

Attraction 210



# TRACTION SPECIAL

NUMMER **84** MARTS '97

## Redaktion:

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.

Vi træffes også på:

Tlf: 33 93 42 90 (om dagen)/ fax: 33 32 35 88/ e-mail: arkpeter@tele4.dk

Bladet udkommer 6 gange årligt; næste nummer omkring 1. maj. Stof hertil skal være os i hænde senest 1. april med morgenposten. Medsend gerne diskette med tekst. Artikler i bladet er ikke nødvendigvis udtryk for klubbens eller redaktionens synspunkter.

## TRACTION AVANT DANMARK

## Bestyrelsen:

**Formand:** Jørgen Kjær

Elgådsvej 11, 8370 Hadsten. Tlf: 86 98 31 77.

**Kasserer:** Jørgen Krogh

Øvej 18, Sverdrup, 6100 Haderslev. Tlf: 74 58 48 00.

**Sekretær:** Peder Grønberg

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

**Aktiviteter - øst:** Torsten Vig

Randersgade 57, 3.th., 2100 København Ø. Tlf: 31 38 17 49.

**Aktiviteter - vest:** Finn Lyster

Smedebakken 26, 8653 Them. Tlf: 86 84 72 49.

## Klubaktiviteter:

**Medlemsregister:** Jørgen Krogh

Øvej 18, Sverdrup, 6100 Haderslev. Tlf: 74 58 48 00.

**Klubbibliotek, arkiv og butik:** Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle. Tlf: 75 83 00 49.

**Værktøjsudlån:**

Kontakt Peder Grønberg for nærmere information.

**Klubbens gironummer: 828-0584**



# Aktivitetskalenderen

## Marts:

Onsdag d. 12/3: \* Kl. 19.30: Redaktionen arrangerer lokalmøde på Tegnestuen, Niels Hemmingsensgade 32A, 1153 København K.  
Vi går en tur på **Internettet** og ser hvad der rører sig omkring Citroën i almindelighed og Traction Avant i særdeleshed.  
Tilmelding til Peter Juel Jeppesen eller Jens Møller Nicolaisen, helst et par dage i forvejen. (Se numre på bladets forside).

## April:

Lørdag d. 12/4: Kl. 10.00: Værkstedsdag - tema: Forårsklargøring af Tractionen v. Per og Thomas Bødker, i værkstedet hos Thomas Bødker, Elisagårdsvej 16, 4000 Roskilde. Tilmelding til Torsten Vig på tlf: 31 38 17 49.

## Maj:

??? Hvem har lyst til at arrangere vor årlige forårsskovtur på Sjælland?  
Ring til Torsten Vig - 31 38 17 49.

## August:

22.-24.: \* Sommertræf '97 i Sønderjylland!

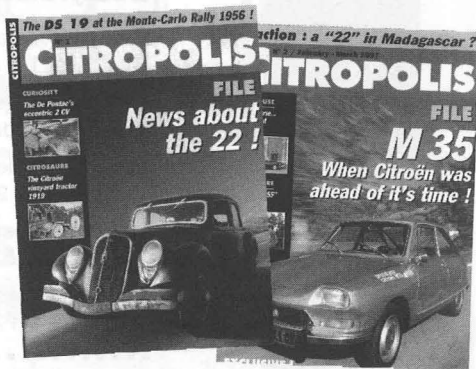
*De med \* mærkede programpunkter er omtalt her i bladet.*



## Nye Citroënblade

Der er nogle, som aldrig opgiver ånden. Det store franske månedsblad "Citroën-revue" (ikke at forveksle med vort hjemlige officielle Citroën kundeblad af samme navn) nåede at udkomme med 15 flotte numre - men så gik den heller ikke mere. Bladet var udgivet af Retroviseur-gruppen og Fabien Sabatès. Nu har Sabatès lanceret sit nye blad "Citropolis", som udelukkende handler om modeller, der ikke længere er i produktion. Det kører naturligvis helt uafhængigt af Citroën, og ovenikøbet uden kommercielle annoncer! Det første nummer indeholder bl.a. en spændende artikel om 22'eren. Og hvad der for mange vil være et hit: bladet udkommer både i en fransk og en engelsk udgave!

Også i Holland er der spænden nyt: Wouter Jansen, som igennem mere end tyve år har været redaktør af bladet Traksjon for TAN står som ankermand for et helt nyt blad i Holland, med navnet CitroExpert. Desværre fore-



løbig kun på hollandsk, men med særdeles interessant indhold. To numre er foreløbig udgivet, bl.a. med en meget fin artikel om 15six.

Adresse til Citropolis:

Citropolis, BP 22, 77650 Longueville, Frankrig.

M.h.t. CitroExpert: kontakt mig på 31 39 53 20.

-jmn.

# TAD Sommertræf

## i Sønderjylland 1997.

Traction Avant Damarks sommertræffet finder i år sted i perioden 22. - 24. august.

Vi har valgt et meget naturskønt område beliggende på Løjt-land ned mod Genner Bugt ca. 10 km nord for Åbenrå. Der er tale om en afdeling af Dansk Folkeferie, og her har vi fået reserveret et antal hytter med plads til 4 - 6 personer. Hytterne er placeret samlet, så det skulle være muligt at have god kontakt med hinanden og der er også god plads til at have bilerne stående ved hytterne.

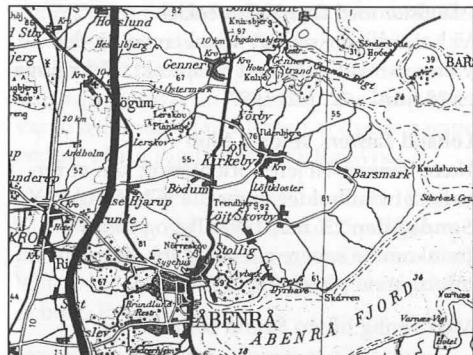
Programmet er endnu kun i sin vorden, men der vil selvfølgelig blive afholdt generalforsamling om fredagen. Lørdagen forestiller vi os skal starte i Haderslev, hvor der er en del seværdigheder, eller man kan vælge en tur i byens gågade. Senere er de meningen der skal være en køretur i omegnen og om aftenen den sædvanlige festmiddag, hvor vi dog har tænkt os at droppe den efterfølgende dans. Så skulle der blive bedre tid til at snakke sammen.

Søndagen har vi ikke tænkt på endnu.

Vi har et lille problem omkring tilmeldingstidspunktet som er fastsat allerede til den 1 maj. Det skyldes at Løjt Feriecenter forlanger, at vi senest den 15. maj skal afgive bindende bestilling af hytterne.

Alle vi i løbet af marts måned modtage det færdige program og tilmeldingsblanket.

Jørgen Krogh



# Sommertræf i Sverige

Svenska B-11 Klubben er nu også ved at have deres sommertræf på skinner. Vi er som sædvanlig indbudt til at deltage og der plejer da heller ikke at mangle dansk deltagelse...



Årets træf afvikles i Sättra Brunn den 17.- 19. maj - dvs. i Pinsen. Træffet holdes i en af de karakteristiske gamle jernværksbyer fra 1700-tallet - Sättra Brunn, som ligger lidt nord for Västerås som det fremgår af kortskitsen.

Der vil blive lejlighed til at købe reservedele, at komme på udflugt i det smukke landskab og der vil være hyggeligt samvær. Priserne for deltagelse bliver omkring 850 sv.kr. pr. person anhängig af standard på værelse.

Kontakt Gun og Kjell Sundqvist på telefon 0046-224-22283, eller prøv at snakke med Erik Hougård i Vejle på tel. 75 83 00 49, som plejer at være godt orienteret om det svenske træf..



## Andre nordiske arrangementer

Selvom det er mørk vinter begynder Citroëntusiasterne i Norge også så småt at røre på sig. Her er en foreløbig liste over nordiske træf som kunne være aktuelle at deltage i 97.

- Traction Norvége, Jubilæumstræf (25 år) den 14. og 15. juni på Vågelsby Gaard, Ørje (lige ved den svenske grænse). Tilmeldingsfristen er 1. maj 97.



- Traction Norvége, Sommertræf den 15., 16. og 17. august på Bauker Gård i Gausdal (noen mil fra Lillehammer). Tilmeldingsfristen er 1. juni 97.

- Citroën DS/ID klubb, Norge inviterer os til Landstrejf i Stavanger fra den 8. til 11. maj ved det naturskønne Mosvannsparken midt i byen. pjj

## Nyt fra aktivitetsgruppen vest

Her er endnu en gang forslag til klubarrangementer. Er du/din familie interesseret, så kontakt:

**Finn Lyster, tlf: 86 84 72 49 (eft. 19.00)**

**Benny S. Carlsen, tlf: 86 22 51 54 (eft. 19.00)**

I vil derefter høre nærmere om tidspunkt for arrangementerne, som kun vil blive en realitet med tilstrækkelig tilslutning!

### Center Mobilium i Billund

Danmarks flymuseum, Falck museum og Bilmuseum med fast og specielle autoudstillinger. Weekendarrangement for både børn og voksne M/K.

### Europæisk Bilmuseum

Fraugde ved Odense - 75 biler fra perioden 1945-60. Weekendarrangement for både børn og voksne M/K.

### Vest-Fyens Veteranbilmuseum

Vedstårup Teglværk ved Assens. Spændende privatsamling med 45 biler, bl.a. Rolls-Royce og 1 TA Cabriolet. Weekend arrangement for både børn og voksne M/K.

### Løvspringstur i april-maj

- i lighed med Følle-Dakar løbet, dog i dagtimerne. Weekendarrangement for både børn og voksne M/K.

Vær selv med i planlægningen med en dejlig tur ud i det blå og grønne med madkurven, familien og sidst med ikke mindst vores dejlige TA'ere. Benny S. Carlsen.

## London

Benny har desuden tilsendt redaktionen diverse materiale om "London Classic Motor Show" som finder sted den 15.-16. marts. Benny skal selv derover, og spørger om nogen vil med?

## Andre begivenheder...

Formanden og redaktionen har udover de her nævnte træf, på klubbens vegne, fået invitationer, til en række træf. De fleste invitationer er ret omfangsrige og vil fylde urimelig meget i bladet, samtidig med at de alle annonceres meget flittigt i alle andre veteranbilblade heriblandt DVK's Veterantidende og Vintage Motorklubbens blad, samt Klassiske Biler & MC.

Vi har derfor valgt blot at nævne dem her, hvorefter interesseret kan hente flere oplysninger hos formanden eller hos redaktørene. Det drejer sig f.eks om: - Oldtimerløbet i Gråsten, Jydsk/Fynsk Classic Auto Jumble, Ringkøbingløbet, Danmarksløbet Esbjerg-København, Classisk rendez-vous på Galopbanen etc.

### Stumpemarkedet i Herning den 8.marts.....

Når vi nu alligevel ikke kan holde os væk, skal vi så ikke mødes, for at hvile fødderne lidt og få en lille snak. Hvad siger I til kl. 13.00 i det store Cafeteria, ovenpå indgangen - vi tager et vinduesbord med udsigt over parkeringspladsen. Vel mødt.

Venlig hilsen Hans-Henrik.

### Islandstur med Dansk Citroënkлуб

Vi har tidligere omtalt denne, men fik desværre skrevet et forkert tidspunkt. Det rigtige er 28. juni - 27. juli 1997.

### Lolland Falsters Veteran Klub

Kære venner. Til jeres orientering kan vi fortælle, at vi afholder vores 6. PICNIC RALLY **Søndag den 25. maj 1997**. Tid og sted vil fremkomme senere eller ring for nærmere information på telefon 57 92 47 15.

Med venlig hilsen Svend Seiffert



**Hans-Henrik Sørensen, 11B Normale 1938, stel nr. 132.393 - importeret fra Norge, DR 64 582**

## Stafetten.....

Starten på min interesse for Citroën 11 er tidligere beskrevet, her i vort udmærkede klubblad. Se Traction Special nr. 66. Men drømmen begynder at blive mere konkret omkring 84', hvor jeg på et spørgsmål om hvad tiden skal gå med, når jeg bliver færdig med at restaurere huset, fortæller, at så vil jeg restaurere en veteranbil, helst en Citroën 11 Sport.

Den første 11'er jeg så på, var hos en bilhandler i Hadsund, en 11 Sport 39' til vistnok 40.000 kr., men den så godt nok noget træt ud, så jeg skyndte mig afsted igen. Den næste annonce jeg reflekterer på er en Normale 53-54. Den var med kuffert og delvis adskilt - set i bakspejlet faktisk et godt køb, men den så lidt stor og uoverskuelig ud i mine øjne. Jeg var jo heller ikke færdig med at bygge garage endnu, så jeg sagde pænt tak for synet.

Nu viste det sig at sælgeren, en vis hr. Jørgen Kjær, havde noget med en klub, for disse biler, at gøre. Han syntes jeg skulle blive medlem, for at få lidt mere kendskab til udvalget af biler. Et godt råd.

Jeg blev så medlem i starten af 87'. I den

udleverede medlemsliste, falder jeg over en Jørgen Broen (som også bor i Ålborg, red.) - jeg kom som kølemontør på et plejehjem, hvor økonomaen hed Tove Broen. Ved næste besøg spørger jeg hende, om hun har en gammel Citroën hjemme i garagen? Hun svarer, "Sådan en sort en?, Ja". Jeg spørger om lov til at komme og kigge en dag - det var helt ok, "for Jørgen elsker at vise bilen frem for interesserede". Ved besøget falder Jørgen og jeg faktisk godt i hak sammen, vi enes om at mødes, for at lave bil. Her får jeg virkelig lært noget om restaurering af Citroën 11 og Jørgen får et tiltrængt skub med sin egen bil.

I mellemtiden deltager jeg i flere lokalmøder og kører bl.a. også et smut til Skanderborg, for at se bilerne til sommertræf 88'. Her er mange fine biler, men især to lægger jeg mærke til, den ene er gul, som min første bil (en Alfasud), den anden er Peter Juel's Normale, som jeg havde hængende på plakat, fra midtersiderne Bil Motor. & Sport. 2/85. Sådan en skal det være, bred og lav med reservehjul bagpå.

Jeg ser på mange biler, især er det jo altid sjovt at kigge forbi hos Benny Sørensen i Randers og se "ugens pletskud". Men vi skal frem til d. 8/4-89, hvor der er lokalmøde hos Jørgen & Lisbeth i Hadsten, før der sker noget.



Der på gårdspladsen står en nyligt, fra Norge, hjemkommet Normale 38' - godt nok lettere brugt at se på. Men i mine øjne ser den rimelig hel og komplet ud, og erklærer min interesse, men vil lige tænke over det. Nogen tid efter ringer jeg og aftaler køb af bilen incl. levering.

Benny & Jørgen leverer bilen i Aalborg på ladet af Bennys Hanom-  
ag d. 22/4-89.

Nu er jeg blevet den "lykkelige" ejer af et  
11B

renoveringsobjekt. Det var jo det jeg havde drømt om, og ved nærmere eftersyn, så sandeligt også det jeg havde fået.

Jeg fortsætter nogen tid endnu i praktik hos Jørgen Broen og sammen arrangerer vi sommertræf i Aalborg 1990, uden nogensinde selv at have deltaget i et sådant, men det gik over al forventning.

I starten går renoveringen lidt langsomt, en af betingelserne for at få "lov" til at købe bilen var, at jeg ikke måtte glemme huset. Jeg begynder med, at skille bilen ad i større stykker, f.eks. fortøj, bagtøj, motor/gearkasse osv. som bliver sat til side i "hele" stykker. Mindre dele bliver sandblæst, repareret, malet og lagt på lager i kælderen.

Efterhånden er der kun et afpillet skrog tilbage. Den er selvfølgelig pilradden i understellet og der er gennem tiden lavet noget forfærdeligt pladearbejde. F.eks. var der op til fire lag paneler uden på hinanden og måden bunden/inderpaneler, var lavet på et helt ubeskrivelig. For at holde på faconen, når al dårligdom skal fjernes, bliver der nu svejset stivere på kryds og tværs inde i kabinen. Der var på et vist tidspunkt faktisk kun "taget" til





at holde sammen på for og bagende. Inderpanelerne blev skiftet/repareret, hele vejen rundt, og derved fik jeg en fin "hylde" til den nye bundplade. Herefter blev karrosseriet sat op på et dertil indrettet, stativ på hjul, i en fornuftig arbejds højde. Henning fra Års levere rede en ny bagagerumsbund - og den var fin, for så havde man jo lidt at gå ud fra, ved bagvognens genfødsel.

Nu bliver skroget sandblæst, og det viser sig at være i meget fin stand, vel at bemærke - fra 10 cm. over bunden og opad. Mellempanellerne repareres hurtigt. Det kan ikke siges om yderpanelerne, som jeg selv lavede, spørg ikke hvordan, men det tog virkelig sin tid.....

Så skulle der til at fyldes løse dele på. Bagklappen var på plads, venstre bagskærm var "ny", så der var ingen problem. Men højre! Efter at have brugt en masse timer, på at få en skærm ud af to, som forblev lige ringe, opgives det og en (lidt) bedre købes af Finn Lyster. Dørene er i forholdsvis god stand, kun venstre fordør skal have en ny indvendig bund - den købes i Holland. Jeg laver selv rep. stykker til dørpladerne efter behov.

Nu kommer et af de virkelige mareridt, dørhængslerne, jeg mangler etc.. Poul Hansen i Dronninglund har lige skrottet en bil, så der afhentes et stk. hængsel, men hov det er jo i en kraftigere kvalitet, hvad nu? Benny mener godtnok han må have noget liggende, men enden på det bliver, at Poul's døre som ribbes for alle hængsler. Efter at have haft hængsler-

ne skruet på mindst 250 gange begynder det alligevel at ligne lidt.

Forenden med skærme, inderskærme, grill og hjælme, kom virkelig til at give hovedbrud. Grillen er næsten "kun" skæv og klares forholdsvis nemt. Forlængelsen af inderskærmene neden omkring grillen laves (de var skåret væk), for at blive kasseret senere, og laves engang til, nu mere rigtige.

Forskærmene får nye, færdigkøbte hjørner, mens ca. 30% af resten erstattes af hjemmelavede rep. stykker. Her skal nævnes at jeg har rigtigt gode erfaringer, med min "TIG-svejsere" til f.eks. fremstilling af skærmkanter.

Til sidst skal vi "bare lige" have motorhjelmen på, men hvad fa...., det hele er jo p.... skævt, nu er gode dyr rådne. Efter nogle måneders arbejde er jeg dog derhenne, hvor hjælmen "kun" er for kort, og det er jo råd for. Ved hjælp af "TIG-svejsere" øges den først med 20 mm i hver ende. Derefter er det bare at klippe den til med pladesaksen.

Vi skriver nu 1/3-96 og hele skidtet sendes til maleren. Orla Christensen fra Skæve, havde allerede haft for- og bagtøj under kærlig behandling. Dette havde ikke voldt de store kvaler, men alt hvad der kunne slides, var helt slidt op. Det klares jo nemt, bare send en fax. til Holland og 3 dage senere står man med nye stumper.

Motoren er et kapitel for sig. Også her var Orla "ham med den store know how". Stem-

pler og foringer var så slidte, at man kunne få en finger ned imellem, og det gjaldt i princippet også alt det andet, der kunne være slidt - en overgang overvejede jeg, om motoren skulle males guldmetallic, for det har den godtnok kostet...

Den 8/6-96 hentes karrossen hos maleren, den er blevet rigtig flot, i AC 616 Orientblå. Nu går det stærkt, hver en ledig stund bliver brugt på montering. Først bagskærme/bagskæg og bagklap, så benzintank med nyt benzindrør i et stykke, omviklet med rustfrit

fjederstål, med udseende som det originale. Derefter kommer håndbremsesystem og fodbremsesystem, og også her laves nye rør med omvikling i rustfri trådomvikling. Til slut påfyldes siliconebremsevæske.

Den 22/6 er det blevet tid for ilægning af motoren og herefter gælder det hele ledningsnettet. Det var næsten færdiglavet fra lokalmøde i Haderslev - eneste afvigelse fra det originale diagram, er blink lys og hovedafbryder, som jeg lavet som en specialitet sådan, at bremselyspærene bliver brugt som bageste blinklys. Motoren bliver nu prøvestartet under Orla's kyndige vejledning og fejres på behørig vis med champagne og kransekage.

Nu står ferien for døren og bilen kører, for egen kraft. Turen går til sadelmageren d. 18/7 - så har han den nemlig i uge 29, mens vi tager på charterferie (for første gang). Da vi kommer hjem er han dog ikke helt færdig - de

sidste dørbeklædninger, er først klar i ugen op til sommertræffet, men et fint stykke arbejde har han lavet.

Mødet med statens bilinspektion bliver en blandet fornøjelse - selve bilen er til UG og prøveassistenten er så benøvet, at han hverken checker det ene eller det andet. Men... den medbragte Registreringsattest fra Norge, bliver kasseret - som værende en kopi.

De næste 14 dage bliver et mareridt, hvor jeg virkelig møder det berømte offentlige skrankepaveri. Her er stof nok til en selvstændig artikel i bladet. Hjælpen hentes i Norge, hos den sidste ejer, han skaffer endnu en kopi af registreringsattesten, men denne gang med det rette stempel fra de norske myndigheder.

Attesten og stemplet fra Norge kom med posten d. 29/8 - dagen før vi skal til sommertræf i København. Eva farer ud i synshallen, alt i orden her... så ind til toldvæsenet, for at betale afgiften, men nej, overtoldkontrolløse-krokodillen vil se køretojet "fremstillet" først, her hjælper ingen argumenter, selvom de er nok så gode.

Fredag den 30. August, vi skal mødes med de øvrige nordjyder kl. 11, for at følges til sommertræf. Kl. 8 står jeg og vifter med bilen og 2.500 kr. hos toldvæsenet. Endelig kl. 9, kan prøvepladerne byttes til de rigtige "reflekterende rædsler". Pladerne skrues på i indkørslen, samtidig pakkes bagagen og familien, også afsted går det til sommertræf (som jo blev alle tiders træf).

Indtil nu har vi vel kørt knap 2.000 km., der har været nogle ting som skulle justeres, men i det store hele har bilen fungeret.

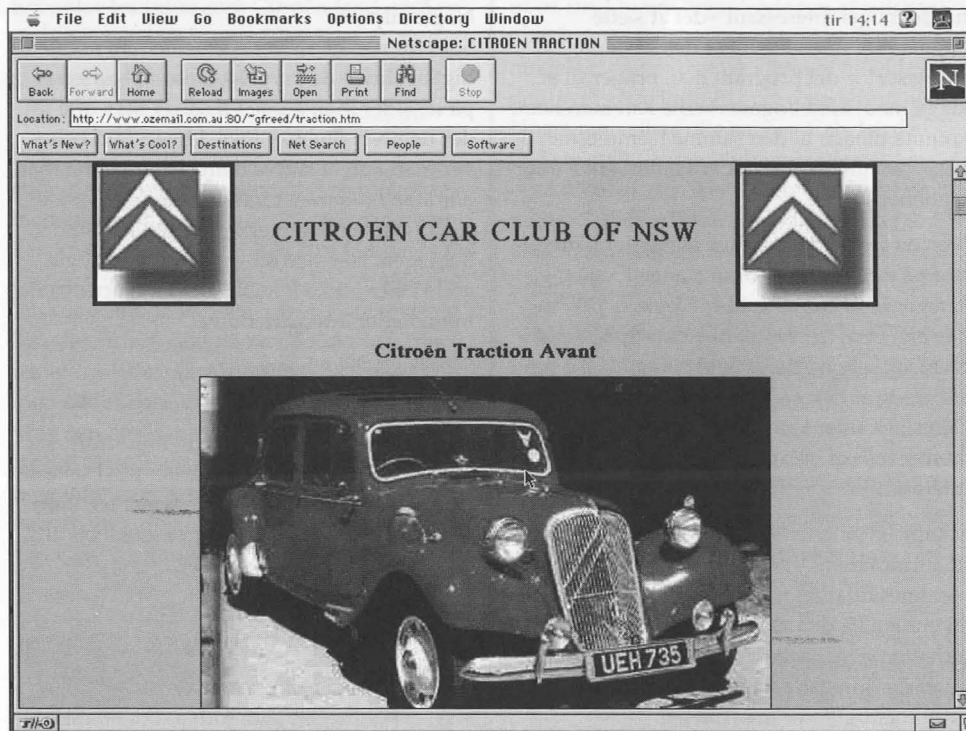
Det blev til en ordentlig smøre det her og alligevel er restaureringen kun beskrevet i grove træk. Der er ingen grund til at romantisere, for sådan en renovering, den koster, om ikke meget blod, så ihvertfald mange penge, sved og tårer. Men resultatet er det hele værd.

Venlig hilsen Hans-Henrik

P.S. Det var aldrig lykkedes uden den enorme hjælp og opbakning fra medlemmerne i T.A.D., ingen navne nævnt, ingen glemt.







## Citroën på Internet...

Disse linier skal ikke være noget forsøg på at beskrive alt dét, der foregår på internettet omkring vores biler. For tiden kan man dårligt åbne en avis, uden at læse om internettet og den hastige udvikling af denne nye kommunikationsform.

Ole Kjærgård beskrev i Attraction 205 i en fin artikel mange af de muligheder internettet giver. Da jeg læste den troede jeg stadig at internettet var noget frygteligt mystisk og højteknologisk noget, som jeg garanteret aldrig ville få forstand på - og jeg er også temmelig sikker på, at mange stadig har den følelse omkring internet. Men faktisk er det hverken svært eller særlig kompliceret at have med at gøre. Har man en computer handler det bare om at investere en lille tusindkroneseddel i et modem og et abonnement (som ofte fås på tilbud) - og før man

ved af det, sidder man dér ved skærmen og har kontakt med hele verden.

Bare siden Ole skrev artiklen for et halvt år siden, er der sket en stor udvikling - der er kommet tusindvis af nye (Citroën)brugere på nettet og det bliver brugt til mangt og meget.

Det kan være godt at gøre sig nogle tanker om, hvad det egentlig kan bruges til! For der er virkelig megen information tilgængelig - også når det gælder Citroën og Traction. Søger man på ordet Citroën har man snart ét virvar af henvisninger på skærmen og de er ikke lige relevante allesammen. Jeg er personlig ret ligeglad med at se én eller anden tilfældig italiensk forhandlers hjemmeside.

Det handler selvfølgelig om, at man får konkretiseret sin søgning - og udnytter muligheden for at sætte "bogmærker", når man har

fundet noget interessant - dét at sætte bogmærker er en facilitet i den såkaldte "browser" = det program man bruger til at kigge med. Med bogmærkerne kan man nemt komme tilbage til den samme hjemmeside, og f.eks. jævnligt se om der er kommet nye informationer.

Som nævnt er der utrolige mængder Citroën-stof på nettet. Der er også mange forskellige kategorier af hjemmesider. Nogle er private, der blot benytter nettet til en kort præsentation af sig selv og deres hobby - og måske viser et billede af deres Citroën foran carporten. Den slags sider kan være meget hyggelige, men er måske nok med begrænset generel interesse.

Mange laver henvisninger, såkaldte "links", til andre sider. Det betyder, at man fra én hjemmeside direkte kan klikke sig videre til en anden. På den måde kan man holde sig indenfor sit (Citroën)interesseområde og se hvad der foregår, men det kan stadig blive lidt tilfældigt hvor man havner.

Dét der selvfølgelig er helt relevant, er ting som klubadresser, træfkalendere, reservedelsudbydere og "hjemmesideredaktører" der *oplister* disse ting (og etablerer gode "links"). Især de sidstnævnte kan man takke for, at det hele trods alt ikke er ét stort kaos - man finder ret hurtigt frem til dét, der interesserer én!

Noget, der er med til at gøre internettet spændende og brugbart, er at informationerne hele tiden kan opdateres, så man kan være rimelig sikker på, at f.eks. en klubs træfkalender hele tiden er aktuel. Som regel vil man også på en hjemmeside kunne se, hvornår den sidst er opdateret. Desuden vil der ofte være mulighed for, ved et par enkelte klik med musen, at sende en besked til indehaveren ved hjælp af e-mail. En lynhurtig og uformel kommunikationsform, der f.eks. har skaffet mig adresserne på to klubmedlemmer i den hollandske klub, der som jeg har en *Commerciale-model* fra før krigen. (Nu mangler jeg bare at skrive til dem).

## Nogle adresser

Som før nævnt vil det sjældent være nødvendigt at skrive de kryptiske internet-adresser på de sider man gerne vil se, da man ofte finder dem via diverse links. I hvert fald behøver man kun at skrive dem én gang, idet man, når man er kommet ind på siderne, blot kan stikke dem et bogmærke, så man kan finde dem igen. Her skal alligevel nævnes nogle gode sider - ikke mindst som eksempel på de muligheder internettet giver.

### Svenska B11-klubben

<http://194.16.105.190:80/b11/index.htm>

Her kan du møde klubben og finde adresser på bestyrelse og redaktion, sider med seneste klubnyt og kommende arrangementer, flere gode links samt en fin lille præsentation af, hvad en Traction er for noget...

### Peter Larsson - CTA

<http://www.users.wineasy.se/cta/CTAIS.htm>

Peter Larsson er indehaver af firmaet CTA-service i Norrtälje, som forhandler en masse reservedele i samarbejde med Hans Brouwer i Holland. Peter Larsson har også en privat hjemmeside; adressen herover er firmaet: han har netop nu fået lagt hele reservedelslisten ind med priser og det hele! Så er det bare at klikke og bestille! Det er virkelig flot!

### Traction Owner's Club

<http://ourworld.compuserve.com/homepages/Marcus-Lasance/homepage.htm>

Under denne adresse finder du en flot og spændende præsentation af vor engelske søsterklub, som bl.a. indeholder en meget interessant reservedelsliste!!! Lige til at printe ud...eller bestille efter.

### Traction Avant Nederland

[www.strw.leidenuniv.nl/~citroen](http://www.strw.leidenuniv.nl/~citroen)

Selvfølgelig er også vor hollandske søsterklub repræsenteret på nettet - og de har ovenikøbet været så hensynsfulde at oversætte en del af deres oplysninger til engelsk. I det hele taget ser det ud til, at hollænderne foruden at

have stor tradition som Citroën-land også er ved at få det som internet-land.

### Jeroen Cats' hjemmeside

<http://www.stack.nl/~cats/citroen.html>

Denne hjemmeside prydede forsiden af Attraction nr. 205 og er en personlig hjemmeside, med et hav af "undersider", som man nemt kan klikke sig rundt i. I hr. Cats' familie er det især Traction Avant, det handler om - de ejer adskillige modeller som bliver vist i tekst og billeder, blandt bilerne hele to stk. 11A (normale) fra 1934! Ganske interessant læsning, men der er også meget om andre modeller. Man kan også læse forskellige artikler om André Citroën og firmaets historie (noget man i det hele taget kan finde meget af på nettet), men dét der især er værd at fremhæve ved Cats' hjemmesider, er et helhjertet forsøg

på at strukturere organiseringen af siderne: man kan finde lister over klubber, bøger, modeller, emner osv. og i mange tilfælde er der lavet gode links til andre steder på nettet. Noget man ellers ofte savner. Cats har f.eks. en liste over Citroënklubber i hele verden. også klubber, der ikke er repræsenteret på nettet. Sådanne lister er selvfølgelig ret afhængige af at blive jævnligt ajourført.

### Citroën links

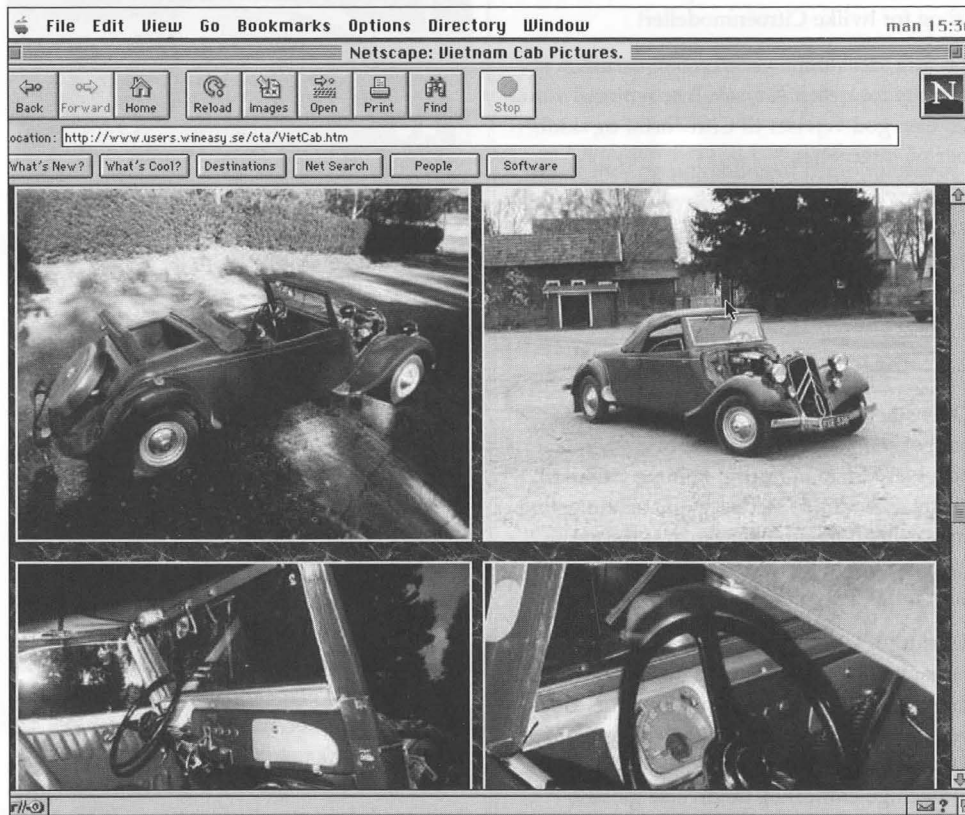
[http://huizen.dds.nl/~toi/citroen\\_links.html](http://huizen.dds.nl/~toi/citroen_links.html)

Også en hollandsk side med en god oversigt over biler, klubber, historie m.m.

### Citroën World

[www.wirehub.nl/~tqdesign/citworld.htm](http://www.wirehub.nl/~tqdesign/citworld.htm)

"Presented to you by Hans Tacq" - en hjemmeside, vistnok oprindeligt udsprunget af



den hollandske Citroënklub, som har en enormt stor oversigt, med muligheder for at søge på mange forskellige parametre... siden er helt ny.

### **Amicale Citroën International**

<http://www.udena.ch/andreas/aci.html>

Amicale's hjemmeside i Europa, der ajourføres af Andreas Rutishauser fra den schweiziske tractionklub.

I forhold til de opgaver Amicale forsøger at løfte, f.eks. med koordinering af reservedelproduktion i klubregi rundt omkring, lader disse hjemmesider stadig en del tilbage at ønske. Men en af de vigtigste ting er helt i orden: på Amicalesiden finder man den suveræns bedste internationale træfkalender! Det er her, man lige skal huske at kigge, inden man kører på ferie ned gennem Europa. Så ved man hvor der er træf og møder, hvor de er og for hvilke Citroënmodeller!

En ting, der kunne være en helt naturlig opgave for netop Amicale International var at lave en god vejviser til Citroënstof og -klubber på internettet.

### **11.ICCCR**

Det forlyder, at arrangementsgruppen for det 11.ICCCR i Chevetogne i Belgien meget snart vil være at finde på nettet med en side under Amicale.

-----

Ovenstående skal som nævnt blot opfattes som eksempler, men med de overstående adresser kan man hurtigt komme videre til andre spændende steder. Vi går selvfølgelig i redaktionen med tanker om at udforme en hjemmeside for TAD, så folk i såvel Danmark som udlandet kan se hvem vi er.

Til slut vil jeg lige endnu en gang anbefale at læse Ole Kjærgaards artikel, hvis man vil vide mere om selve internet-strukturen, der udover hjemmesiderne også byder på muligheder for at komme med på e-mail-lister (tilknyttet forskellige emner) og de diverse globale

diskussionklubber, hvor man f.eks. kan diskutere konsekvenserne af en utæt spjældaksel med Citroënfolk fra Hobro til Melbourne...

Jens M.N.

PS! I øvrigt skal jeg ikke undlade at nævne et par af de mange fordele man som klubbladsredaktør kan have, ved at være på nettet. Udover at finde inspiration samt at få helt dugfriske oplysninger om aktiviteter i andre klubber, kan man hente billeder i store mængder fra tidligere begivenheder eller historiske fotos. Men man kan også bare underholde sig, f.eks. med at se på tusindvis af fotos fra det sidste ICCCR....



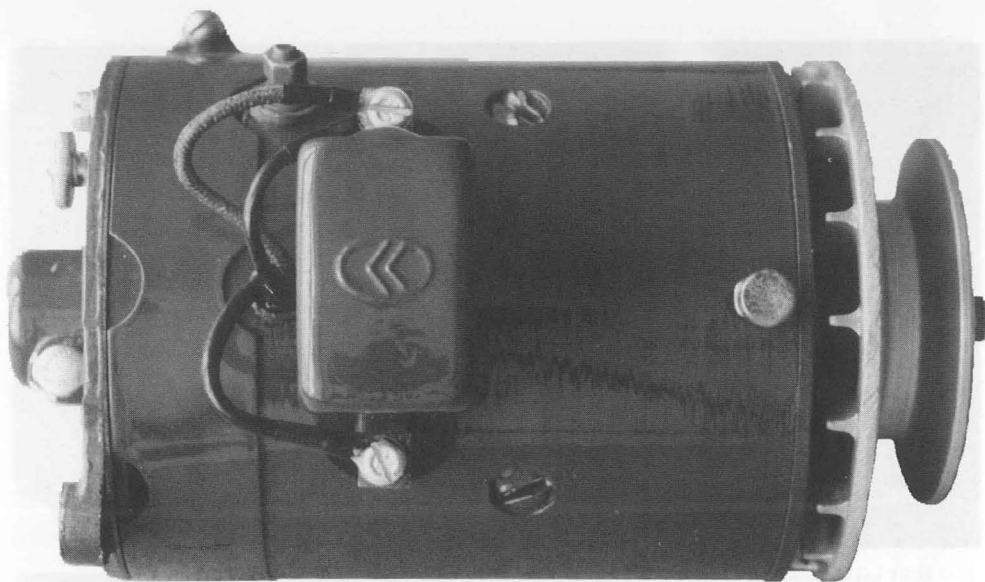
*Her har vi endnu én af disse skrækelige Vietnamcabrioletter, som også er vist andetsteds i dette blad. Billedet herover, samt de øvrige her i artiklen, er hentet direkte ned fra satellit...*

### **Internetaften i København**

Som det fremgår af aktivitetskalenderen holder vi her på tegnestuen et lille lokalmøde, hvor alle interesserede kan prøve lidt Citroën netsurfing.

Tidspunktet er onsdag den 12. marts kl. 19.30. Tilmelding til Peter (31 54 14 27) eller Jens (31 30 53 20) - eller evt. om dagen på 33 93 42 90 (tegnestuen).

-red.



## Dynamohistorie

Tekst og foto: Torsten Vig.

Denne artikel er ikke ment som den store og endegyldige artikel om tractionens dynamoer, men mere tænkt som en oversigt over hvilke typer dynamoer, der har været anvendt på de forskellige modeller af tractionen. En mere teknisk artikel vil vi gemme til senere.

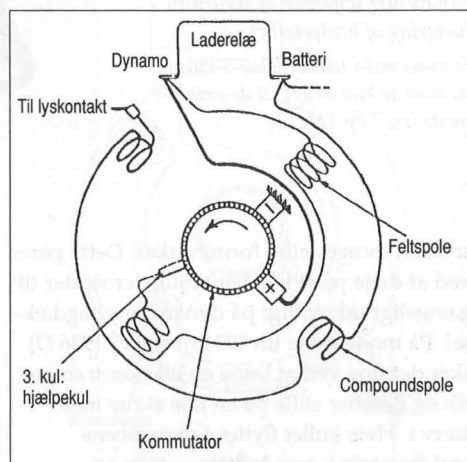
### 1934-40

#### Model 7 og 11L

Fra 1934 til 1940 er 7'erne og 11 Sport forsynet med en 3-kuls dynamo af compound-typen. Denne dynamo, der er fremstillet af Citroën selv, er udstyret med tre kul på kummutatoren: et plus-kul, et minus-kul og et hjælpekul. Derudover er der et sæt feltspoler og et sæt compoundspoler. Når lyset på bilen er slukket, er kun feltspolerne i funktion og dynamoen lader med ca. 6-8 ampere. Når lyset tændes bliver der sluttet et kredsløb, som går igennem compoundspolerne via lyskontakten til lygterne. Herved forstærkes feltstyrken og dermed ladningen fra dynamoen, til ca. 12-14 ampere. På denne måde tilpasses altså ladestyrken, så man for det første undgår at over-

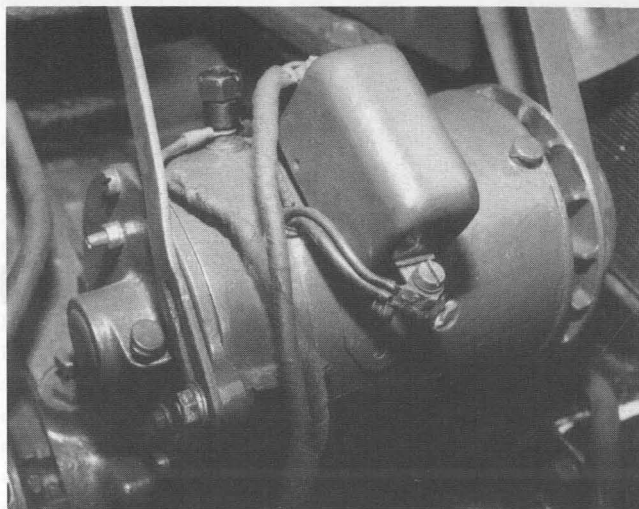
lade batteriet når lygterne er slukkede, og samtidig sikrer at der lades tilstrækkeligt, når lygterne er tændt.

Udover ind- og udkobling af compoundspolerne, kan ladestyrken også reguleres ved hjælp af det tredje kul. Kullets stilling på kummutatoren kan reguleres hvorved lade-



Tegning der viser hovedprincippet i en 3-kuls dynamo, med compoundspoler.

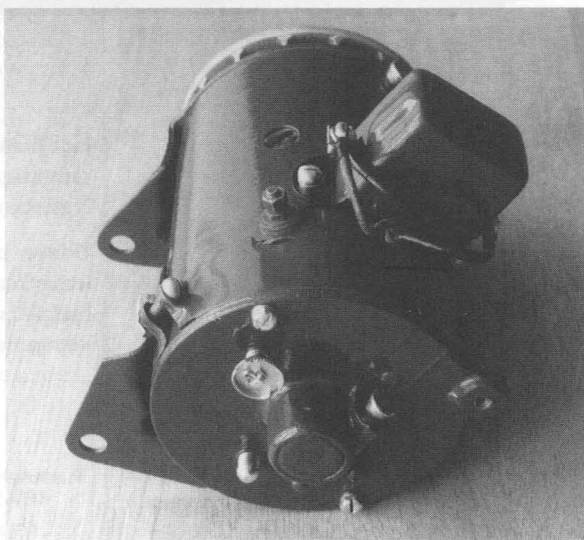




*3-kulsdynamo i den første udførelse, med kærøskrue og kontramøtrik til justering af hjælpekullet (Vist med pil).*

*3-kulsdynamo i den næste udførelse, (fra omkring 1936) med en mere håndvenlig udførelse af skruen til justering af hjælpekullet.*

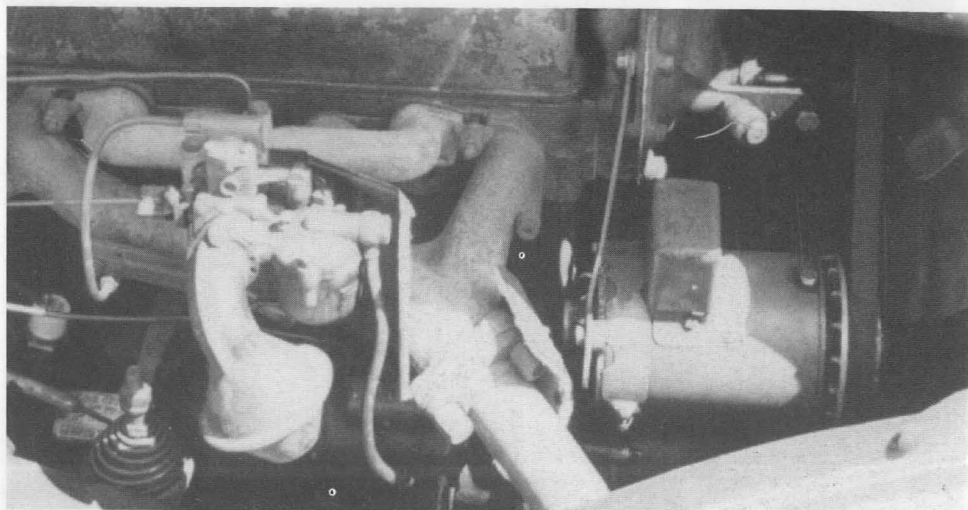
*Som nævnt i teksten blev 3-kulsdynamoerne kun brugt til de små modeller, 7 og 11L.*



styrken forøges eller formindskes. Dette gøres ved at dreje på et lille håndhjul, der sidder tilgængeligt udvendigt på dynamoens bagdæksel. På modellerne fra 1934 til sidst i 1936 (?) sker det dog ved at løsne en lille kontramøtrik og derefter stille på en lille skrue med kærø i. Hvis kullet flyttes i dynamoens omløbsretning øges ladestrømmen og omvendt. Forbindelsen til batteriet går via et simpelt laderelæ.

## **11 Normale**

Fra introduktionen i juni 1934 og til produktionen stopper under krigen, er Normalen udstyret med en såkaldt shunt-dynamo med spændingsregulator. Denne dynamo er også af Citroën's egen produktion. I stedet for kun to feltspoler som i 3-kulsdynamo, er shunt-dynamo udstyret med fire spoler, og der findes kun de to hovedkul. Her styres ladestyrken udelukkende ved hjælp af spænd-



Niels Justesen har taget dette fine billede af motorrummet på en meget original 11 Normale fra 1936. Udvendtigt ligner shunt-dynamoen meget de forrige, men selvfølgelig uden justérskruen, da der ikke er hjælpepul. Her skal især bemærkes det meget sjældne og originale spændingsrelæ og dets placering direkte oven på dynamoen.

Læg også lige mærke til sidestrømskarburatoren med automatchokeren! Stof til en senere artikel...

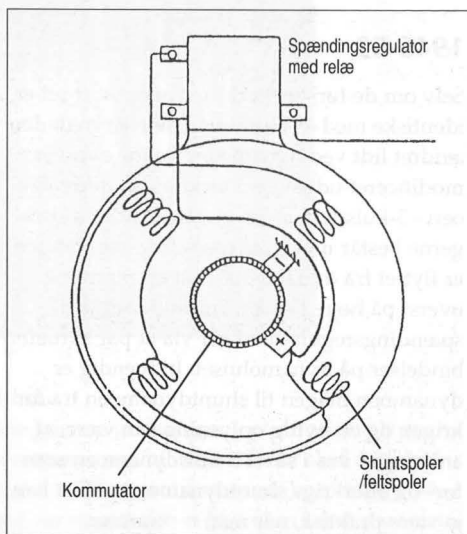
ingsregulatoren. Det vil sige: når batteriet er fladt, eller når lyset tændes, øges ladestyrken automatisk - i modsætning til 3-kuls dynamoen, hvor et fladt batteri vil give dårlig ladestyrke, da 3-kuls dynamoen er afhængig af batterispændingen.

Hvorfor Normalen har fået denne "finere" og dyrere dynamo er ikke umiddelbart til at regne ud. Normalen er ikke udstyret med mere elektrisk udrustning end 11-Sporten, der f.eks. også har elektrisk vinduesvisker. Måske er det fordi Normalen har et lidt større batteri, nemlig 90 amperetimer i forhold til Sportens 75 amperetimer.

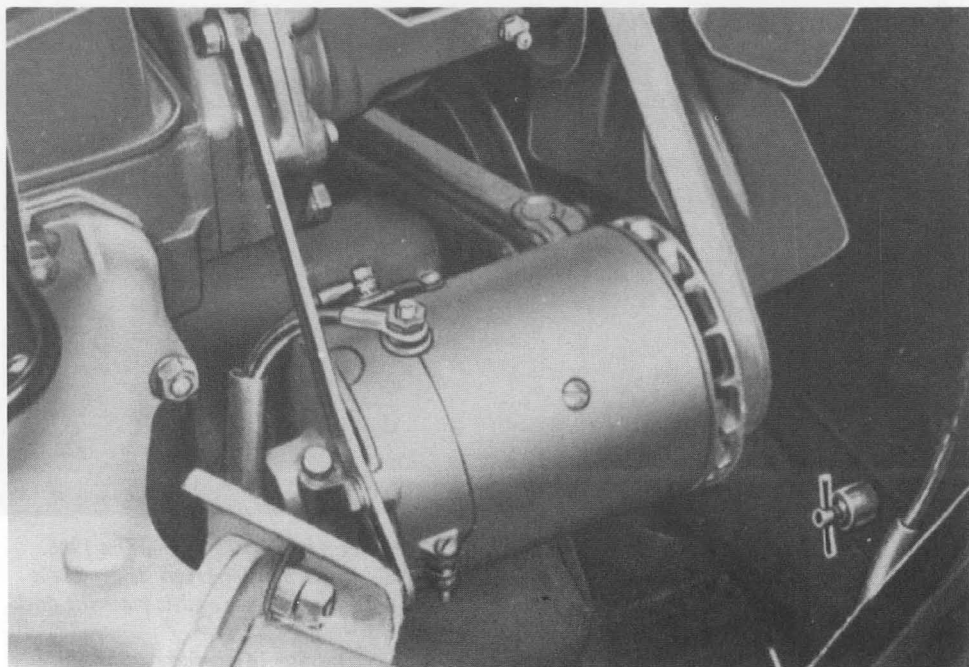
Spændingsregulatoren på 11 Normale er ligesom det lille laderelæ på 3-kuls dynamoen monteret direkte ovenpå dynamohuset. Dynamoer til førkrigs-modellerne kan derfor kendes på de to gevindhuller i huset og de to ledninger, der er ført direkte op igennem dynamohuset.

Shunt-dynamoer har været monteret på alle varianter af førkrigs-normaler, herunder

cabriolet/coupe og familiale/commerciale. Derudover er det muligt, at også nogle 11 Sport cabriolet'er og coupéer har haft fabriksmonteret shunt-dynamo.



Opbygningen af en Citroën shunt-dynamo, med de fire feltspoler.



*Den sidste type Citroën dynamo, monteret fra 1946 og frem til 1953. Af ydre næsten identisk fra de foregående, men kendes bl.a. på ledningsforbindelseskruerne. desuden har man sparet smørekoppen til det forreste kugleleje.*

*Læg også mærke til formen på udstødningsmanifoldens varmeskjold - og sammenlign med den senere type, der blev indført samtidig med de nye dynamoer i 1953. (Dansk fabriksfoto).*

## 1946-53

Selv om de første efterkrigsvogne stort set er identiske med 1939-modellerne, har man dog ændret lidt ved dynamoen. Denne er nu en modificeret udgave af førkrigs-shunt-dynamo - 3-kulsdynamo er gledet ud. Ændringerne består mest i, at spændingsregulatoren er flyttet fra dynamohuset til en placering øverst på højre skinke. Forbindelserne til spændingsregulatoren går via et par skrueforbindelser på dynamohuset. Indvendig er dynamoen magen til shunt-dynamo fra før krigen og en nyttig oplysning kan være, at ankrene er ens i såvel 3-kulsdynamo som før- og efterkrigs shunt-dynamoerne. Det kan jo være praktisk, når man restaurerer.

Lige efter krigen har man (sikkert som en følge af mangel på kobber) lavet feltspoler viklet

med aluminiumstråd. Dette skal man være opmærksom på, da man ikke kan bytte en afbrændt aluminiumsspole med en kobber-spole og omvendt. Hvis dette er nødvendigt må alle spoler skiftes, så de er ens. Ligeledes er der en spændingsregulator, der er specielt beregnet til dynamoer med aluminiumsspoler.

Efterkrigs-shunt-dynamoer er monteret på alle traction-modeller fra 1946 til juni 1953.

## 1953-57

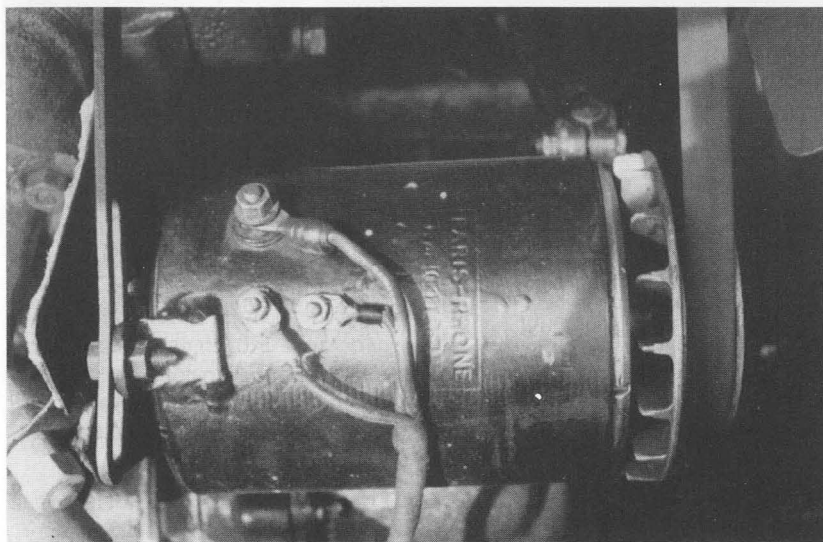
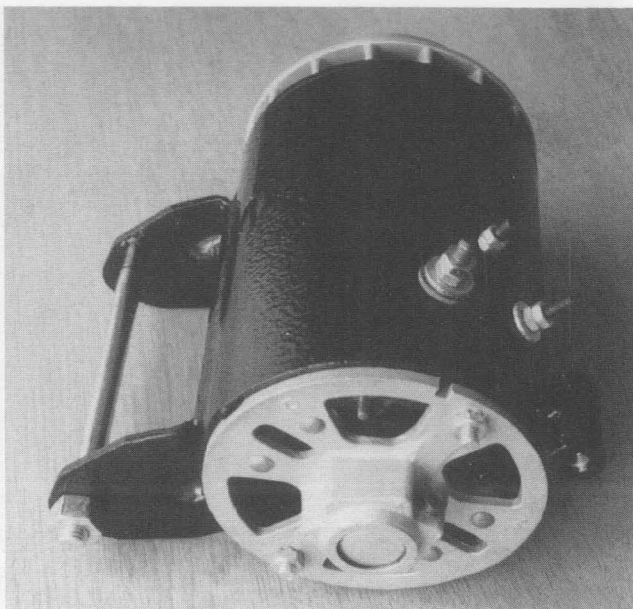
I 1953 ophørte Citroën med selv at producere dynamoer til 11'erne. Fra juni 1953 er der to forskellige underleverandører: **Ducellier** og **Paris-Rhone**.

Dynamoerne er af shunt-typen ligesom de sidste Citroën-dynamoer. Foruden at være

Til højre ses en Ducellier dynamo, med det karakteristiske endedæksel med de store huller, der tillader varmen at komme ud (eller ind?).

Nedenunder ses en Paris-Rhone. Firmanavnet ses tydeligt.

Alt tyder på, at Citroën-dynamoerne har været malet i Citroëns grønne motorfarver, hvorimod de nyere er kommet fra underleverandørerne med sortmalet hus og med bagdækslet i blank aluminium.



forsynet med firmanavn kendes de nemt fra Citroën-dynamoerne på de åbne endedæksler. Indvendig er der kun to feltspoler, der til gengæld er af en betragtelig størrelse. Ducellier og Paris-Rhone dynamoerne er mere robuste og tåler større belastninger end de gamle Citroën-dynamoer.

#### Til slut

Med denne gennemgang er de originale monteringerne nævnt - men til slut skal det blot siges, at alle typer dynamoer *kan* fungere på enhver traction, hvis blot man kører med den tilsvarende spændingsregulator/relæ.



## Cabrioletter igen-igen.....

Johnny Hansen fra Lille Skensved var i Fredericia på bilauktionen i november og kiggede selvfølgelig nærmere på de to cabrioletter fra Vietnam, som var udbudt til salg. Der blev skudt en del billeder ved den lejlighed og redaktionen har snakket med både Johnny og René Christensen fra Fredericia, som også var på pletten.

Som det fremgår ved første øjekast, er bilerne pænt restaurerede, men..... hurtigt kan man se, at der er noget rivende galt med former og proportioner. Mange af cabriolettens smukke buede former er rettet ud til lige stykker- eller til enkelt-krumme flader. Elegancen har helt forladt karrosseriet.....

.....desuden er mange detaljer helt forkerte og antyder at ingen af vognene er originale cabrioletter. Det er nok mere sandsynligt at de er ombyggede sedan'er, som er forsøgt restaureret, som om de var rigtige cabrioletter. Resultatet er desværre på ingen måde vel-

lykket og alle tractionister vil med det samme kunne se det....

Prisen pr. stk skulle være ca. 140.000 kr., men det vides ikke om bilerne blev solgt - rygtet gik, at den hvide 11 Sport skiftede ejer! Vi må så håbe at det ikke er til en person som tror at det drejer sig om en original bil. For mit eget vedkommende har jeg ihvertfald svært ved at støtte tilblivelse og handel med den slags replica-biler.

Så har der lidt mere opspring i den seneste "sladder" fra den Norske Tractionklub, hvor det i januar fremgik, at Bernt Bowitz fra Oslo har købt den 11 BL cabriolet 1939 fra Argentina, som igennem de seneste måneder har været udbudt mange steder i Europa (og som vi også omtalte i forrige nummer). En del medlemmer kan måske huske Bernt fra vort træf i Sæby, hvor han deltog med sin 11 sport 50 i "mye" original og "sliten" skik. Bernt er en meget morsom og gemyttelig mand og en



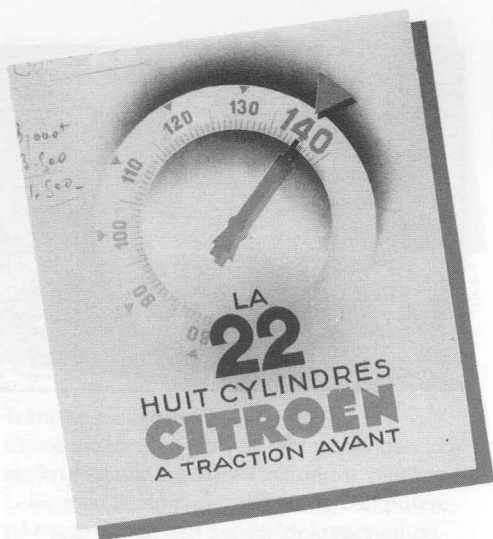
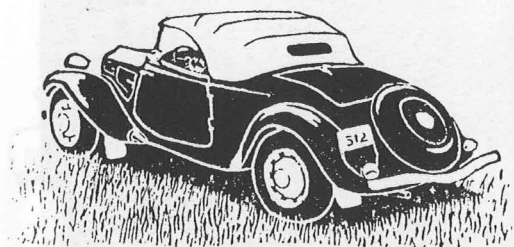


utrættelig Tractionist. Vi (Jens og jeg) havde sidste år besøg af Bernt her i København, hvor han bl.a. i flyet lige medbragte to stk. Pilotehjul 185x400 til Jens' Commerciale. Ved den lejlighed besøgte vi også værkstedet i Christiania, som Bernt var rimelig imponeret af, og havde en hyggelig aften i København med Traktionsnak og andet..

Dermed skulle der (igen) være fire Traction-cabrioletter i Norge (Benny Sørensens import af sin 11 sport 39, i 85, havde bragt tallet ned på tre).

Som om det ikke var nok, har formanden i Tractionklubben, Eirik Holm også importeret en Citroën cabriolet. Den kommer fra Sydfrankrig og er en DS/ID 19 fra 1962 - så det lyder jo også ret spændende.

Vi gratulerer begge de nybagte cabriolet-ejere og håber at kunne vende tilbage med yderligere reportager senere..... Pjj.



## 22'eren

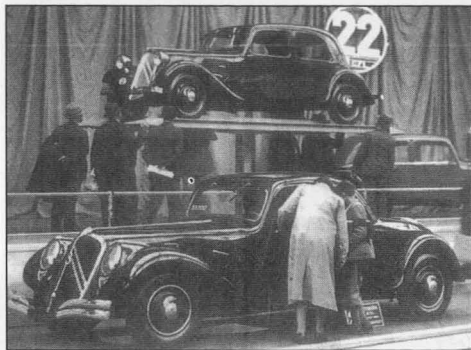
Vi har fået et interessant brev fra Frankrig, som beskriver et usædvanligt projekt. Drømmen om at genskabe 22'eren. Brevet er stilet til vor formand Jørgen Kjær og lyder:

*Kære formand.*

*Jeg sender dig her beskrivelse af et projekt om rekonstruktion af den 8-cylindrede Traction. Hvad synes du om idéen? Jeg håber at projektet vil vække interesse blandt europæiske tractionister. Jeg vil gerne vide om jeres klub kan støtte et sådant drømmeprojekt? Hvis I kan, så vil jeg bede jer om i den kommende tid at bringe annoncer i jeres klubblad, for de sponsorer som (forhåbentlig) går ind i projektet. Desuden vil jeg selvfølgelig bede om hjælp til at afslække, om der på nogen måde skulle findes efterladenskaber efter V8'erne i Danmark. Den Hollandske klub (TAN) har på forhånd givet tilsavn om støtte.*

*Venlig hilsen Han Schook "La Combe" 26150 Ponet, France.*

Beskrivelse består af 11 sider med tekst og billeder af hvorledes man har tænkt sig at gribe sagen an. Han Schook som står for projektet er hollænder og mangeårig tractionist - nu meget forståeligt bosiddende i Frankrig. Teksten er på fransk med et summary på engelsk som vi bringer på de følgende sider.



*Dette billede, som ikke tidligere har været vist i forbindelse med 22'eren, blev første gang offentliggjort i januarnummeret af det nye Citroën-blad "Citropolis". Det er Wouter Janzen fra Holland som har fundet det - efter sigende i en brochure fra Finland. Billedet er vedlagt som bilag til brevet fra Han Schook.*

*Det er et ekceptionelt billede, som for første gang beviser at Coupé udgaven af 22'eren rent faktisk nåede at blive fremstillet.....*

*Tidligere har man blot støttet sig til fabriksoptegnelserne som beskrev at 22'eren fandtes i Berline, Familiale, Cabriolet og Coupé, men der har ikke tidligere været foto af Coupéen..*

### **Den 90 hk' Traction Avant - V8 project.**

Da André Citroën præsenterede sin 22 /V8 Traction på Bilsalonen i Paris i 34 skabte den en sensation. En bil uden chassis, forhjulstrukket, med uafhængig affjedring og dertil en topventilet otte-cylindret motor med løse foringer - intet mindre end en revolution. Mange kom strømmende til Citroëns stand for at se dette vidunder af en maskine.

### **Århundredets bilmodel?**

Disse strømlinede prototyper med deres stærke motorer var en fryd for de besøgende - især den røde cabriolet. V8-motoren designet af Maurice Sainturat var selvstændigt udstillet. Uheldigvis for projektet var de økonomiske forhold ikke gunstige og André Citroën blev tvunget til at opgive produktionen af denne luksuriøse udgave af Tractionen. Tyve



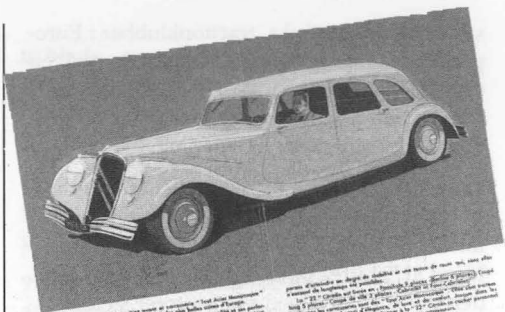
vogne blev imidlertid fremstillet til udstillingen, men er alle siden forsvundet.

Derfor leder alle tractionister til stadighed efter denne "phantom" Traction - hidtil uden held. I dag vil man sige at den 90 hk' Traction ville have været en af dette århundredets topmodeller, både teknisk og som eksponent for det bedste fransk industri har frembragt.

På denne baggrund hviler idéen om genfødsel af 22'eren til det samme høje tekniske niveau som den blev vist på i 34 (inklusive V8-motoren).

Det er hensigten at projektet for det første skal genskabe et af fransk industris mesterværker, for det andet skal udvikle nogle usædvanlige studenterarbejdspladser (indenfor computerindustrien) og for det tredje vil skabe kolosal publicity omkring sig....

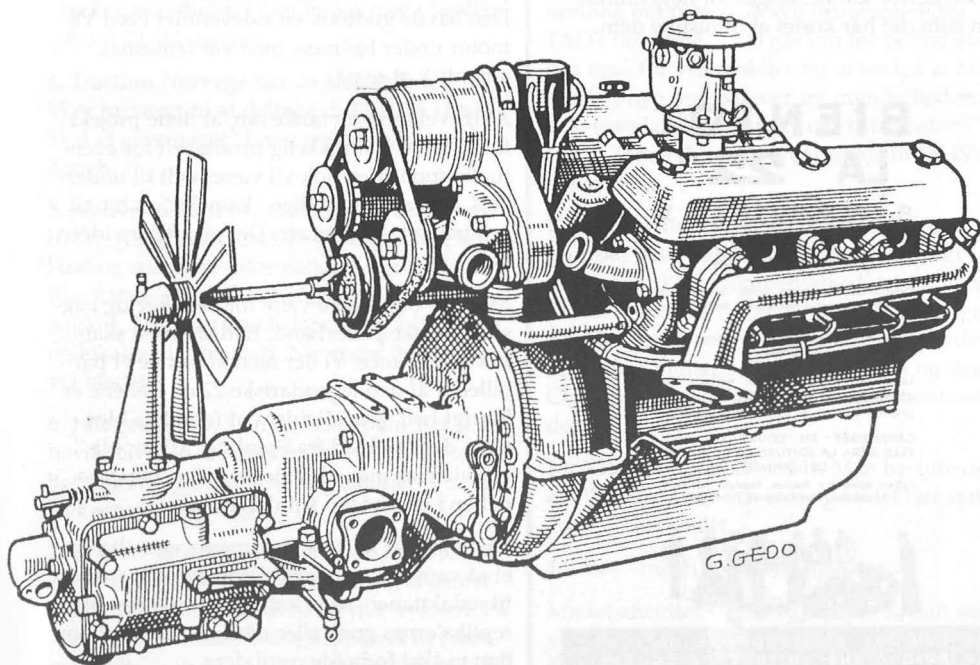
Forestil jer hvordan det ville virke, hvis en gruppe 22'ere kørte i karavane mellem de europæiske hovedstæder! Store franske firma som f.eks. Citroën, Michelin og Total ville støtte begivenheden og bruge den til at markedsføre sig.....



### Tekniske muligheder

Citroën arkiverne gik helt tabt under den sidste krig og alle tegninger må derfor genskabes f.eks. med hjælp fra studenter og computere, på baggrund af den kendte dokumentation om bilerne.

Vi behøver derfor sponsorstøtte for at kunne gennemføre projektet - og får måske også hjælp fra det Franske Kulturministerium. Mest vigtig er dog samarbejdet med entusias-



stiske teknikere (f.eks. tractionklubber i Europa) for at få designet og fabrikeret de nødvendige dele. Idéen er samtidig at det skal ske som praktisk studenterarbejde under professionel vejledning af designere/ingeniører.

Tanken er at genskabe de fire kendte modeller; cabriolet, coupé, berline og familiale. For ikke at skulle starte på helt bar bund er det ideen at "starte" på fire 15/six chassiser, som derefter forsynes med nye motorer, gearkasser, forskærme, lygter, kofangere, indtræk og udstyr, som vil gøre dem til 22'ere....

#### Budget (beløb i FF):

indkøb af 4 stk 15/six,	320.000
ændring af de fire karosserier,	120.000
fremstilling af 12, V8- motorer,	480.000
fremstilling af 12 gearkasser,	360.000
samling af de fire biler incl cab.,	105.000
lakering, indtræk, dæk,	92.000
koordinering af projektet,	50.000
ialt,	1.527.000

Efter diverse public-relation-aktiviteter for franske firmaer, veteranbilorganisationerne, tractionklubber etc. forestiller Han Schook sig at bilerne vil blive attraktive samlerobjekter. De vil derfor kunne sælges for nogenlunde den sum det har kostet at fremstille dem.

## BIENTOT LA "22"

### 8 CYLINDRES EN V

140 A L'HEURE  
16 LITRES AUX 100

Conçue et créée pour l'élite, cette voiture doit être pour vous une source de bénéfices supplémentaires.

Parlez-en dès maintenant comme d'une voiture unique au monde.

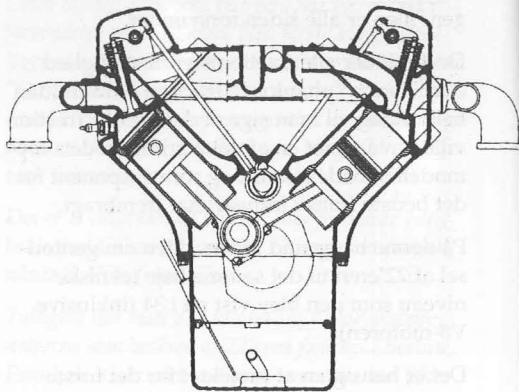
La "22" est la seule voiture qui dispense à la fois la joie de la très grande vitesse, et la sécurité absolue.

CARROSSÉE EN COUPÉ DE VILLE,  
ELLE SERA LA VOITURE LA PLUS CHIC  
DE L'ANNÉE

Autres modèles : Berline, Conduite intérieure,  
Cabriolet, Faux-Cabriolet, Familiale.



LE CONFORT D'UNE VOITURE DE LUXE  
LE BRIO D'UNE VOITURE DE COURSE



Man må jo nok sige at det er et lidt vidtløftigt projekt. I første omgang har Jørgen Kjær sendt materialet videre til redaktionen med henblik på at sætte det i bladet. Vi kan jo ikke sige os fri fra, at det lyder ret spændende såfremt det kunne lade sig gøre....

Vi husker alle (de som var der) det sug det gav i forsamlingen dengang i Flevohof, hvor den hollandsk fremstillede 22'er drønedes ind på grønsværen under Concour-konkurrencen. Den havde godtnok en sideventilet Ford V8-motor under hjelmene, men var fantastisk autentisk at se på....

Alligevel lurar en tanke om, at dette projekt for at blive tilstrækkelig profitabelt for eventuelle sponsorer, nok vil være nødt til undervejs, at sluge forskellige "kameler" m.h.t. til originalitet, kvalitet etc. Det vil afspejle ideen helt.

Men lad os nu ikke være for kedelige og bagskræberiske på forhånd. Entusiasmen skal have en chance. Vi iler med at bringe et par billeder af den legendariske 22'er. Det ene er iøvrigt helt specielt, idet det først lige blev vist i det nye blad fra Frankrig "Citropolis" her i januar måned. Billedet viser coupémødellen i en sjælden smuk fremtoning...

Hvad mener klubmedlemmerne egentlig om et så vanvittigt projekt? Skriv evt. et par linier til redaktionen, så vi kan starte en debat om replikaernes gode eller dårlige sider og hvordan vi skal forholde os til dem..... pjj

# Bestyrelsesmøde

**d. 2. nov. 96 hos Jørgen Kjær i Hadsten.**

*(det er ganske vist lidt uaktuelt, men vi har først fået referatet nu. Dette er en opfordring til sekretæren om at fremsende referaterne hurtigere. red.)*

**Tilstede:** Jørgen Kjær, Jørgen Krogh, Finn Lyster, Benny Carlsen, Torsten Vig og Peder Grønborg, samt (suppleant) Henrik Jacobsen. For bladgruppen, Jens Møller Nicolaisen.

**1. Generalforsamlingen.** Konstituering af bestyrelsen: Jørgen Krogh kasserer; Torsten Vig aktiviteter øst; Finn Lyster ditto vest; Peder Grønborg sekretær; evt. tiltag på baggrund af snakken på generalforsamlingen: Se punkt 11.

**2. Sommertræf 1996.** Opfølgning på det flotte træf. Økonomi og endeligt regnskab. Træfregnskab afleveres til kasserer og revideres af denne og revisor senere. Girokonto overføres til den ny træfgruppe, når der er kommet navne på.

**3. Sommertræf 1997.** Sønderjylland? Træfgruppe er Jørgen Krogh og Erik Hougård. Det planlægges afholdt i Løjt feriecenter i Sønderjylland 22.-24. august.

**4. Traction Norge** har 25 års jubilæum i år. Vi er inviteret til at deltage d. 23.11.96 i Oslo. Skal vi gøre noget? Gave indkøbes af Jørgen Krogh.

**5. Aktiviteter** i det kommende år. Hvad og hvor? Vest: Benny Carlsen arrangerer i Østjylland og nærmere information følger i bladet. Bl.a. satses på foredrag af Jørgen Egede Søgård. Øst: Værkstedsdage (hos John Rele) og lokalmøder på skift. Nærmere information via bladet.

**6. Julegave 1996.** Skal de flotte plancher Jens havde lavet til sommertræffet udgives som en bog/hæfte og sendes til medlemmerne til jul? Der arbejdes på sagen.

**7. Bladet.** Jens Møller Nicolaisen fortalte om korttidsplanerne bl.a. opstramning af samarbejdet med nordmændene og nyt trykkeri. På længere sigt ønsker bladgruppen et nyt format og layout; på endnu længere sigt måske

to blade - et med de lokale nyheder og et temablade evt. på nordisk plan en til to gange om året.

**8. Økonomi.** Pr. dags dato er klubbens indestående ca. 40.000.- kr. Vi har en stabil økonomi til trods for at vi i mange år ingen kontingentforhøjelse har haft. Medlemstal er 161.

**9. Klubbutikken.** Reservedelslageret er under afvikling. Klubbutikken er i fremgang. Der ønskes en bedre markedsføring i klubbladet.

**10. Amicale.** Organisationen efterlyser bidrag til de mange postforsendelser! Skal vi sende penge? Peder Grønborg underholdt om Amicale og kunne bl.a. fortælle at det 11. ICCCR. bliver afholdt i Belgien, Chevetogne, 21.-23. august 1998. Bestyrelsen enedes om at donere 500.- kr. til porto.

**11. Motorhistorisk Samråd.** Vi er inviteret til årsmøde d. 16.11.1996. Jørgen Kjær repræsenterer TAD. MHS foreslår et medlemsskab af den internationale organisation FIVA, som vi også går ind for. MHS arbejder for en særlig forsikring for medlemmer af MHS. Foranlediget af diskussionen på den årlige generalforsamling om periodisk syn opsummeredes TAD's holdning: TAD går ind for periodiske syn også for veteranbiler for at undgå at blive fanget i nye restriktioner fra myndighedernes side (søndagskørsel, krav om katalysator o.s.v.). Jørgen Kjær skriver omtale til MHS's bestyrelse.

**12. Citroenstumpemarkederne.** Aktivitetsgruppe "vest" arbejder videre på et årligt stumpemarked. Stumpemarked øst fungerer senest hos Citroën Danmark i Bådehavnsgræde. Med hensyn til veteranstumpemarkedet i Fredericia til marts 97 arbejder Lena og René Christensen på at TAD bliver repræsenteret der.

**13. Klubbibliotek & -arkiv.** Man besluttede at biblioteket bør udvides og at det bør synliggøres i klubbladet.

**14. Evt. - ingen bemærkninger.....**

Mødet afsluttet kl. 16.30, derefter socialt samvær. Referent, Peder Grønborg, København, d. 7.1.1997



# KØB & SALG

Traction annoncer sendes til:

Peter Juel Jeppesen, Strandgade 10B, 3., 1402 København K.

Evt. telefaks: 33 32 35 88/ e-mail: arkpeter@post4.tele.dk

## Sælges:

2 CV 4 årg. 1974, personbil  
2 CV, AK 400 m galvaniserede bagdøre,  
- bilerne er uden papirer og sælges for 900.-  
kr pr stk.

Karsten Skousen, Grenå 86 32 07 28

## Sælges:

Kardanaksler NYE til 7 eller 11 Sport,  
2 stk homokinetiske aksler af mærket LÖBRO  
- højeste kvalitetsaksler. Sælges kun samlet.  
Forhjulsløjer til 15/six

Per Bødker, Veddelev 46 75 66 30

## Søges:

Citroën 11 Normale Cab til fornuftig pris, skal  
være original.

Hans-Henrik Sørensen, Aalborg 98 16 87 09

## Sælges:

BL 11 Sport 1937, én ejer. Skal restaureres,  
men komplet og original.

B15/6 1952, kørende og indregistreret. Nye  
dæk 185x400.

Jørgen Kjær, Hadsten 86983177

## Sælges:

Masser af brugte dele til TA, både mekaniske  
dele og karrosseridele.

## Købes/søges:

Førkrigs-kølgitter til Normale med lille  
ovalt hul, mellemstykker (trekantstykker) ved  
forskærmene med de lange "horn" der går  
ned omkring kølgitteret og samlestykke til  
sidstnævnte. Evt andre ting til Commerciale-  
vraget - måske har nogen en skrotbil, der kan  
snittes nogen reelle stykker ud af...?

Jens Møller Nicolaisen, Kbh. 31395320

## Sælges:

Kobling, komplet renoveret	1.700,-
Motorpakningssæt, Performance	660,-
Pakningssæt gearkasse	75,-
Foringssæt Mahle, ø 72	2.000,-
Foringssæt Mahle, ø 78	2.900,-
Baglygter (forsk. typer)	400,-
OS speedometer m. ur	500,-
Tudehorn (sæt)	400,-
Tandstangsmanchet, gummi	60,-
Tandstangsmanchet, læder	200,-
Renoveret starter	ppa
Renoveret dynamo	ppa
Kølerslanger	85,-
Kardankryds, inderste	300,-
Bosch laderelæ 23A, nyt	520,-
Pakningssæt benzinpumpe	100,-
Bremseslanger f/b	250,-
Hjulcylindre f/b	400,-
Ny Solex 32 PBIC	1.200,-
Støddæmpere f/b	350,-
Fabriksny bagskærm, venstre	1.500,-
Køler med nyt element	1.800,-
Bosch kvalitetsakkumulator 85A	765,-
- og meget mere...!	

## Sælges:

Citroën 11BL Coupé 1938 urestaureret

Citroën ID19 Cabriolet 1962 urestaureret

Citroën 7C 1935 urestaureret

Citroën 7C 1937 urestaureret

3 stk. 2CV ca. 1950 - alle med stelnummer  
under 5000. Alle bilerne står i Nancy.

Finn Lyster, tlf: 86 84 72 49.



## Nye medlemmer

Erik Olsen, Højskolevej 43, 4920 Søllested, 11  
B 1951.

Claus Jørgensen, Bakken 34, 6430 Nordborg,  
11 BL 1947