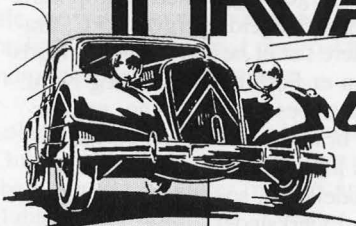


Attraction 189



TRACTION SPECIAL



63

MEDLEMSBLAD FOR TRACTION AVANT DANMARK

BESTYRELSEN:

Sekretær: Jørgen Kjær

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

Kasserer (Indmeldelse): Jens E. Sanning

Hårbyvej 3, Hårby, 8660 Skanderborg. Tlf: 86 52 45 70.

Bestyrelsesmedlem: Ole Meldgaard

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

Bestyrelsesmedlem (tidl. suppleant): Peder Grønborg

Nr. Søgade 25A, 2., 1370 København K. Tlf: 33 11 40 42.

KLUBBENS GIRONUMMER: 8 28 05 84

RESERVEDELE OG BUTIK:

Steen Jensen

Elmevej 5, Tulstrup, 3400 Hillerød. Tlf: 42 28 67 66.

MEDLEMS- OG VOGNREGISTER:

Preben Buchhave

Udbyhøjvej 15, st.th., 8900 Randers. Tlf: 86 43 75 53.

BLADREDAKTION:

Peter Juel Jeppesen

Strandgade 10B, 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 TIL NÆSTE NUMMER:

1. oktober med morgenposten!

Redaktionelt

Dét blad, du nu sidder med i hånden er skrevet i begyndelsen af august - altså før både Sommertræf og generalforsamling. Sådan er det hvert år - og dét er der ikke noget at gøre ved. Men det er selvfølgelig grunden til, at du ikke kan læse om sommertræffet før det næste nummer udkommer - vi lover naturligvis en stor reportage og et referat fra generalforsamlingen.

Indførelsen af "ny teknik" i begge halvdele af redaktionen vil muligvis fremgå en smule af dette nummer, hvor vi bl.a. har leget lidt med overskrifterne. I første omgang er den store forskel imidlertid mest tydelig hos os, hvor arbejdet med at lave bladet er blevet betydeligt lettere! Fra næste nummer regner vi med helt at kunne skrotte saks og limstift, til fordel for computerskærmen, hvilket sparer en masse tid. Den tid håber vi på at kunne bruge til at lave nogle flere spændende artikler.

-pjj/jmr.

Lokalmøde i Lystrup

Vore to medlemmer i Lystrup v/ Århus indbyder den 2. oktober til lokalmøde. Efter lidt morgenhygge med en kop kaffe hos Thomas på Kjeldsbjergvej 15 C, drager vi videre for et bese Thomas' arbejdsplads, som er Forbrændingdanlæg Nord. Efter frokost besøger vi Viggo, som arbejder på brandstationen. Viggo har iøvrigt netop købt et større parti dele til ID og DS modellerne, som senere vil kunne besigtiges i værkstedet.

Tilmelding helst en uges tid i forvejen til Thomas på 86 23 14 83 eller Viggo på 86 23 16 67.



Aktivitetskalenderen

September:

Fredag 10/9: Klubmøde på Elmevej i Tulstrup pr. Hillerød hos Steen Jensen.
Lørdag 18/9: Kl. 12 mødes vi til lokalmøde i Hanstholm hos Helge Gedebjerg - se omtalen i sidste nummer af bladet og kontakt Helge på 97 96 14 97 eller Ole Meldgaard på 97 15 38 85.

Oktober:

Lørdag 2/10: Lokalmøde i Lystrup v/ Århus hos Thomas Overgaard og Viggo Plith med indlagte virksomhedsbesøg - se andet steds i bladet. Tilmelding ca. en uges tid forinden til Thomas 86 23 14 83 eller Viggo 86 23 16 67.
Fredag 8/10: Klubmøde på Elmevej i Tulstrup pr. Hillerød hos Steen Jensen.
Lørdag 9/10: Det traditionsrige natorienteringsløb "Følle-Dakar" arrangeret af DVMC/ DNT- se andet steds i bladet. Tilmelding hos Jørgen Kjær på 86 98 31 77.

November:

Lørdag 13/11: Stumpemarked i Herning og samme aften - ikke at forglemme - "efterstumpemarked" hos Ole Meldgård i Ikast. Tilmelding, gerne i god tid på 97 15 38 85.

Følle-Dakar

- afvikles denne gang lørdag den 9. oktober og er det traditionsrige *nat- laften-orienterings-løb*, som er et "must" for alle, der vil opleve noget ud over den sædvanlige søndagstur, med mad-pakken, lille-mor og ungerne på bagsædet.

Løbet arrangeres af Dansk Vintage Motor Club og Danmarks Nimbus Touring og er åbent for alle køretøjer over 25 år, uanset klubtilhørsforhold.

Der har hvert år deltaget medlemmer fra Traction Avant Danmark, og der er også i år plads til et par stykker fra vor klub. Men der er jo begrænset deltagerantal, på 12 biler og 12 mc, så hurtig tilmelding må tilrådes.

Turen er af ca 3 timers varighed, med forskellige opgaver, og på orienterings-basis, men alle har mulighed for at gennemføre uanset tidligere erfaringer.

Tilmelding hos Jørgen Kjær 86983177.

Motorhistorisk Samråd

Der er ikke meget nyt fra denne front, men vi går et travlt efterår i møde. Der skal laves et oplæg til en udvidet struktur for samrådet, og der skal etableres forskellige grupper. Blandt andet skal hele situationen og forholdet til myndighederne struktureres og der skal nedsættes en gruppe, der kan tage sig af disse forhold.

Dansk Veteranbil Klub har genindmeldt sig i Motorhistorisk Samråd.

Hele forsikringsområdet vil vi nok også begynde at se lidt på.

Til slut vil jeg blot endnu en gang minde om at Motorhistorisk Samråd også er dit talerør, så har du noget på hjerte, så henvend dig til undertegnede.

Jørgen Kjær.

Årsberetning fra bestyrelsen

Dette er af gode grunde **ikke** en formandsberetning, men bestyrelsens beretning.

Så gik det år, og det er jo i det store og hele gået helt godt. Den forrige general-forsamling var jo rykket lidt i anledning af 9 ICCCR. Der var ikke det store frem-møde, men der var alligevel anledning til en god snak om klubben og dens fremtid. Alt forløb i god ro og orden.

I løbet af efteråret viste det sig alligevel, at der havde været lidt misforståelser imellem redaktionen og bestyrelsen. Dette er omtalt tidligere i klubbladet, og disse misforståelser er nu talt igennem og samarbejdet mellem bestyrelse og redaktion fungerer upåklageligt.

Disse misforståelser på klubbasis kombineret med nogle personlige uoverensstemmelser gjorde, at Kim syntes, at det hele blev lidt for broget, og valgte at forlade bestyrelse og klub.

Vi syntes alle, at det var en meget uheldig og kedelig beslutning, men den stod desværre ikke til at ændre. Fritz valgte desværre også samme beslutning. Kim har været en uegennyttig arbejdshest for klubben og vi syntes i bestyrelsen, at han fortjente en bedre sortie fra bestyrelsen, og jeg vil her benytte lejligheden til at overbringe Kim den allerstørste tak, vi kan give ham in absentia. Jeg skal iøvrigt hilse fra Kim og bringe de bedste hilsener til klubben med ønsket om en god general-forsamling og et godt træf. Fritz skal også have tak for sin indsats.

Den resterende bestyrelse valgte, som omtalt i klubbladet at forsætte det arbejde, vi var valgt til, dog med lidt reduktion i antallet. Ingen havde noget imod dette, og vi synes selv, det er gået rimeligt godt.

Der har i det forgangne år været afholdt diverse lokalmøder og værkstedsdage, og der skal her lyde en fortjent tak til arrangørerne af disse arrangementer. Deltagerantallene taler jo deres tydelige sprog om behovet for disse aktiviteter.

Klublokalet hos Steen har også været godt besøgt, og Steen skal sammen med sin familie have tak for, at de lægger lokaler til dette. Steen har også bestyret klubbutikken med så stor succes, at bestyrelsen er blevet helt betænkelig, og derfor har valgt, at butikken skal køres helt efter loven, det vil sige med momsregistrering, hvis man vælger at holde den høje omsætning. Bestyrelsen vil gerne høre medlemmernes ønsker/ideer omkring klubbutikken efterfølgende.

Preben Buchhave skal have en stor tak for sit arbejde med medlemsregistret, og der er planlagt revideret udgave til nytår.

Erik Hougaard har lovet at stå for klubbens bibliotek og at fortsætte indsamlingen af fotos og udklip - også han takkes for sit arbejde.

Redaktionen, Jens og Peter, skal have en velfortjent ros og tak for det fine blad, de får ud til tiden de 6 gange om året. Et ikke helt ringe stykke arbejde.

Klubben er medlem af Motorhistorisk Samråd, hvor jeg sidder i forretningsudvalget. Der er mange opgaver, at tage fat på, og der henvises til referater i klubbladet, dog efterlyses der også her respons fra medlemmerne.

Peter Grønborg er klubbens, og de danske Citroënklubbers repræsentant i Amicale International. Der henvises også her til referater i klubbladet.

Klubben har indkøbt værktøj og der vil efter generalforsamlingen blive lavet en ordning for udlån til medlemmerne.

Sol, Sommer og Sommertræf - Tønder 1986.



Vi har planlagt udveksling af klubblade med flere inden- og udenlandske klubber. Disse vil blive kontaktet efter generalforsamlingen. Klubbernes blade vil blive lagt frem, så medlemmerne får adgang til dem og vil derefter blive indlemmet i klubbens bibliotek.

Samarbejdet med de øvrige danske Citroënklubber har også fungeret flot, specielt efter vi rigtig fik lært hinanden at kende gennem planlægning og afvikling af det 9. ICCCR.

Citroën Danmark har vi også et fint samarbejde med, og vi holdes orienteret om udviklingen for Citroën, og inviteres med til introduktionen af nye biler og lignende tiltag, dette skal der også lyde en stor tak for.

Tractionen fylder næste år 60 år. Vi har planlagt, at det skal fejres med et fælles-nordisk træf for tractionklubberne, og vi har tilbudt at afholde det her i Danmark, og i skrivende stund afventer vi tilsagn fra Norge. Svenskerne er med på ideen. I givet fald vil det blive afholdt i Jylland og så erstatte vort sædvanlige sommertræf. Vi bliver så måske igen nødt til at flytte generalforsamlingen.

Klubben har nu ca. 160 medlemmer. Dette tal har igennem de senere år været ret stabilt og giver et godt grundlag for at drive klubben på det niveau, den har nu.

Jens Sanning har desværre meddelt, at han ikke ønsker at fortsætte med bestyrelsesarbejdet. Han vil blive savnet og han skal her have den bedste tak for sin indsats for klubben.

Carl Aagaard i Faaborg skal også her have en kæmpetak for det flotte sommertræf, han næsten helt alene har fået stablet på benene.

Mine øvrige kolleger i bestyrelsen skal også have tak for det gode samarbejde, og

med håbet om et godt samarbejde fremover, vil jeg ønske alle et godt træf.

Hadsten den 26 juli 1993.

På bestyrelsens vegne
Jørgen Kjær.

Sidste nyt fra bestyrelsen

Der er ikke så meget nyt fra bestyrelsen denne gang (bemærk at dette er skrevet i perioden umiddelbart før sommertræffet og generalforsamlingen, red.).

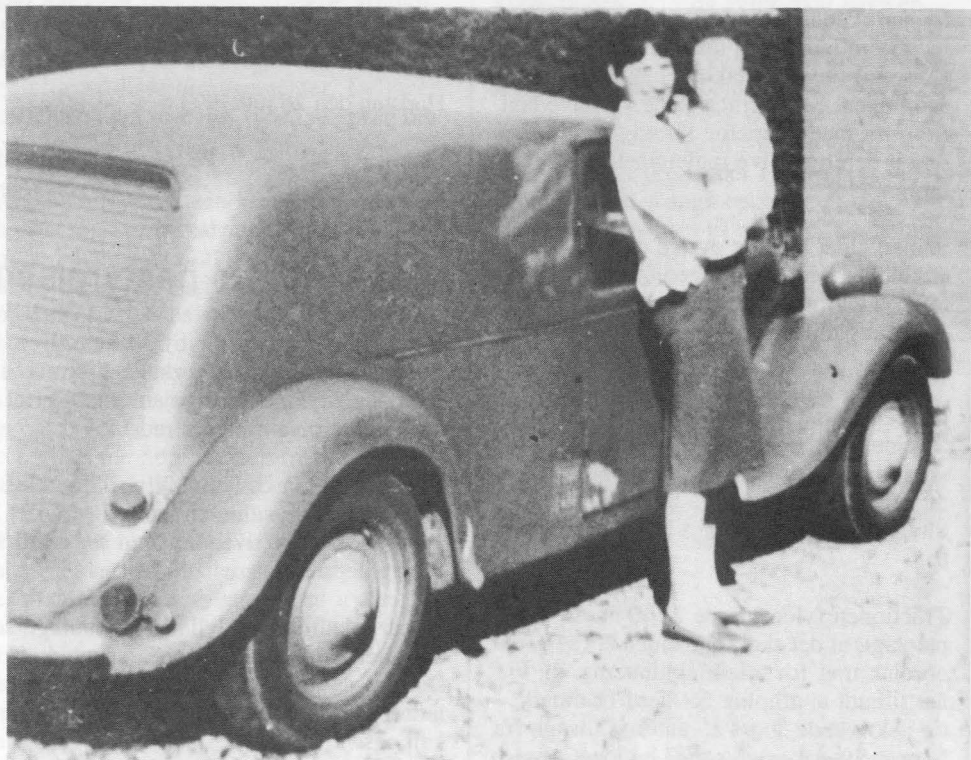
Vi skal dog her benytte lejligheden til at takke Aagaard endnu en gang for træffet i Faaborg, der i skrivende stund ser ud til at blive alletiders.

Et par lokalmøder i Jylland er planlagt, se aktivitetskalenderen, men der er plads til flere, også nogle praktiske arrangementer, ledningsdage, styretøjsdage eller lignende kan også efterlyses.

Husk det er vor allesammens klub, med hvad dertil hører af *nydelser* og *ydelser*.

Jørgen Kjær.





Fra de gamle fotoalbum...

Da det i øjeblikket er varevognen, der optager megen spalteplads i klubbladet, synes jeg da også, at jeg vil give mit besyv med - selvom det nu var en 11'er jeg havde.

Desværre er der kun to billeder af herligheden med den jaloux bagdør. Det var i 1961-1963 jeg kørte 11 Sport varevogn. En nærmest selvmodsigende betegnelse. På billederne ses Karin med vores ældste søn, der idag er fyldt 32.

Jeg var i murerlære og stod på stilladset et sted i Rødovre, da vidunderet rullede op. Jeg havde set en annonce i avisen og sat ejeren stævne.

Dengang var jeg lidt skuffet over at det var en varevogn, hvilket ikke stod i annoncen - eller jeg havde overset det. Det var en politimand der havde den. Konen var også med. Jeg blev placeret i varerummet og så gik det over stok og sten. Jeg kan huske at jeg var ked af at der

var panelgear og ikke et lille rapt sportsgear. Jeg fik at vide at det ikke blot var varevognene der havde dette gear, ment samtlige Citroën'er. Efter et stykke tid begyndte der at brede sig en olieflims i vognen. Det var efter at jeg havde spurgt hvor hurtigt den kunne køre, og fået det demonstreret. Politimanden sagde at det var meget normalt.

Efterhånden, mærkeligt nok, var jeg blevet optaget af dette mærkelige køretøj, der på så mange måder skuffede mig. Jeg købte bilen for 4.000 kr.

2 år senere solgte jeg den på auktionen i Æbeløgade for 450 kr. Desværre ved jeg ikke til hvem, men jeg kan huske at han sagde den skulle bruges til reservedele, hvilket skar mig lidt i hjertet.

Ved auktionen var den nu heller ikke helt rigtig,

idet forhjulene var monteret med dæk fra en 15 six, så vognen vippede lidt opad og speedometernålen viste ikke helt rigtigt. Det var dog kun en kort periode jeg kørte sådan og fordi jeg delte autoværksted med en ejer af en 15six af nyere observans end min. Så der var altid lettere brugte reservedele at hente. Han boede forresten på Strandlodsvej i en karré mellem Øresundsvej og Palermovej på Amager.

Desuden havde jeg fået installeret en sofa i bagagerummet. Den købte jeg hos en møbelhandler på Nørrebro, men den passede fint. Jeg kørte i bilen hver dag året rundt. Engang var den begravet i sne - det var dengang. Jeg fik gravet mig ind, og vidunderet startede omgående. I en periode arbejdede jeg i Helsingør og hentede en anden lærling i Hvidovre. Det var en lang tur, når man boede på Amager. Foruden at bruge benzin, brugte den uanede mængder af olie. Da jeg ikke havde råd til ordentlige dæk punkterede vi ret ofte og havde en fast aftale med et værksted på ruten om lapning.

Det første der måtte ske var at få tætnet for olieflimsen og det kunne gøres ved hjælp af foringer, fik jeg at vide. Da jeg havde en halvbroder, der var flymekaniker, tænkte jeg at det lige var noget for ham.

Vognen blev kørt ind i haven. Det passede lige med at fjerne 1 modul stakit. Et lille telt blev rigget til, og foringerne skiftet. Jeg kan huske at der blev gjort meget ud af ventilslibning og justering, men så var jeg også flyvende.

En overgang var starteren gået sig en tur og Karin måtte ned og styre mens jeg skubbede kl. 6.00 om morgenen. Det var om ikke at gå i stå inden man nåede Hvidovre. Håndsvinget virkede nu godt nok, men jeg var lidt bange for det.

En aften var vi lige startet hjemmefra. Vi havde Karins far og mor med. Pigerne sad omme i mørket. Så blev vi standset af to betjente, der mente at den ene forlygte ikke virkede. Det viste sig en den var god nok, men de ville nok bare checke. Jeg og svigerfar steg ud og en betjent satte sig ved rattet mens den anden kontrollerede lyset. Betjenten ved rattet havde ikke opdaget at der sad nogen omme i mørket

på bagsædet og sprang en halv meter op i loftet, da pigerne oplod deres røst og spurgte, hvad der foregik.

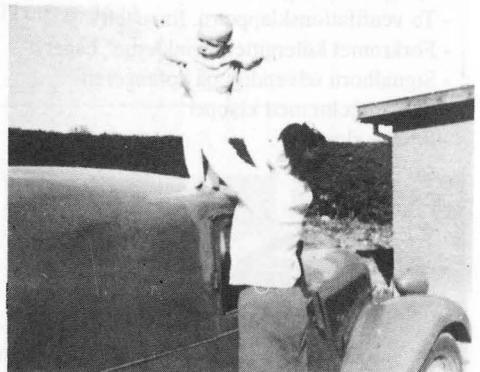
Der blev fundet en del småfejl. Bl.a. var dækene færdige. Jeg bedyrede at jeg havde aftalt tid næste dag til at få skiftet dæk, hvilket forøvrigt var sandt. Blot fortalte jeg ikke at det var 15six-dæk, der skulle på. Betjentene var til at tale med (jyder) og da jeg fortalte, at jeg havde købt bilen af en politimand, blev det til den helt store forbrødring og vinken farvel uden yderligere repressalier.

I en periode havde jeg problemer med et vådt tændrør. Det bagerste. Ved ture lidt længere end småture og når vognen havde stået et stykke tid, var det et must at afmontere tændrør, rense og montere igen og så startede man også med det samme. Det var nok i perioden inden foringerne blev monteret.

Inden sofamontagen brugte jeg virkelig vognen som varevogn, nemlig når jeg udførte mindre murerarbejder rundt omkring i byen. Den var fint egnet til baljer, mørtel osv. I regnvejr kneb det med at få jalousilågen op. Til gengæld klappede den af mig i tørt vejr.

Jo - den vogn gav os mange glæder og sorger, men flest glæder. Det kan kun ærgre mig, at jeg ikke fik taget flere billeder af den, fik skrevet op hvem der købte den eller gemt diverse papirer på den - men bagefter er man jo altid klogere.

Torben Fiig.



Den meget korte tagrende tyder på at vognen må være fra slutningen af 1949, altså blandt de allerførste der blev lavet.

Produktudvikling gennem 23 år...

Den forhjulsdrevne Citroën - modellerne 7, 11 og 15, blev produceret i mere end 23½ år! Bilens udseende undergik ingen større forandringer - den største var i 1952, da reservehjulsbagklappen blev erstattet med "kuffert"-klappen - eller "puklen", som nogle kalder den.

I en salgsannonce i et dansk motorblad fra 1934 brøster Citroën sig af at være "2 Aar forud" - senere har det vist sig, at man i hvert fald på det tekniske område var mindst 40 år forud!

Selvfølge blev produktet/bilen forbedret gennem årene - især i de første år. Der er mange detaljer, der kendetegner de forskellige årgange - og det er fint når vi idag, så mange år

efter, på detaljerne straks kan afgøre om vi står overfor en bil af årgang 1946 eller 1948.

Jeg har ved hjælp af diverse litteratur forsøgt at lave en kortfattet oversigt over de vigtigste ændringer på bilerne. Senere vil vi gå i dybden med flere af bilens enkeltdele. Foreløbig har vi planer om at lave artikler om hjul og fælge, baglygter, ekstraudstyr og tilbehør samt om de ting der kendetegner de danske tractioner. Hvis nogen har ideer eller ønsker til lignende emner, så ring til os. Finder du fejl eller andre diskutabile punkter i modeloversigten hører vi ligeledes meget gerne fra dig!

-red/jmn.

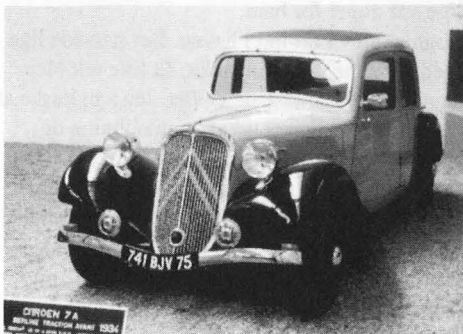
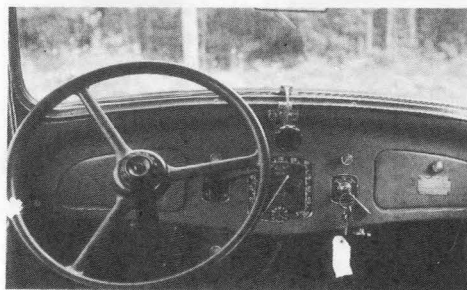
1934

Model	Stelnumre	Karrosserityper
7A	1 - 7.000	
7B	10.001 - 30.620	Berline
7S	20.001 - 21.500	Cabriolet
7C	50.001 - 56.700	Coupé
11AL (Sport)	350.001 - 351.500	
11A (Normale)	100.000 - 103.300	

7A

Den første tractionmodel. Produceredes fra maj til juni. Motor 1303 ccm, (72x80). 32 hk.

- Stofbeklædt tag
- To ventilationsklapper u. forruden
- Forkromet kølegitter, "vinklerne" bagerst
- Signalhorn udvendigt på kofangeren
- Motorhjelms med klapper
- Smalle skærme



7A 1934 på Schlumpf-museet i Mulhouse

- Symmetrisk instrumentbræt med to handskerumsklapper og uret i midten. Bemærk også gearstangen samt lyskontakten til højre, med omskifter for kort og langt lys, samt hornkontakt i midten af rattet. Løvrigt henvises til Per Bødgers artikel om det elektriske system i TractionSpécial nr. 60.

7A (1934) fortsat:

- Ingen udvendig bagagerumsklap
- To symmetriske benzinpåfyldninger
- Nummerplade i midten, med lys bagfra.
- Flade baglygter indfældet i skærmene

Der er utallige ting, også på det tekniske område, der er karakteristisk for de tidlige tractioner - her skal lige nævnes:

- Styretøj af rulle/snekke-typen (ikke tandstang).
- Bagtøj uden den kraftige rørtravers og med rørfremet bagaksel.
- Friktionsstøddæmpere.



Ikke en 7A, men en 11A 1934/35 med den for alle de tidlige modelleres vedkommende karakteristiske bagende uden klap.

7A-modellen har ikke været importeret til Danmark; den var gået ud af produktion da introduktionen af Traction'en fandt sted i september 1934.

7B

I produktion fra juni til december 1934 - afløste 7A. Motor 1529 ccm (78x80). 35 hk.

Bortset fra motoren stort set identisk med 7A-modellen. Baggear og 1. gears position bytter plads.

7S

Produceret fra juni til oktober 1934. Motor 1911 ccm (78x100), 46 hk. Dermed var den i virkeligheden den første "11'er", med 11 franske cv/skattehesterkræfter. Ellers som 7A. Det er en almindelig antagelse, at S'et betyder "Sport", men Fabien Sabatès mener, at S'et står for "Suède", idet vognen i virkeligheden var en prototype til 11AL, der blev "afprøvet" på det svenske marked. Nogle stykker fandt også vej til Danmark.

7C

I produktion fra december. Motor på 1628 ccm (72x100), 36 hk.

- Taget helt i stål
- Rørsæder (hvor de første var af Pullman-type)

11AL - 11A

Fra september 34 eller måske tidligere. Motoren 1911 ccm (78x100).

Forskelle fra 7'erne:

- Taget altid helt i stål.
- Mere luksuriøst udstyr og plysindtræk
- Armlæn v. bagsædet og større forlygter.

Som nævnt er der iøvrigt mange tekniske forskelle i forhold til senere modeller!

1934 var også året hvor den legendariske model "22" med V8-motor nåede så langt som til at blive introduceret og vist på biludstillingerne i Paris og Bruxelles. Den kom aldrig videre, men det er en helt anden historie....

1935

Model	Stelnumre	Karosserityper
7C	56.701 - 71.400	Berline
11AL	351.501 - 353.400	Cabriolet, Coupé
11A	103.301 - 107.400	Familiale, Limousine

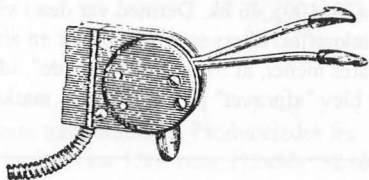
Signalhorn bag runde gitre i forskærmene. Denne ændring også på de sidste vogne fra 1934, heriblandt den første serie af 7C.

Billedet til højre viser en meget tidlig Normale (måske verdens ældste?), med alle de typiske ting: Forkromet kølgitter m. chevron'erne bagerst, forkromede forlygter med plane glas og hornene under forskærmene, der foruden at være smallere også er mere åbne fortil.

Maj 1935:

Vigtige tekniske forbedringer:

- Helt nyt bagtøj med x-formet bagaksel og den kraftige rørtravers boltet til sidevangerne.
- Hydrauliske teleskopstøddæmpere for og bag.
- Ny kraftigere forbro.

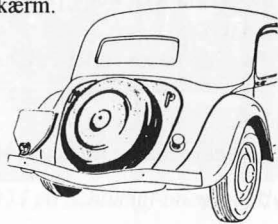


- Alle modeller nu med to-armet horn- og lyskontakt.



September 1935:

- Bagagerumsklap - kun een benzinpåfyldningsstuds. Nummerpladeholder på venstre bagskærm.



Alle modeller frem til maj 1936 havde to ventilationsklapper og en mere naturlig afslutning på samlelisten til motorhjelmen.

Sprinklerdyserne er ikke originale. Alle førkrigsbilerne havde vindspejlsramme af forkromet stål, hvor de senere er af aluminium.

1936

Model	Stelnumre	Karrosserityper
7C	71.401 - 80.000	
7C Tandstang	80.331 - 93.000	Berline,
11AL	353.401 - 356.000	Cabriolet, Coupé
11AL Tandstang	356.001 - 358.800	Familiale, Limousine.
11A	107.401 - 113.000	
11A Tandstang	113.001 - 116.600	

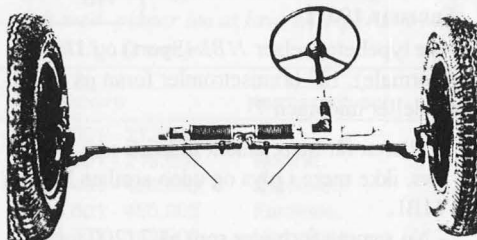
- Kølergitter malet i karrosserifarven
- Chevron'erne udenpå kølergitteret
- Buede forlygteglas.

Maj 1936:

- Een ventilationsklap i midten under forruden.

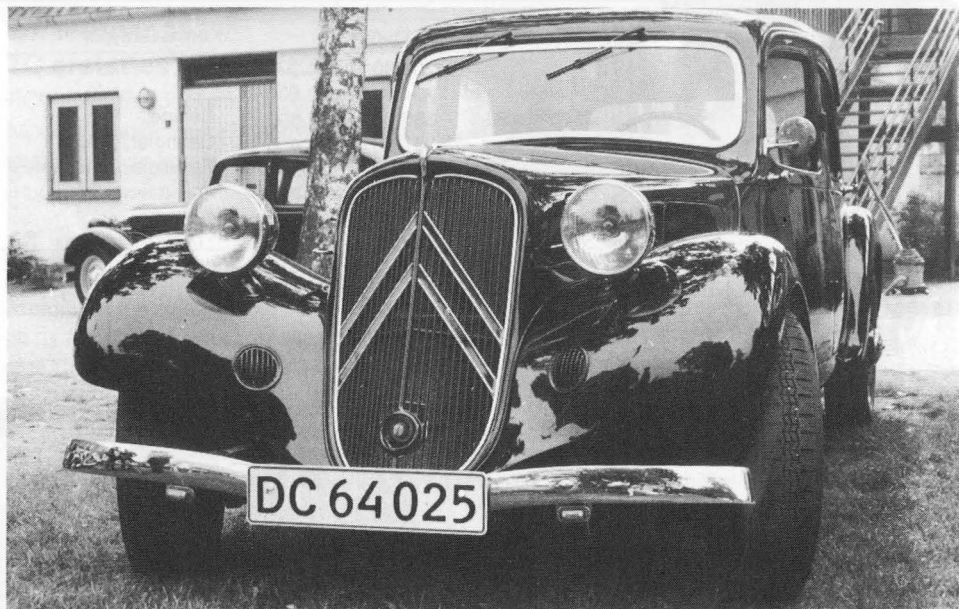
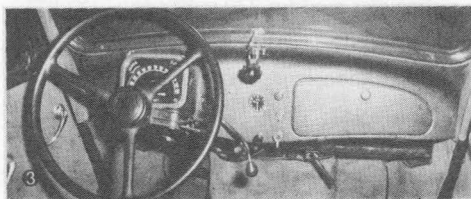
15. maj 1936: Tandstangsstyretøj!

- udstødningen nu ført udenom højre "skinke".



Maj-juni 1936:

Nyt instrumentbord: speedometeret bagved rattet - ur i midten - handskerum i højre side.



På dette tidspunkt var tractionen for alvor ved at finde sin endelig form. Per Bødgers 7C er fra tidligt i 1937. Der er stadig smalle skærme, selvom de er bredere end på de aller første årgange. Bemærk også chevron'ernes specielle profil med det malede felt i midten.

1937

Model	Stelnumre	Karrosserityper
7C	93.001 - 100.000 + 200.001 - 204.300	Berline, Cabriolet, Coupé Familiale, Limousine.
11AL	358.801 - 360.000	
11AM	360.001 - 360.315	
11BL	360.501 - 386.000	
11A	116.601 - 118.000	
11B	118.001 - 127.300	

Februar 1937:

Nye typebetegnelser *11BL* (Sport) og *11B* (Normale). 12" bremsetromler foran på alle modeller undtagen 7.

- 11'eren får mere enkelt indtræk som 7'eren, dvs. ikke mere i plys og uden armlæn bagi på 11BL.
- Nu samme forlygter som på 7 (200 mm i diameter mod før 220 mm).

1. maj 1937:

- inspektionslem over benzintanken

1. juni 1937:

Signalhornene monteret på gearkassens topdæksel - de små gitre i forskæmene forsvinder. Skærmene er stadig smalle.



20. oktober 1937:

Ny horn- og lyskontakt, som vi kender den fra alle senere modeller (samt 2CV og HY).

Uret indbygget i instrumentet bag rattet og ikke længere i midten af instrumentbordet.

Firkantede pedaler (før var de ovale).

(11AM er en overgangsmodel (Sport) fra A til B-modellerne)

1938

Model	Stelnumre	Karrosserityper
7C	204.301 - 204.800	Berline, Cabriolet, Coupé Familiale, Limousine.
7C Pilotehjul	204.801 - 210.500	
11BL	386.001 - 387.600	
11BL Pilotehjul	387.601 - 422.400	
11B	127.301 - 127.500	
11B Pilotehjul	127.501 - 139.200	
11C Commerciale	290.000 - 291.191	



17. januar 1938: Michelin "Pilote"-fælge.

(På 11 Familiale først den 15. april 1938).

Brede skærme.

1. marts 1938: Gearlås v. hj. af koblingen.

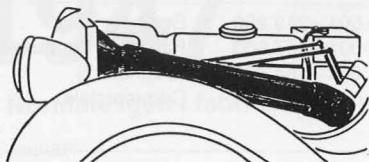
1. april 1938:

Introduktionen af 11 Commerciale.

Commerciale-modellerne blev desværre aldrig markedsført i Danmark, men nogle få er hentet hertil i nyere tid. Denne vogn ejes af Christian Martensen i Holbæk. Kun forkrigs-udgaven har den todelt bagklap.



1938 - fortsat:



25. november 1938:
Varmeapparat - uden den store effekt...

Og for lige at gøre 1938 færdig, så var det året hvor den sekscylindrede **B15** blev introduceret. Når man ser på bilens ydre, følger udviklingen af **B15** stort set **11'**rens, hvorimod den teknisk adskiller meget sig fra denne - ikke blot hvad angår motoren. **B15** er derfor kun sporadisk gennemgået, bagerst i denne oversigt. Vi roder lidt med planer om at lave en separat artikel om **B15** i Danmark.

1939

Model	Stelnumre	Karrosserityper
7C	210.501 - 212.000	
7C ECO	212.001 - 218.600	Berline,
11BL	422.401 - 428.600	Cabriolet,
11BL PERFO	428.601 - 450.000	Familiale,
11B	139.201 - 143.000	Limousine,
11B PERFO	143.001 - 152.350	
11C	291.192 - 292.669	Commerciale.

20. januar 1939:

Den indvendige beklædning af bagklappen med krydsfinér sløjfes.

Chevroner i nyt profil - ikke malede.

1. februar 1939:

Forøget lydæmpning af karrosseriet.

25. februar 1939:

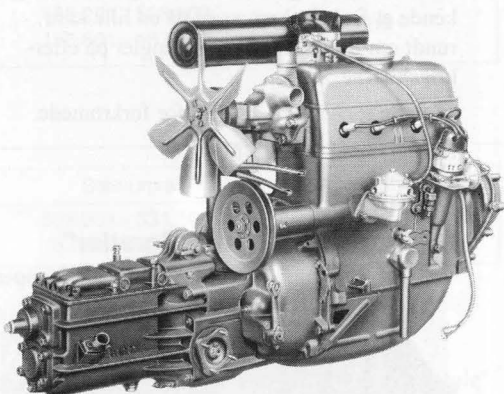
7C erstattes af 7C ECO.

ECO er en forkortelse af "Economique". Modellen havde bedre brændstoføkonomi gennem højere kompression og større udveksling i gearkassen (kron- og spidshjul 10x31).

10. marts 1939:

"11 Performance"-motoren.

Motoreffekten forøgedes til 56 hk ved hjælp af en ny faldstrømskarburator og større kompression.



"Præstationsmotoren".

På **11'**eren er speedometerskalaen graderet til 150 km/t mod før 130 km/t.



Den afrundede indfatning rundt om gearstangen erstattes med den forkromede rektangulære, med romertal i stedet for arabiske tal.

18. juli 1939:

Bagsædets ryglæn fastgjort i kroge i stedet for hængsler.

Stop for produktionen af Coupé og Cabriolet-modellerne.

15. november 1939:

Karrosseriets forende yderligere forstærket.

1940 -45

Model	Stelnumre	Karrosserityper
7C ECO	218.601 - 219.800	Berline,
11BL	450.001 - 457.600	Familiale, Limousine,
11B	152.351 - 154.300	(Cabriolet?)
11C	292.670 - 293.561	Commerciale.

Der er vidt forskellige og modstridende oplysninger om produktionen af biler i krigsårene, men i hvert fald har der været lavet tractioner et godt stykke ind i 1941. Men i forhold til gigant-årene 1938-39 er det næsten ingenting. Den sidste 7C skal have forladt samlebåndet i april 1940. Denne Model blev aldrig genoptaget efter krigen. Det samme gælder Cabriolet og Coupé samt Limousine modellen.

1946

Model	Stelnumre	Karrosserityper
11BL - og kun den!	457.601 - 469.600	Berline

De første vogne var stort set identiske med de sidste fra før krigen, man kan dog altid hurtigt kende et førkrigskarrosseri på en lille kant rundt om bagruden; denne mangler på efterkrigsbilerne.

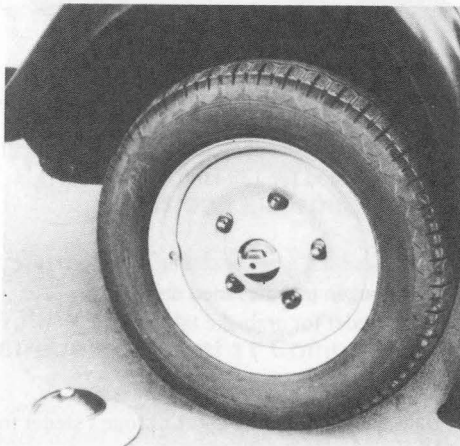
Malede forlygter - i stedet for forkromede.

Karburator: Solex 35 FPAI.

Maj 1946:

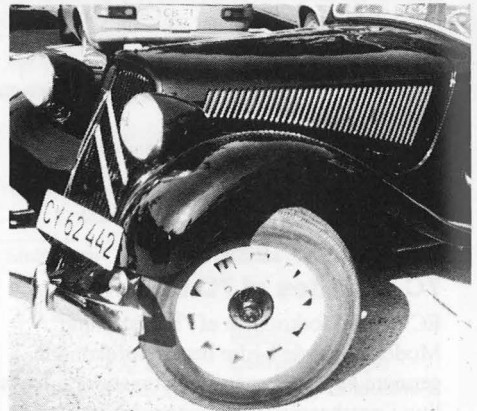
Ny motorhjælm med "gæller"

- i stedet for de fire klapper.



13. november 1946: Fælge Michelin type B.M.

- slut med Pilotehjulene.



Den ny type motorhjælm med gællerne. Der eksisterer nogle fotos fra slutningen af 1944 af en 11 Sport med den nye motorhjælm, men det er en prototype. Den sekscylindrede B15 som introduceredes i 1938 havde fra starten motorhjælm med gæller, men som nævnt er B15 en anden historie, som vi vender tilbage til. Kofangerhornene, som ses på billedet, er ikke originale på årgang 1946; de kom i slutningen af 1947. Til gengæld er der nok mange Sport-46'er her i landet, der også burde have pilotehjul!

Samtidig med BM-fælgene: "Citroën"-plakette på bagkofangeren (i hvert fald på biler til det franske marked).

1947

Model	Stelnumre	Karosserityper
11BL	469.601 - 488.200	Berline
11B	154.770 - 156.600	

11 Normale igen i fabrikation.

14. januar:

Bakspejlet flyttes ned på instrumentbordet (ved forrudens åbнемekanisme), hvor det før sad ved forrudens overkant.

Visse vogne produceret mellem marts og september 1946 er *uden* ur i instrumentbrættet.

30. august:

Beskyttelsesplader i støbt aluminium på for- og bagskærmene.

Den første type med mønster som en muslinge-skal.

Kofangerhorn.

Langt størstedelen af de første vogne lige efter krigen gik til eksport. Man ser næsten aldrig biler fra 40'erne i Frankrig. Selvom importrestriktioner gjorde det yderst vanskeligt at sælge biler herhjemme fik vi rigtig mange af dem til Danmark. Sporter af årgang 1946-47 udgør den dag idag 20% - eller en femtedel - af de biler vi har i klubben!!!

1948

Model	Stelnumre	Karosserityper
11BL	488.201 - 508.800	Berline
11B	156.601 - 163.950	

Pyntelister på dørene.

Ny type skærmbeskytter med vaffelmønster.

1949

Model	Stelnumre	Karosserityper
11BL	508.801 - 531.500	Berline
11B	163.951 - 177.700	

Juli 1949:

Hvidt speedometer i stedet for sort (se foto 1950).

November 1949:

Mere polstrede, såkaldte "Pulmann"-sæder, sribet stof - i stedet for de gamle "tandknækkerstole".

1950

Model	Stelnumre	Karosserityper
11BL	531.501 - 556.200	Berline
11B	177.701 - 195.500	

Februar 1950:

Motorens kompression øges fra 6,2 til 6,5.

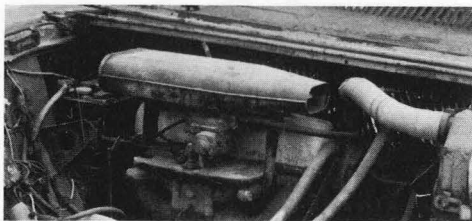
Tændingsregulering indefra, v. hj. af drejeknap på instrumentbrættet.

April 1950:

Opslidsninger på bremsetromlerne, for at modvirke deformation når hjulboltene spændes.

Maj 1950:

Ny Solex karburator (32 PBIC) og luftfilter af fabrikat VOKES eller MIOFILTRE.



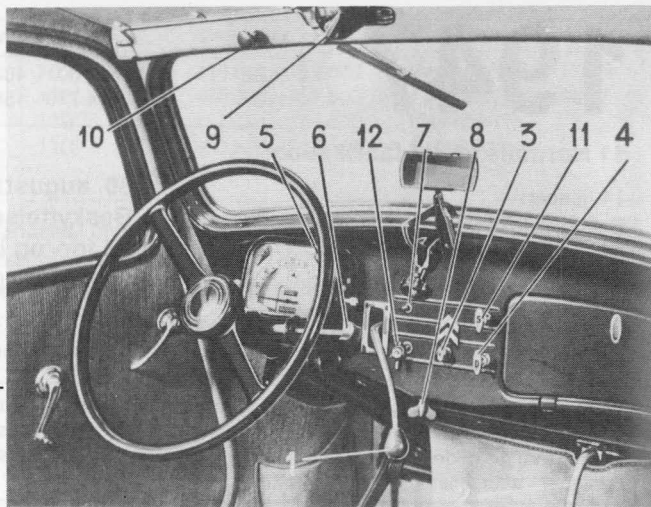
Kun "Vokes" luftfilteret anvendtes i starten. Senere kom "Miofiltre", med mere afrundet facon.

September 1950:

Nyt rat med to eger.
Pyntelister og chevron'er på instrumentbordet.
Ovale betjeningsknapper.
Ny type vandpumpe.

Karburator: Solex 32 PBIC eller Zenith 32 INA.

Årets motorændringer, med mindre karburatorer og højere kompression, gav bilen en bedre benzinøkonomi og en enkelt hest mere, så effekten nu kom op på 57 hk.



Vi ta'r lige teksten fra instruktionsbogen:

1: Gearskiftehåndtag. 2: Håndbremse. 3: Tændingsnøgle. 4: Selvstarter. 5: Ampèremeter. 6: Lys- og hornkontakt. 7: Kontakt for lys på instrumentbord. 8: Indstillingsskrue for ventilationslem. 9 og 10: Vindspejlsvisker. 11: Choker. 12: Tændingsregulator.

1951

Model	Stelnumre	Karrosserityper
11BL	556.201 - 582.200	Berline
11B	195.501 - 212.100	

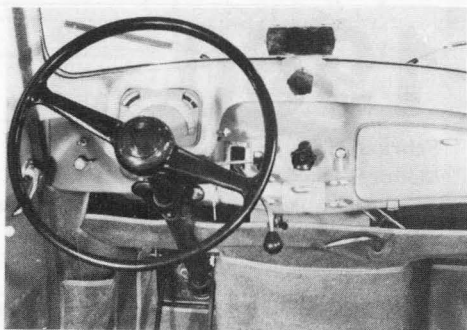
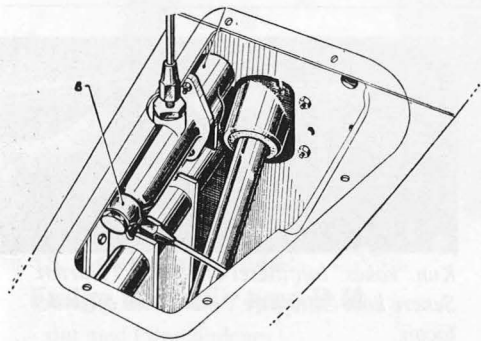
Ny længere oliepinde med indføringsrør.

1952

Model	Stelnumre	Karrosserityper
11BL	582.201 - 612.000	Berline
11B	212.101 - 236.000	

April 1952:

Nyt pedalophæng, støbte pedalarme.
Hovedbremsecylinderen anbragt indvendigt i venstre "skinke".



Slutningen af juni 1952:
Nyt instrumentbrædt
Vinduesviskerne fornedet.

Slutningen af juni 1952, fortsat:

Nyt interieure

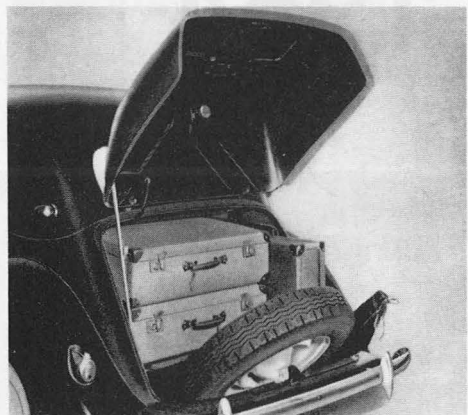
Nye bredere ruderammer
Gråt speedometer uden ur integreret i forruderammen
Bagsædet rykket længere tilbage
Sæde- og dørindtræk med lysere blågråt stof med smallere striber og plasticbesætning
Lysere loftindtræk



Blinklys - for og bag samt parkeringslys
øverst på B-stolpen.

Nye baglygter af plastic.

Fælgene gennembrudte med 4 huller.

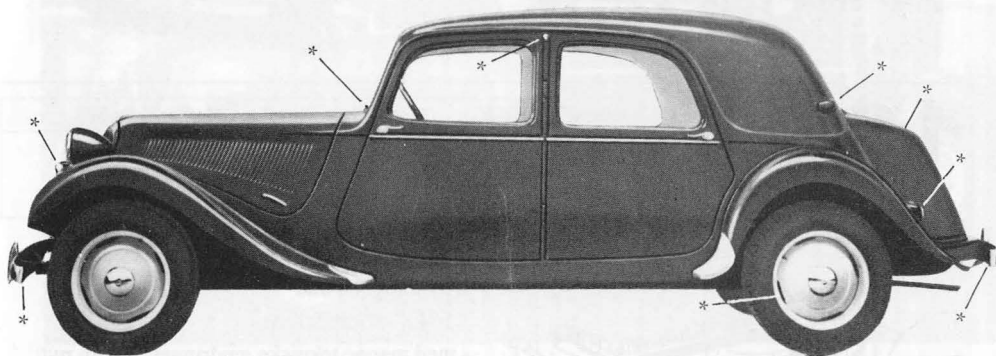


15. juli 1952: Ny bagklap.

- med deraf følgende ændringer på karrosseriet.

Kofangerne "lige" i stedet for svungne.

Ny benzintank.



Ovenfor ses de mange ydre ændringer fra 1952, markeret med små stjerner. Mange blev imidlertid skuffede, idet der på daværende tidspunkt verserede kraftige rygter om "en helt ny model".

Til højre ses Benny A. Jensens Normale. Den er godt nok fra 1955, men det kan man jo ikke se her... De blanke pynteringer på de små blinklys på forskærmene er ekstraudstyr.



1953

Model	Stelnumre	Karosserityper
11BL	612.001 - 636.900	Berline
11B	236.601 - 270.800	Familiale

Marts: blødere motorophæng.

September: 11 Familiale genoptages (som før krigen med typebetegnelsen 11B og fælles stelnummerserie med Normalen).

1954

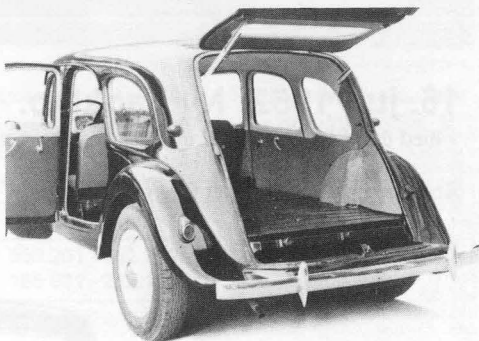
Model	Stelnumre	Karosserityper
11BL	636.901 - 652.550	Berline
11B	270.801 - 299.999 og 400.001 - 403.600	Familiale
11C	293.563 - 295.000 og 300.001 - 301.000	Commerciale

Benzindæksel, bagklaphængsler og viskerarme forkromede (hvor de var malede i 1952)

Rattet lysegråt i stedet for sort.

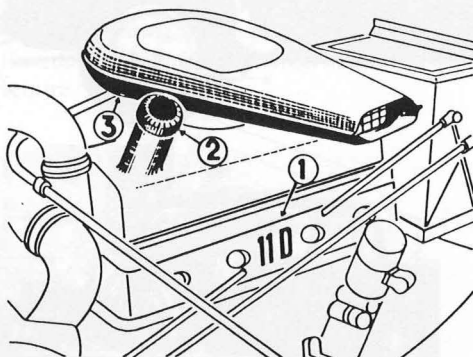
Oktober 1954:

11 Commerciale igen med i programmet, med stor tophængslet bagklap.



1955

Model	Stelnumre	Karosserityper
11BL	652.551 - 667.400	Berline
11B	403.601 - 427.300	Familiale
11C	301.001 - 304.940	Commerciale



11D-motoren er let genkendelig på det tværliggende lufilter, oliepåfyldningsstuds og inskriptionen "11D" på siden af topstykket.

10. maj 1955: "11D"-motoren.

- med mange tekniske ændringer, såsom nyt topstykke, knastaksel og løse lejepander på plejlstængerne. Effekten hele 65 hk.

15. juli 1955:
Nye karburatorer.

Juli 1955:
Gummimanchetter på drivakslerne.

1956

Model	Stelnumre	Karosserityper
11BL	667.400 - 675.905	Berline
11B	427.301 - 441.990	
11F	427.620 - 441.580	Familiale
11C	304.940 - 307.180	Commerciale

1957

Model	Stelnumre	Karosserityper
11BL	675.906 - 677.501	Berline
11B	441.991 - 444.612	
11F	441.581 - 444.570	Familiale
11C	307.181 - 307.861	Commerciale

Den sidste Traction, en 11 Familiale, løb af samlebåndet den 25. juli 1957.

15six



Den 6-cylindrede model B15 adskiller sig af ydre ikke meget fra 11 Normale-modellen, men motorhjelmen er længere, med en deraf følgende ændret facon på forskærmens underkant. Fortøjet er helt anderledes end 11'eren - det er det samme fortoj, som senere anvendtes på HY kassevognen, hvor det dog blev vendt 180 grader. Ellers følger modeludviklingen i store træk 11'eren. I det følgende medtages derfor ændringerne på 15'eren. Billedet viser en 15six fra 1946. Alle B15 har gæller i motorhjelmen. Bemærk også at vognen har skærmbeskyttere (med muslingeform som de første på 11'erne) og kofangerhorn mage til dem der kom efter krigen på 11'erne. Af andre forskelle fra 11'eren kan nævnes at interieuret er betydeligt mere luksuriøst på 15'eren og at dæk og fælge er kraftigere dimensioneret, nemlig størrelse 185x400 i stedet for 165x400. På 11 Familiale og Commerciale eftre krigen er størrelsen også 185x400.

1938 15 SIX G
29 biler uden for serie

24. juni 1938:

Den officielle præsentation af B15. De første vogne uden skærmbeskyttere af aluminium. Malet kølgitter med lille hul til startsvinget. Chevron'erne bagved kølgitteret. Motoren roterer venstre om (15six G).

1939 15 SIX G
Stelnr. 680.000 - 682.000

Nu fremstilles B15 både som Berline, Familiale og Limousine. En enkelt Cabriolet skal være fremstillet hos Citroën. Andre eksisterende skal være senere ombyggede biler. Produktionen stopper i februar 1940.

1946 15 SIX G
Stelnr. 682.479 - 682.690

Chevron'erne nu udvendigt på kølgitteret. Kun Berline i produktion indtil 1953.

1947 15 SIX G
Stelnr. 682.691 - 682.729
15 SIX D
Stelnr. 682.730 - 682.800

Motorens omdrejningsretning ændres fra venstre (G) til højre om (D). Ny gearkasse, hvor højgearsakslen sidder højere oppe, hvilket også medfører en ændring på 11 Normale, nemlig det aflange hul til startsvinget. Forkromet kølgitter.

1948 15 SIX D
Stelnr. 682.801 - 685.500

April 1948:

Store forkromede hjulkapsler i stedet for de gamle, der var ligesom 11'eren's.

1949 15 SIX D
Stelnr. 685.001 - 691.600

1950 15 SIX G
Stelnr. 691.601 - 701.600

Juni 1950: Luftindtag på forstykkerne ved kølgitteret.

Oktober 1950:

Nye kraftige profilerede kofangere.

1951 15 SIX D
Stelnr. 701.601 - 713.100

1952 15 SIX D
Stelnr. 713.101 - 721.650

1953 15 SIX D
Stelnr. 721.651 - 723.710

15 Familiale med igen fra september 1953.

1954 15 SIX D
Stelnr. 723.711 - 724.950
15 SIX H
Stelnr. 726.001 - 727.680

Ny model: 15six H - med hydropneumatisk affjedring af bagvognen. (Så kunne kunderne jo hjælpe med at teste systemet, inden man satte DS19 i produktion...). Modellen blev lavet sideløbende med den almindelige 15six D, dog ikke som familiale.

1955 15 SIX D
Stelnr. 724.951 - 725.390
15 SIX H
Stelnr. 727.681 - 729.062

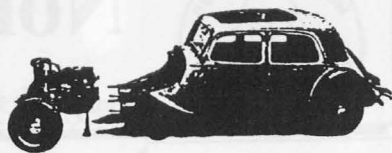
Forbehold!

Oversigten er langt fra fuldstændig - og det er også lidt tilfældigt, hvilke ændringer, der er taget med. Blandt andet kunne man skrive lange artikler om f.eks. bremsetromler eller karburatorer! Men som nævnt vil vi senere gå i dybden med forskellige enkeltdele.

Der kan også meget vel være adskillige fejl i oversigten, der primært er baseret på oplysningerne i bogen "L'album de la Traction" (EPA 1978). For en ordens skyld skal det også nævnes, at oplysningerne gælder de franske biler - visse modelændringer har været længe om at slå igennem i Danmark. Eksempelvis kan nævnes at man i 1953 havde frit valg mellem det lyse og det mørke indtræksstof og at man langt ind i dette år stadig havde vogne på lager af den gamle model med reservehjulsbagklappen. Desuden afviger de danske biler på flere punkter: vognene kom hertil kun delvis færdige og blev forsynet med forskelligt udstyr og tilbehør på fabrikken i København samt lakeret i andre farver end i Frankrig (se evt. artiklen om farver i TractionSpécial nr. 47). Stelnumrene skal også tages med forbehold.

-jmn.

KØB & SALG

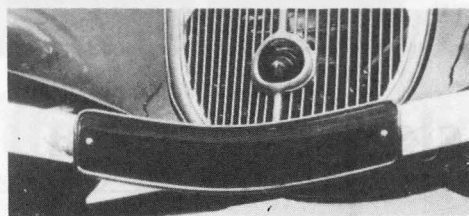
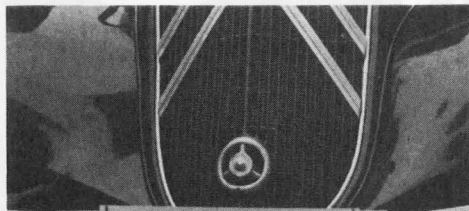


Traction-annoncer kan sendes eller indtelefoneres til:

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

Sælges:

Citroën HY 1976, Camper, forlænget 60 cm over bagakslen. Forøget udveksling i gearkassen - velkørende, rejsehastighed 95-100 km/t. Anhængertræk, tagbærebærer, cykelophæng. Lakeret i to grå farver (som 2CV Charleston). Gimle tag-telt samt fortelt medfølger. Vognen skal synes, i den forbindelse er lidt rustarbejde påkrævet. NB! Vognen er naturligvis på hvide plader og har *altid* været brugt som camper. Flere reservedele medfølger, bl.a. motor, gearkasse og rustfri døre. Ny øverste bagklap er for nylig monteret på bilen. Prisdé 25.000,- kr. Henvendelse: Finn Lyster 86 84 72 49 eller Benny A. Jensen 44 44 37 41.



Søges:

Ornament til starthullet til 11 Sport samt "fransk nummerplade", buet. Se fotos. Kan nogen hjælpe?
Jens Møller Nicolaisen, tlf: 31 39 53 20.

Sælges:

Citroën B11 Sport 1947 - totalt restaureret med nye dele overalt, hvor det har været nødvendigt. Fortøj p.t. adskilt, men det er klar til samling udelukkende med nye dele. På grund af særlige omstændigheder afhændes bilen meget billigt ved hurtig handel.
Jens Sanning, 86 52 45 70.

Sælges:

Citroën 11 Normale 1953 - adskilt, færdigsvejst og sandblæst - klar til maling og samling.
Henrik Jacobsen, 31 24 93 81.

Købes:

Citroën B11 ønskes købt - alle modeller av interesse.
Bent Inge Ask, 009 44 4 52 58 51.
Hilmandsgate 7
4010 Stavanger, Norge.

Sælges:

Citroën ID19 årgang 1966 - renoveret og i fin stand med bl.a. nyt indtræk. Sort med hvidt tag.
Ole Meldgaard, 97 15 38 85.



CITROËN