørens "normale cabriolet" bliver af og til beskyldt for at være både for lang og for lav. "Sport cabrioletten" hævdes fra flere hold, at være mere velproportioneret! Hvad gør man så, hvis man hellere vil have haft en "sport"? Man putter bare et billede af bilen ind i en "scanner", som kan ændre på forholdet mellem længde og højde og "vupti" så har man en kort udgave. Hvad gør det så at hjulene er blevet lidt ovale ved operationen.....

På billedet nedenunder ses bilen så i mere naturlige proportioner og i sit rette element nemlig nær stranden i Sct. Tropez ved den franske reviera, i selskab med en "fransk søster" af nyere årgang. D'herrer med bar mave og håndklæde nonchelangt svinget over skulderen skal lige til at stige ind i deres 11 D normale 56, da de pludselig får øje på cab'en bagved. Jeg havde netop få minutter forinden set den franske vogn og parkerede bag den med den hensigt at komme i snak med ejermænd. Det lykkedes selvfølgelig også og vi fik byttet adresser, mens de "eksaminerede" cabrioletten for at se om den nu også var "ægte", som jeg stædigt hævdede.

pjj





Fra det gamle fotoalbum

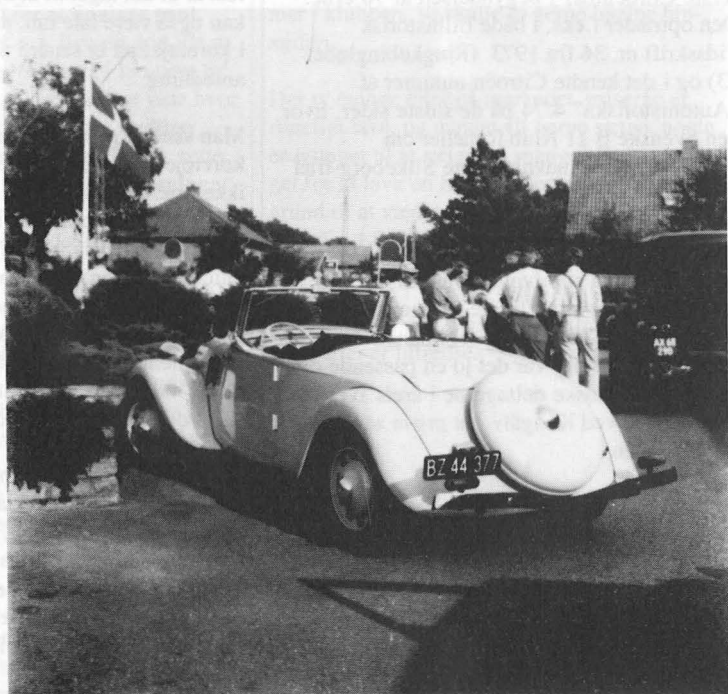
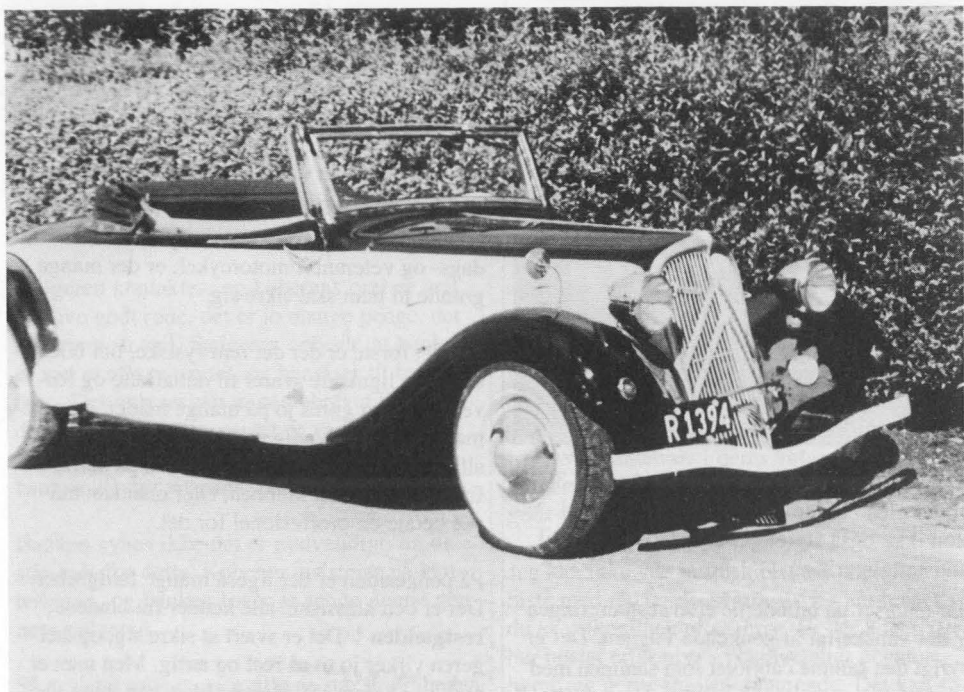
Jørgen Kjær har lånt to fotos fra en gammel Citroën-kører i Galten mellem Silkeborg og Århus og redaktøren har fra arkiverne suppleret med yderligere et par billeder.

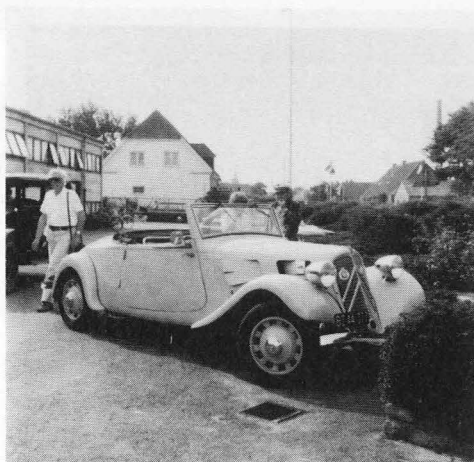
Disse to Citroëner tilhørte engang Leo Rasmussen i Galten og er fotograferet i 1954-55 på havnen i Århus lige nedenfor den da, så kendte bebyggelse "Klintegården" - en på den tid arkitektonisk nyskabelse. Om sedanens skæbne vides på nuværende tidspunkt ikke noget, men måske kan nogen i klubben genkende den på nummeret X 34 991....

Cabrioletten derimod er lettet at følge og som det fremgår har den overlevet. Læg iøvrigt mærke til det dejlige korte "R" nummer som af uransagelige grunde følger nummeret på cabrioletten fra sidste nummer, som var indregistreret R 6594.

Det næste billede er et nærbillede af cabrioletten med nummeret R 1394. Se engang nærmere på det! Af historien der følger med ved vi, at bilens stelnummer er 351.176, og det er altså vognen der i stelnummer ligger midt mellem Jørgen Kjærs 11 AL cab. 1934 med stelnummer 351.178 og Per Bødgers do. 351.174 (som vi i anden anledning bragte et par billeder af i sidste nummer).

Bilen har som de fleste cabrioletter ført en ret omtumlet tilværelse. Leo Rasmussen ejede den en periode i midten af 50'erne, men efter "at have snoet den omkring et træ" blev den solgt til en mand i Silkeborg. (Her gætter vi på at det må være Henning Mortensen). Ihvertfald fik Henning, som det fremgår at de sidste to billeder, rettet bilen ud igen og fik den restaureret færdig til omkring 1972. Men som det fremgår af billederne er det nu ikke længe-





re en tidlig 34 model, men derimod en 38-39 model med "brede skærme" og pilote-hjul. Mon ikke også styretøjet blev modificeret til tandstangsstyring?

Når man ser på billederne efter restaureringen er det vanskeligt at genkende vognen. Det er iøvrigt den samme cabriolet som sammen med Schultz' grønne "Rosa" deltog i flere af de første Citroënræf i begyndelsen af 70'erne. Den optræder f.eks. i både Bilhistorisk Tidsskrift nr. 36 fra 1973 (Ringkøbingløbet 73) og i det kendte Citroën-nummer af "Autohistoriska" 4/74 på de sidste sider, hvor den Svenske B 11 Klub fortæller om deltagelsen i det navnkundige Silkeborg-træf 1973.

Bilen blev i midten af 70'erne solgt til Sverige og skulle stå på et privat bilmuseum i Karlstad i mellemsverige. Ingen, af de mange adspurgte i B 11 Klubben, har faktisk set vognen de sidste mange år. Egentlig var det jo en passende opgave for de danske deltagere i årets svenske sommertræf ved Kungälv - at prøve at efterspore cab'en.

A' propos ovennævnte 351.174, som Per Bødker ejede indtil for nylig så kan vi nu fortælle at Fritz Trøst Hansen købte bilen i sidste øjeblik. Det var på et hængende hår den blev i Danmark, men vi ønsker Fritz tillykke med bilen, - han er sikkert den helt rette mand til at gøre køretøjet færdig.

Jørgen Kjær/pjj

Køb/Salg/Bytte! Pant! Restgæld!

Ukendte begreber i vor verden? Nej overhovedet ikke ! Ved køb af, køretøj, både hverdags- og veteranbil/motorcykel, er der mange grunde til man skal sikre sig.

For det første er der det rent fysiske, om bilens stand og lignende svarer til det aftalte og forventede. Det gøres jo på mange måder, og er man ikke selv kyndig ud i dette, er det klogt at alliere sig med en, der har forstand på dette. Evt. et medlem af klubben, eller man kan måske betale en professionel for det.

På pengesiden er der ligeså mange faldgruber. Der er den klassiske, alle kender fra bladene, **restgælden !** Det er svært at sikre sig, og sælgeren virker jo tit så reel og ærlig. Men man er nødt til at sikre sig. **Restgælden** kan være en rest af et lånt taget til at købe bilen, men der kan også være tale om, at der er oprettet **pant** i køretøjet på et senere tidspunkt i anden anledning.

Man skal sikre sig sælgerens underskrift på, at køretøjet er fri og ubehæftet. Men dette er ikke nok. Man skal også sikre sig at eventuel **restgæld eller pant** aflyses. Og her er et ord ikke nok. Man skal have skriftlig dokumentation. Man kan ellers komme så grueligt galt afsted. Banker og lignende tøver ikke med at gøre fordring på deres pant. Det vil sige, at de kan afhente bilen, hvornår det skal være, hvis de vil inddrive deres pant. Det er bilen, køretøjet, der er pant i, ikke køberen.

Man kan nu få et mellemværende med sælgeren, som man selv må klare, og da panthaveren vil have sit pant indfriet, kan man jo godt forestille sig, det skyldes at sælgeren på dette tidspunkt ikke er alverden værd rent økonomisk. Endnu mere besværligt bliver det hvis man har afhændet bilen igen.

Et eksempel: Man køber en bil af en person.

Klog af gammel skade vil man lige undersøge på tinglysningskontoret, om der er tinglyst pant i bilen. Stor er overraskelsen, da det oplyses, at der er tinglyst pant for 164000kr i bilen, omkring det dobbelte af handelsværdien på bilen. Det oplyses, at det er en bestemt bank, der har pantet. Denne bank kontaktes og henviser til sælgeren.

Sælgeren kontaktes, og køberens ører er ved at blive godt røde, det er jo mange penge, der kan være på spil. Sælgeren oplyser, at banken er ved at aflyse pantet, og henviser til banken igen. Der oplyses det at pantebrevet ligger på dommerkontoret og pantet er ved at blive aflyst. Køberen beder om en kvittering på at banken aflyser sit pant.

Banken synes ikke det er nødvendigt, da de står inde for dette. Køberen insisterer på kvitteringen, og banken lover at sende denne gennem sælgeren.

Så er dette ordnet, men tilbage står muligheden for, at der er tinglyst pant andetsteds i landet. der er nemlig mulighed for at tinglyse pant hvor man bor. Så det er nok lige en god ide at undersøge om sælgeren har boet i længere tid på samme adresse. Hvis ikke, så få at vide hvor de har boet før og kontakt så det stedlige tinglysningskontor. Man kan telefonisk rette henvendelse dertil og få tingbogsoplysninger på sælgeren. - Og så er der slet ikke taget stilling til privat gæld, der ikke er tinglyst på køretøjet.

En jungle, hvor der er gode muligheder for at komme galt afsted. Så hvis man synes, der er noget lusk i en handel, eller det lige pludselig skal gå hurtigt med at handle, hvis det er tys-tys, prisen er urealistisk billig eller det skal gå gennem flere personer, bør man nok lige øve en kende og få tingene afklaret inden man skriver under og slipper de surt sammenskrabede skillinger.

En bil man kommer til at betale for, to gange vil man nok få et noget anstrengt forhold til. Ovennævnte sælger viste sig at være et ordentligt menneske og pantet blev aflyst, som

aftalt. Men der er mange brådne kar overalt, og sikkert, hvor man mindst venter det. Det kan også være en sælger, der sælger med de bedste hensigter og regner med at få det hele bragt i orden, men så af en eller anden grund kommer i uføre og økonomien braser sammen.

Men man kan roligt regne med at banker og andre panthavere nok skal forfølge deres pant, og mange gange er prisen ved pantsætningen sat urealistisk højt, så de for at få deres penge ikke er til at snakke med. Man skal også være opmærksom på at det er meget almindeligt, at private, firmaer og forhandlere har lavet pantebrev i deres **veteranbil som sikkerhed for deres kassekredit. Så se dig godt for inden du handler!**

Jeg kan ikke yde juridisk bistand, men kan bistå med råd og de erfaringer jeg har høstet, du er velkommen til at ringe. Er der nogen der har høstet erfaringer - positive eller negative, hører jeg gerne fra vedkommende. Det kan meget vel være interessant for andre medlemmer i klubben. Vi skulle jo gerne hjælpe hinanden.

Der er mange biler på markedet, priserne er rimeligt lave, og mange vil gerne sælge, nogle er tvunget til at sælge, så mange vil gøre meget for at lave en handel. Derfor er der ekstra grund til at være forsigtig. Det vil alle være lykkeligst for i sidste ende, både køber og sælger.

For husk: En god handel er en handel hvor alle parter er tilfredse.

Jørgen Kjær

Bonne affaire!...



Vi prøvekører

CITROËN 11 Sport

Blandt de vogne, som SMJ efterhånden har haft lejlighed til at prøvekøre på landevejen, indtager denne Citroën »11 Sport« en absolut særstilling, for så vidt som den er en udpræget førkrigskonstruktion (nemlig helt fra 1934), der stadig produceres i praktisk talt den samme skikkelse som dengang, den første gang blev præsenteret for den undrende verdens øjne. Den vogn, vi havde lejlighed til at underkaste en undersøgelse, er naturligvis produceret i 1950, men det bemærkelsesværdige er, at den i de fleste henseender hæver sig endog særdeles smukt blandt de vogne, der først er konstrueret efter krigen, og at den i kraft af sine mange originale konstruktionsdetaller stadig repræsenterer en teknisk standard, der efter 16 års forløb kan tjene som forbillede for de fleste rationelt og videnskabeligt arbejdende automobilfabriker.

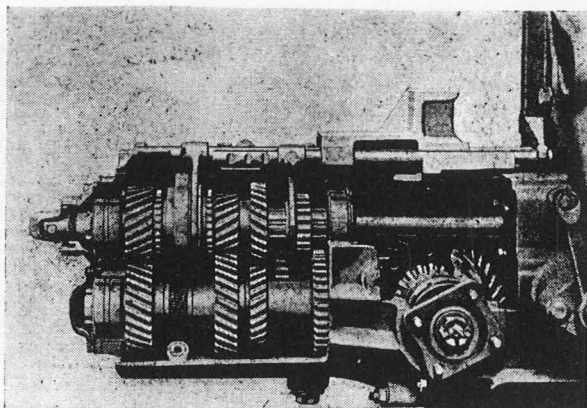
Hvis man i få ord skulle karakterisere denne »11 Sport«, måtte resultatet vel nærmest blive, at det er et udpræget nyttekøretøj, ved hvis udformning der er lagt den aller største vægt på kørselskomfort og køreegenskaber. En lang akselafstand, en fremragende, hydraulisk dæmpet torsionsaffjedring for og bag (som andre bilfabriker først i de seneste år lidt tøvende er begyndt at kopiere) og en rigeligt dimensioneret, forholdsvis langsomtgående motor, der kun udsættes for lave

mekaniske og termiske belastninger, tegner tilsammen billedet af et køretøj, som svarer til, hvad man i 1950 vil kalde god, moderne konstruktionspraksis. På denne baggrund vil man kunne forstå, hvilken forudseenhed og dristighed fabriken må have været i besiddelse af, da den i 1934 — formentlig under en overvældende økonomisk risiko — tog den logiske konsekvens af automobilteknikens nyeste forskningsresultater og begyndte at fremstille et køretøj, ved hvis udformning der alene var taget rent tekniske hensyn. Værdien af en sådan fremgangsmåde synes at være indlysende for alle med undtagelse af størstedelen af verdens automobilfabriker.

Citroën var en af de første masseproducerede personvogne, som var udstyret med forhjulstræk, og den anvendte udformning af trækket til forhjulene har — efter at man i årenes løb yderligere har raffineret systemets enkeltheder — nu nået en sådan grad af fuldkommenhed, at man hermed kan betragte forhjulstrækkets fundamentale problemer — der i begyndelsen kunne give anledning til visse vanskeligheder — for fuldstændig løst.

Vi skal ikke ved denne anledning påny komme ind på diskussionen om forhjuls- kontra baghjulstræk — emnet har tidligere været berørt i forbindelse med spørgsmålet om automobilernes stabilitet overhovedet, og det må være tilstrække-

Snit igennem differentialboks og gearkasse i Citroën »11 Sport«. Fra koblingshuset til højre passerer den drivende aksel over og til venstre for kronhjulet fremefter til gearkassens øverste aksel. Gennem 1., 2. og 3. gears skråtskærne tandhjul føres trækket videre til gearkassens nederste aksel og gennem denne påny bagud til spidshjulet. Forrest ses den firkantede flange, på hvilken den venstre kardanaksels inderste kryds skal monteres. Kraften fra motor til differentiale føres altså ved denne konstruktion altid gennem en tandhjulforbindelse, hvilket er forklaringen på tandhjulenes usædvanlig kraftige konstruktion.



ligt endnu en gang at minde om, at den forhjulstrukne vogn naturligvis ved hurtig kørsel i sving har en større sikkerhedsmargin (vel at mærke, hvis hjulene trækker), inden skridning af vognen på tværs af vejen sætter ind; på den anden side er der mange køreere — ikke mindst blandt dem, der ynder en sportspræget køreteknik — som foretrækker baghjulstrækket, fordi det — når vogne viser tendens til udskridning — byder dem ikke mindre end to muligheder for atter at rette vognen op (nemlig enten ved at slippe gasen eller ved at give ekstra gas). Det afgørende er, at den enkelte kører indretter sin køreteknik efter den benyttede form for kraftoverførslen mellem hjulene og vejbanen og ved en forsigtig »prøven sig frem« under forskellige driftsforhold finder frem til de grænseværdier for hastig-

hed og kurveradius, der kan befares med fuld sikkerhed.

Citroën »11 Sport« udmærker sig også ved sit udstyr og passagerummets indretning som et robust og gennemført praktisk nyttekøretøj — der er ingen overflødige dikkedarer, men på den anden side mangler man heller ingen af de indretninger, som er nødvendige for den fører, der kan lide at køre og behandle sit køretøj 100 pct. korrekt. Kørestillingen, der præges af det lodrette forbrædt og den højtliggende hængsling for pedalarmene, kan virke lidt usædvanlig for den kører, der er godt kendt med andre, moderne personvognskonstruktioner, men man vænner sig hurtigt til at sidde med fødderne på det vandrette guld, og rattets placering er hævet over kritik. Pladsforholdene er udmærkede og tilstrækkelige, selv for tek-

SPECIFIKATIONER

MOTOR:

Cylinderantal: 4.
Boring: 78 mm.
Slaglængde: 100 mm.
Slagvolumen: 1911 ccm.
Ventilstilling: Topventil.
Kompressionsforhold: 6,5 : 1.
Maksimal hestekraft: 56 ved 3800 omdr./min.

TRANSMISSION:

Kobling: Tør enkeltplade.
Gearkasse: 3 frem og 1 bak, synkromesh mellem 2. og 3. gear.
Gearstangsplacering: Instrumentbord.
Udvekslinger: 1. gear: 3,81 : 1.
2. gear: 2,12 : 1.
3. gear: 1,25 : 1.
Udveksling i differentiale: 3,44 : 1.
Hjulstørrelse: 165 × 400.

ELEKTRISK ANLÆG:

Volt: 6.
Fabrikat: Citroën.
Ampèretimer: 85.

BREMSE:

Fabrikat: Lockheed.
System: Hydrauliske.
Forhjulsophængning: Uafhængige, torsionsstænger.
Baghjulsophængning: Uafhængige, torsionsstænger.

CHASSIS:

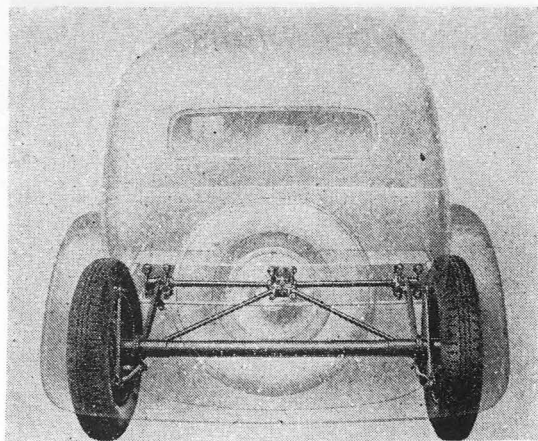
Monokonstruktion.

KAROSSERI:

Type: Berlina.
Personantal: 4/5.

HOVEDDIMENSIONER:

Akselafstand: 2910 mm.
Sporvidde: For 1374 mm.
Bag 1354 mm.
Total længde: 4450 mm.
Total bredde: 1670 mm.
Total højde: 1520 mm.
Egenvægt: 1035 kg.
Benzin: 45 l.
Olie: 4/4,5 l.
Vand: 7,5 l.

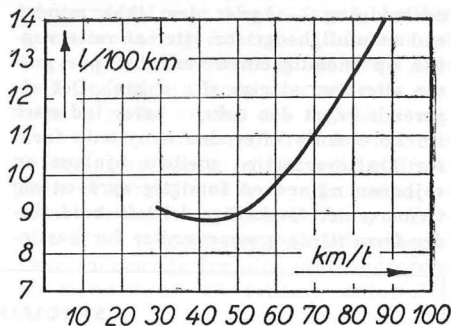


Et billede, der viser baghjulsophængningen i den afprøvede Citroën »11 Sport«. De to baghjul er monteret på en stiv, gennemgående rørraksel, som ved hjælp af to fremadgående, vridningssloppe radiusarme er hængslet til det selv bærende stålkarosseri — disse arme har hver for sig fat i en af de to tværliggende torsionsstænger, der er anbragt umiddelbart under bagsædets bageste kant. Tværkræfterne mellem aksel og karosseri optages af de viste, diagonalt anbragte trækstænger, der i deres yderste ender er hængslet til akslen, medens de på midten løber sammen og har fat i det samme beslag, som danner forankring for den faste ende af torsionsstængerne. De hydrauliske støddæmpere er fastboltet under akslen (og hører altså derved med til den uafjedrede vægt), og de er ved lodrette stænger hængslet til karosseriets skærmparti.

nisk afdelings overdimensionerede medarbejdere, og skulle det være enkelte, som ønsker mere albuenum, kan de jo foretrække den noget større model »Berline 11«, som i sine mekaniske egenskaber er identisk med den afprøvede vogn. Med hensyn til placeringen af instrumenter og kontrolorganer har fabriken i årenes løb eksperimenteret sig lidt frem, og vi ser ingen anledning til at ændre yderligere på de nu opnåede resultater. Et vel anbragt og godt belyst instrumentbrædt umiddelbart foran føreren (med et ur, der går rigtigt), kombineret lysafbryder og hornkontakt under rattet og choker, startkontakt og retningsviserafbryder umiddelbart til højre for gearstangen, der rager ud af en slidse i instrumentbrættet, giver tilsammen mulighed for bekvem og præcis kontrol med alle vognens funktioner. Ved det eksemplar, som SMJ havde lejlighed til at afprøve, havde man monteret et plasticrullegardin foran køleren og et kølevandstermometer på instrumentbrættet — disse elementer, der ikke hører med til vognens standardudstyr, viste sig under vore ture i slutningen af november særdeles nyttige, og det var især forbløffende så hurtigt, man efter en kold start kunne få kølevandstemperaturen op på de normale 80° C. blot ved to eller tre gange under kørslen at stille på gardinet.

Betragter man de hosstående kurver over henholdsvis accelerationsevne og benzinforbrug, vil man se, at den nye »11 Sport« (hvis kompressionsforhold nu er hævet til 6,5 imod før 6,2) hører til de to eller tre hurtigst accelererende vogne i

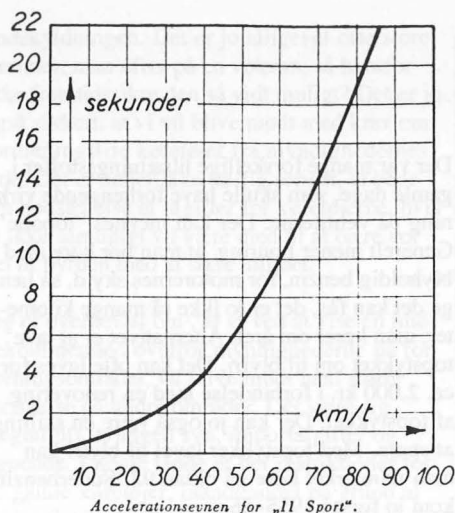
den serie, vi hidtil har haft anledning til at stifte bekendtskab med — på den anden side er kurven for brændselsforbruget i liter pr. 100 km ved forskellige hastigheder præget dels af det relativt store slagvolumen i sammenligning med vognens vægt og dels af en relativt stor luftmodstandskoefficient (til trods for den



Citroën 11 Sport's benzinforbrug er anskueliggjort i ovenstående kurve.

glat gennemgående bund i det selv bærende karosseri). Ved nogle rent orienterende udløbsforsøg, der gennemførtes i forbindelse med de øvrige prøver, fandt vi frem til værdien 0,42 for luftmodstandskoefficienten — til sammenligning tjener, at de bedste strømlinievogne, som fremstilles i serieproduktion i dag, er karakteriseret ved værdierne 0,36 og 0,34.

Til slut et par ord om bremserne (som vi normalt ikke ofrer megen omtale, fordi de ved relativt nye vogne altid er i orden). På dette punkt har Citroën fabriken fulgt det samme princip som ved udform-



ningen af vognens øvrige elementer, nemlig, at selv ved fuld anvendelse af maskineriet må der kun opstå lave termiske og mekaniske påvirkninger. Bremsesystemet er meget stort, når man drager sammenligning med andre, moderne personvogne af tilsvarende vægt, og det var os faktisk umuligt — selv ved gentagne opbremsninger fra høj hastighed — at fremkalde den ringeste grad af »fading« i bremsevirkningen, samtidig med at pedalreaktionen var let og ensartet under alle forhold.

En detalje, som fortjener den største anerkendelse, og som samtidig repræsenterer en nyhed efter den hidtil fulgte Citroën praksis, er et tændingsindstillingshåndtag på instrumentbrættet, ved hjælp af hvilket man under kørslen kan regulere tændingstidspunktet eller rettere hele tændingsindstillingens niveau. Når man ønsker at opnå den bedst mulige udnyttelse af den kostbare benzin, er det nødvendigt, at føreren har en mulighed for at finindstille tændingen efter såvel motorens øjeblikkelige temperaturlufttilstand som omtallet for den benzinsort, der benyttes. Fordelen ved den nævnte indretning kommer bl. a. klart til udtryk umiddelbart efter en kold start, da fuld anvendelse af chokeren er nødvendig — samtidig kan man imidlertid — så længe motoren er kold — stille ind på meget høj tænding og derved delvis kompensere for det meget høje benzinförbruk, der normalt er en følge af den kraftige chokning.

Citroën fabriken meddeler, at man i

øjeblikket har lager til øjeblikkelig levering i begge de to »11« modeller, og det fremhæves, at vognene leveres med kort varsel i enhver farve efter kundens ønske, idet køretøjerne kommer hjem fra Frankrig i grundet tilstand og derefter lakeres og færdiggøres på fabriken her.

Ovenstående prøvekørsel er skrevet af Mogens H. Damkier og kommer fra Skandinavisk Motor Journal, december 1950. Vi bragte den for 10 år siden, nemlig i det allerførste nummer af TractionSpécial.

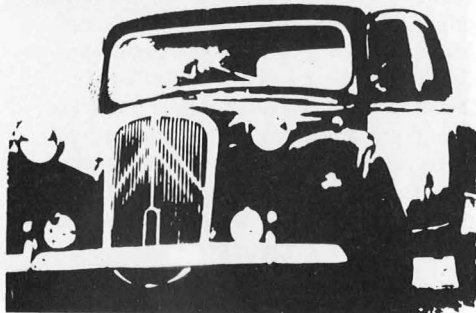
Det er jo nok begrænset, hvor mange af bladets læsere, der har set prøvekørslen før — men ellers synes vi godt at den kan tåle at blive læst hvert tiende år!

Vågne læsere vil bemærke, at billedet af bilens bagtøj viser den tidlige model uden rørtraversen og med to diagonalstænger. Denne "fejl" blev rettet i SMJ's januarnummer, hvor det rigtige bagtøj blev vist.

Vi vil her ikke undlade at efterlyse lignende prøvekørsler fra aviser og blade — det er altid spændende at læse om hvordan bilernes bil blev opfattet dengang! Kig i dine gemmer!

-jmn.

**TRACTION
AVANT
DANMARK**



Blylet, blyholdig eller blylet benzin !!!

Altsammen ord vi kender fra overskifterne i den senere tid. Hvad betyder det for os vefanfolk ? Mange forskellige teorier og gisninger har været fremme.

Jeg har spurgt Lourcing fra Jysk Automobil-museum i Gjern om hans synspunkter. Han er jo en ekspert, hvis ord man kan fæste lid til, og han er jo så at sige vokset op med køretøjer og motorer, og været vidne til udviklingen i de forskellige benzintyper.

For ham er der ingen tvivl om, at de gamle motorer har bedst af blyholdig benzin. Men hensynet til miljøet er også en væsentlig faktor. Det er dog ikke alle bilmotorer, der er lige sarte, Citroenmotorer skulle være specielt sarte (suk !). Før i tiden bestilte mekanikere næsten ikke andet end at slibe ventiler på bilerne, og Lourcing fortæller, at han ikke kan mindes en dag på værkstedet, hvor der ikke blev slebet ventiler.

Blyet har jo nemlig en smørende effekt både på ventiler, men også på stempler, stempelringe og cylindervægge. Bly i sig selv er jo en slags tørsmørestof. Tænk bare på gamle vandpumpepakninger af bly. I dag har man jo bedre smøreolier, så det er nok kun ventilerne man skal tænke på, da cylinder og stempel sikkert smøres bedre end før, fra olien.

Skaderne på ventiler og ventilsæder kan variere betydeligt både fra bilmærke og fra ventilfabrikat. For eksempel var Ford V8 med originale ventiler kendt for at holde længe. Men i det iøvrigt var det ikke ualmindeligt, at der skulle slibes og stilles ventiler for hver 10.-20.000 km. Citroën ofte for hver 10000 km. Man fandt ud af at ændre hældningen / graderne på ventilerne , så de kunne holde længere, f.eks. ændredes Chevrolet fra 30 grader til 45 grader, så kunne de køre længere mellem hver slibning og ventiljustering.

Der var mange forskellige tilsætningsstoffer i gamle dage, som skulle have forlængende virkning på ventilerne. Der kan nævnes "topolie". Generelt mener Lourcing, at man bør køre med blyholdig benzin, for motorernes skyld, så længe det kan fås, det er jo ikke så mange kilometer, man kører om året. Alternativet er at lave topstykket om til blyfri. Det kan ofte laves for ca. 2.000 kr. i forbindelse med en renovering af topstykket. Der kan jo også være en skilling at spare. Med topstykker lavet til blyfri kan man udmærket køre på oktan 92. Superbenzin kom jo først i 1955-56.

Men i det hele taget mener Lourcing ikke, der er nogen, der rigtig kan sige hvordan, det vil gå. Benzinen er jo heller ikke den samme, som tidligere. Lige efter krigen kunne man jo bare starte bilerne, der havde stået stille længe, med den benzin, der var i tanken, hvorimod plæneklipperen , der har stået vinteren over, jo ofte er umulig at starte.

Som et kuriosum fortalte Lourcing om de amerikanske køretøjer, invasionsstyrkerne havde med herover. De var jo vant til blyholdig benzin derovre. Men på grund af fejll levering af benzin fik de ret hurtigt problemer med motorerne, der humpede frem på 3,4 og 5 cylindre. Ventilerne var ødelagte.

Lourcing er dog ret så forbeholden med at give et entydigt svar. Tiden vil vise, hvordan det går, og der vil sikkert også komme et eller andet brugbart, forureningsfrit stof , der kan erstatte blyets smørende virkning.

Min egen mening er, at man bør sætte miljøet i højsædet, og så vidt muligt undgå at forurene det omgivende miljø med bly, og for den sags skyld også alle andre stoffer. Det er tonsvis af bly, der pumpes ud i det omgivende miljø. Kan man få sit topstykke lavet om til blyfri benzin for et par tusinde kroner, bør dette ikke være

undskyldningen. Det er jo alligevel ofte store summer, man ofrer på en veteran, så hvorfor ikke fremtidssikre den så vidt muligt? Det er jo også sikkert, at vi vil blive mødt med krav om forureningsfrie køretøjer fra myndighedernes side. Det er heller ikke særlig seriøst, at bede om nedsættelse af afgifter for køretøjerne, hvis vi ikke samtidigt vil være med til at bære vor del af byrden med at sikre miljøet.

Jeg er overbevist om, at vi ved at vise en imødekommenhed overfor myndighederne på forureningsområdet, vil blive mødt med større forståelse på andre områder. Det være sig vægtafgift, tvungen syn, importafgifter og lignende. I nogle lande er der restriktioner for de gamle køretøjer, blandt andet på grund af forureningen.

Jeg tror, det er en fordel hvis vi, med vore veterankøretøjer søger at opfylde de samme krav og forpligtelser som andre køretøjer, og er imødekommende på områder, hvor det relativt let lader sig gøre, og så gemmer krudtet til områder hvor det næsten vil være umuligt at være det. Eks. katalysatorer og andre nyere tiltag, som så vidt, det er muligt, er helt berettigede.

Vi kører ikke så mange kilometer om året, og kan nok godt overkomme at slibe, eller få slebet ventiler en gang hvert 5 til 10 år.

Ingen tvivl om at blyholdig benzin er bedst for motoren, men blyfri er bedst for miljøet. Det er så op til hver enkelt at gøre sig sine overvejelser.

Jørgen Kjær

Traction Avant



Som annonceret i forbindelse med lokalmødet hos Finn Lyster her i vinter var der besøg på Silkeborg Kølerservice. Mange medlemmer fra det jyske og vist en enkelt sjællænder fandt vej til mødet, der som sædvanlig blev afviklet i en god og konstruktiv atmosfære. På billederne herunder ses flere af klubbens aktive medlemmer med Ole Meldgaard og Benny Sørensen godt fremme i billedet, mens kølerteknikkens mysterier fremlægges.



Vedr. Citroënbøger

Først vil jeg gerne sige tak til de mange, der har reageret positivt på mit lille opråb i sidste nummer af bladet. Selvom mange har ringet eller skrevet til mig, er det dog foreløbig begrænset, hvor meget der er kommet ud af det - dette på trods af, at jeg har søgt stof til bogen gennem mange veteranbil- og Citroënkлубblade.

Jeg vil her gerne gentage min opfordring: har du historisk materiale, hvilket som helst, der har at gøre med Citroën i Danmark, vil jeg meget gerne låne det til kopiering eller affotografering. Materialet vil blive hurtigt returneret!

Samtidig vil jeg gerne præcisere, hvad jeg søger: Først og fremmest søger jeg gamle fotos - ikke blot af biler, men også (eller måske især) af forhandlernes forretninger. Eller måske andre firmaer, som har brugt Citroënbiler. Det er ikke blot traction-perioden, der skal belyses. Bogen starter i begyndelsen, hvilket vil sige 1919 og slutter ved dags dato. Tyverne og begyndelsen af tredverne er dårligt belyst - men også den nyere historie, tredserne og halvfjerdserne. M.h.t. den nyere historie mangler der i høj grad billeder - også af biler i "daglig tjeneste" - gerne ledsaget af små historier.

Foreløbig er det planen, at bogen, der skal hedde "Citroën i Danmark", skal udkomme i foråret 1994. For dem, der ikke har læst om den i sidste nummer af bladet, kan jeg oplyse, at det bliver en bog som jeg skriver sammen med Fabien Sabatès. Den vil udkomme på et fransk forlag, men teksten vil blive på dansk.

Tøv ikke - ring eller skriv til

Jens Møller Nicolaisen
Ravnsborggade 5A, 4.th.,
2200 København N.
Tlf: 31 39 53 20.

PS! Angående bogen om det 9.ICCCR: Jeg afventer fortsat noget materiale fra Frankrig, som skal bearbejdes inden bogen sendes til forlaget. I må have tålmodighed lidt endnu... - JMN.

Klubbutik og reservedele

Det går rigtig godt. På opfordring opstilles her lidt om udvalg og priser, men mangler du andet er det faktisk muligt at det findes på lager - ihvertfald kan det det skaffes. Det er min plan at lave et storindkøb (hvis der findes nok bestillinger) i slutningen af maj.

- og til sidst en lille bøn! Husk at betale hurtigt når du har fået varene!!

Bremsedele:

62 12 99, hjulcylinder, for,	324,-
62 10 04, hjulcylinder, bag,	324,-
52 06 08, bremseslange lang,	125,-
52 06 01, bremseslange kort,	100,-
Hovedcylinder rep. sæt,	75,-

El-dele:

Batterier BL og BN,	425,-
Tændrør,	14,-
Platiner,	70,-
Strømfordelerdæksel 11/15,	105,-
Rotor,	30,-
diverse pærer fra,	12,-
70 65 94 baglygteglas h/v,	55,-
70 66 11 baglygte indsats,	52,-
70 05 54 laderelæ,	300,-
Blinkrelæ,	90,-

Lejer og pakdåser:

42 56 54, forhjulslejer ydre,	162,-
forhjulslejer indre,	80,-
diverse lejer til starter og dynamo,	
Pakdåse for yderst,	33,-
89 971 Koblingstrykleje,	173,-

Gummi-dele:

22 41 86 gummikrave v/ tank før 52,	36,-
80 36 30 do. efter 52,	36,-
Lakbeskytter gummi-sæt,	157,-
8035 15 stødgummi efter 52,	34,-
42 66 18 fedtskåle,	43,-
21 31 13 forrude-gummi,	136,-
60 21 35 manchert v/ styretøj,	68,-
80 78 11 skærmbånd,	153,-
22 27 40 dörgummi t/ 4 døre,	127,-
80 27 79 kuffert-gummi,	135,-
22 17 95 gummidupper v/hanskerum,	4,-
80 41 04 vinduesåbner i gummi,	24,-
Kølerslanger pr. stk,	78,-

Ventilatorrem,	65,-
80 26 76 svampen efter 52,	58,-
21 61 83 A dörgummi trekantsæt,	181,-

Dele til fortør og styretøj:

60 18 43 , 30 mm kronmøtrik t/ styret.,	163,-
60 18 46 kuglebolt sæt v/ styrestang,	365,-
60 18 47 kuglebolt sæt v/ tandstang,	217,-
60 19 24 dæksel for tandstang,	77,-
60 20 46 støvhætte v/ kuglebolt,	36,-
60 21 35 manchert v/ styretøj gummi,	68,-
60 21 35 do i læder,	173,-

Pakninger:

45 31 05 toppakning,	192,-
45 69 09 vandpumpepakning stor,	33,-
45 69 09 do. lille,	15,-
karburatorpakn.sæt Solex 32 PBIC,	65,-
benzinpumpe rep.sæt,	86,-
45 13 23 topdæksel pakn. kork,	27,-
45 29 96 manifoldpakn.,	56,-
50 08 35 gearkassepakn.sæt, (lille)	37,-
50 08 35 do. (stort),	125,-
45 63 49 vandpumpepakn.	94,-

Diverse:

51 58 91 gearsift-fjeder,	51,-
Spjældaksel, 8,5 mm Solex 32 PBIC,	149,-
42 56 54 fjeder til oliepumpe,	7,-
Koblingskabler (forsk. typer) fra,	155,-
Speedometerkabel,	80,-
Håndbremsekabel S og N,	170,-
35 43 98 A støddæmper,	295,-
29 83 04 motorhjælmsliste,	153,-
29 83 85 motorhjælmsbeslag,	38,-
Motormaling (grøn),	80,-
70 63 07 forlygteprismesæt DUC.,	85,-
10 00 13 karrosserisøm,	10,-
Not (halvmåne) til foraksel,	5,-
10 00 06 dørclips pr. dør,	47,-
Rustfri batterikasse,	125,-
1 stk venster forpanel,	540,-

- dette var kun et udvalg af, hvad der gemmer sig på hylderne iøjeblikket. Vi har også gode/billige værktøjsbøger, kalendre m.v.
Med venlig hilsen,

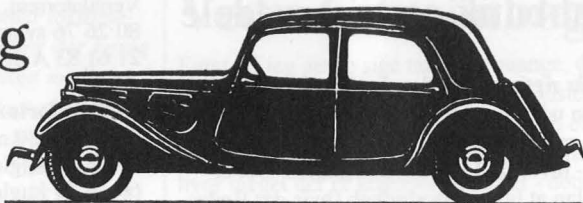
Klublageret

Steen Jensen

Elmevej 5, Tulstrup, 3400 Hillerød.

Tlf: 42 28 67 66.

Køb & salg bytte, kontakt -



TRACTION ANNONCER sendes eller indtelefoneres til:

Peter Juel Jeppesen, Strandgade 10 B, 1401 København K, 31 54 14 27

Købes:

Parabolsæt til B 11 1946.

Alt materiale på tryk om Citroën før ca. 1970, det kunne f.eks. være korrespondance mellem kunder og forhandlere, brochuremateriale, fotos, bøger etc.

Preben Buchhave, 86 43 75 53.

Sælges:

Citroën B 11 normale 56. Importeret fra Frankrig i fin og original stand. Kun kørt 70.000 km fra ny. Nem at syne.

Citroën B 11 sport 38. Velkørende og totalrenoveret vogn.

Peugeot 304 Cab. 1971. Totalrenoveret med 6 år gammel kaleche. Rød med spændende nummerplade. Kørt 145.000 km.

Rene Christensen, 75 56 32 09

Sælges:

Reservehjulsbagklap samt reservehjulsdæksel til 11 sport i perfekt stand. Pris samlet 2.000 kr.

Lars Mandahl, 56 63 06 17

Sælges:

Citroën B 11 Sport 1949. Gedigent dansk restaureringsobjekt. Mange nye dele medfølger: Fabriksnye stålforskerme, ny højre bagdør, rustfrit udstødsningssystem, rustfrie baglygter m. glas, det høje 3. gear, stænk-lapper, rudekanallister, kofangerhorn, gummi-lister, bånd, fittings, m.v. Desuden brugt ekstra gearkasse samt danske og franske original reparations- og reservedelskataloger. Tilbud omkring kr. 25.000 samlet. Bilen står 20 km fra Kbhvn.

Jørgen Engel, 75 16 24 44

Sælges:

En pose med diverse nyere Traction-litteratur.

Jørgen Kjær 86 98 31 77

Sælges:

2 stk. nye dæk Michelin 165x400 .

4 stk. gode pilotehjul 165x400.

1 stk. god motor til 15 six.

Citroën 7 UB 1938 varevogn - usynet og urestaureret, men god og fornuftig vogn.

Citroën CX 22 TRS 1987 yderst velholdt bil med kun 95.000 km bag sig. Leveres nysynet med trækkrog, el-soltag, alarm, alu-følge, nye dæk m.m.. Kun 78.000 kr. Henvendelse,

Steen Jensen 42 28 67 66

