



A T T R A C T I O N 2 2 5

36. årgang · september 1999



**S
T
U
M
P
E
M
A
R
K
E
D**



Så er der igen

CITROËN

For 6. år i træk byder vi nu velkommen til det årlige stumpemarked for klubberne hos Citroën Danmark.

Søndag den 19. september kl. 10-16

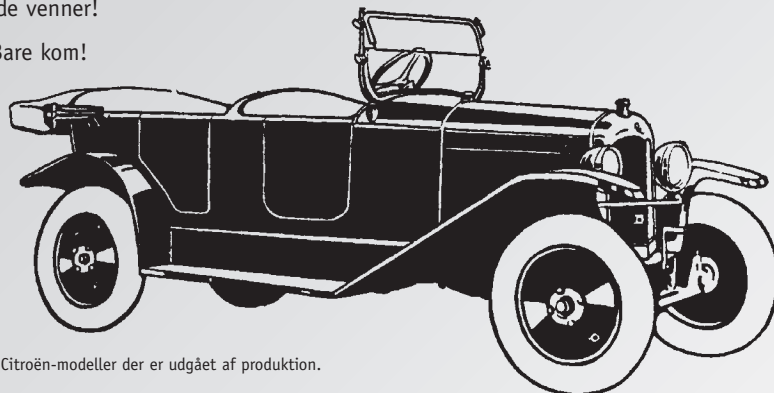
Citroën Danmark, Bådehavnsvej 38, 2300 København S.

Vi håber stadig at markedet fortsat vil vokse sig større og større - og vi skal heller ikke denne gang undlade at opfordre til at få ryddet op på hylderne i garagerne rundt omkring. Saml sammen - tag med - og hjælp andre med de dele du alligevel ikke skal bruge! Du kan være så heldig at få penge med hjem - eller bytte dig til netop dén stump du altid har manglet!

Husk det er ikke kun reservedele, det drejer sig om. Alt andet med tilknytning til Citroën er relevant: Modelbiler, brochurer, litteratur osv.!

Og det er heller ikke kun marked, det drejer sig om. Først og fremmest er det et fællesarrangement for alle de danske Citroënkлубber, og dermed en fin lejlighed til at møde folk fra de andre klubber! Tag madpakken og en af dine Citroën'er med og hyg dig nogle timer med gode venner!

Tilmelding er ikke nødvendig! Bare kom!



Bemærk: Der må kun handles med dele til Citroën-modeller der er udgået af produktion.



Attractionsider for Traction Avant Danmark · september 1999

TRACTION SPECIAL

Traction Avant Danmark



Bestyrelsen:

Formand:

Torsten Laursen Vig

Randersgade 57, 3.th.,
2100 København Ø. Tlf: 35 38 17 49.

Kasserer (indmeldelse):

Jørgen Krogh

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

Sekretær:

Jens Møller Nicolaisen *

Ravnsborggade 5A, 4.th.,
2200 København N. Tlf: 35 39 53 20.

Aktiviteter - øst:

Eugenio Lai

Baldersgade 16, 2.tv.,
2200 København N. Tlf: 35 81 68 70.

Aktiviteter - vest:

Finn Lyster

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

Andre klubaktiviteter:

Klubbibliotek, arkiv og butik:

Erik Hougaard

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

Værktøjsudlån - øst:

John Reece

Nakskovvej 102,
2500 Valby. Tlf: 36 30 74 02

Værktøjsudlån - vest:

Erik Hougaard

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

Vognregister:

Torsten Laursen Vig

Randersgade 57, 3.th.,
2100 København Ø. Tlf: 35 38 17 49.

Hjemmeside:

www.traction.dk

Klubbens gironummer: 828-0584

Redaktion:

Jens Møller Nicolaisen *

Ravnsborggade 5A, 4.th.,
2200 København N. Tlf: 35 39 53 20.
e-mail: jmn@traction.dk

Peter Juel Jeppesen

Strandgade 10B, 3.,
1401 København K. Tlf: 32 54 14 27.
e-mail: arkpeter@post4.tele.dk

- *Vi træffes også om dagen på:*

Tlf: 33 93 42 90 · fax: 33 32 35 88

**) Ny adresse pr. 1. oktober:*

Mars Allé 6, 2860 Søborg. Tlf: 39 69 11 40

Bladet udkommer 6 gange årligt; næste nummer omkring 1. november. Deadline til dette nummer: 1. oktober med morgenposten.

Vi er glade for at få tekst på diskette eller pr. e-mail!

Artikler i bladet er ikke nødvendigvis udtryk for klubbens eller redaktionens synspunkter.

Fra formanden...

Vores nye medlemsliste er nu sendt ud, og jeg er sikker på, at den er blevet godt modtaget. Hvis nu I finder fejl i listen, så kontakt endelig Jørgen Krogh eller undertegnede, så vi kan få en mere korrekt liste ud næste gang.

Jeg har allerede fået flere af de udsendte vognskemaer retur. Tak for det. I den forbindelse vil jeg gerne understrege, at de af Jer, jeg tidligere har haft kontakt med og fået oplysninger af, naturligvis ikke behøver at sende skemaet ind, med mindre selvfølgelig, at der er dukket nye oplysninger op.

Redaktionen skal have en stor ros for arbejdet med bladet. Det sidste nummer var utrolig flot, og man kunne tydelig se en forbedring af kvaliteten i forhold til det første nummer i det nye design.

Også en ros til Jens for artiklen om hjul og fælge, der blev virkelig sat nogen ting på plads om det emne.

Til slut skal jeg lige minde om at klubmøderne på Sjælland hos Per Bødker starter igen, og man er meget velkommen.

Torsten Vig.

Forsidebilledet på den nye medlemsliste er optaget med et videokamera og overført til computer. Det er Benny A. Jensen, der farer afsted, på vej hjem efter en vellykket TAD-skovtur i Nordsjælland forrige år.

Redaktionelt

Dette er TractionSpécial nr 99. Men vi har lovet avispostkontoret ikke at skrive det på "forsiden". Gør vi det, tolker man nemlig TS som et separat blad - et "indstik" og så stiger portoen! Vi betragter naturligvis TS som en del af Attraction og er i skrivende stund ved at formulere et brev til postvæsenet. Vi håber naturligvis på at det kære væsen ved nærmere eftersyn vil acceptere, at TS er en integreret del af et fællesskab, så vi i næste nummer kan skrive "100" - og gerne med store typer!

God læsning i nummer 99!

-jmn.



Fra Kassereren

Kontingentopkrævningen for 1999 er nu afsluttet. Den har været lige så langvarig som sædvanlig, desværre! Det er lidt trist at sende opkrævninger ud med betalingsfrist og den ikke bliver overholdt - det er endnu mere trist at sende rykkere ud med betalingsfrist og den så heller ikke bliver overholdt.

Reaktionen kunne selvfølgelig være at slette folk af medlemslisten hurtigt efter den ordinære betalingsfrists udløb. Imidlertid ville det betyde så stort et fald i medlemstallet, at denne fremgangsmåde ikke umiddelbart forekommer rimelig - det er indtil nu, ved at udvise tålmodighed og udsende rykkere, lykkedes at bevare de fleste som medlem - men det slider på kassereren.

Arbejdsgang ved kontingentopkrævning:

- Udsendelse af opkrævning med betalingsfrist.
- Udsendelse af rykker for manglende kontingentbetaling med ny tidsfrist - og når denne frist ikke overholdes:
- Sletning af medlemsliste
- Skriftlig framelding til avisposten til udsendelse af klubbladet.

På dette tidspunkt bekvemmer man sig til at betale kontingent!

- Genoptagelse på medlemslisten
- Kassereren udsender klubblad til nu frameldte
- Skriftlig tilmelding til avisposten.

Det turde være tydeligt at en overholdelse af den ordinære betalingsfrist ville kunne spare kassereren for en del arbejde og ikke mindst irritation.

Jørgen Krogh.

Gearkasse-møde

d.2.-3. oktober:

I forbindelse med dette arrangement vil vi samtidig benytte lejligheden til at indvie vores nye værksted og garage.

Efter nu 8 års byggeri er det så vidt, at værktøj, reservedele, litteratur osv fra div. opmagasinerings-lagre er kommet i hus igen. Så nu vil der igen blive åbnet for salg af dele, og der kan igen tilbydes reparation, renovering af 11'ere eller dele hertil.

Alle er velkomne, og hele arrangementet er gratis. Du bedes dog tilmelde dig til Finn Lyster eller undertegnede senest d. 25.-9.

For dem der har lyst, er det muligt at medbringe luftmadras og sovepose og sove i garagen.

Ellers kan vi henvise til "Den gamle Kro" her i byen eller vores campingplads, som udlejer små hytter.

PROGRAM:

Ankomst lørdag formiddag før 11.00 (kaffe ved ankomst).

Kl. 11.30 : gennemgang af gearkassens elementer. Lokalisering af fejl på gearkassen, adskillelse samt gennemgang af div. værktøjer mm. Undersøgelse af dele.

Kl. 14.00 : Let traktament til hals og mave.

Kl. 15.00 : Gennemgang om tilpasning af div. dele. Samling samt opjustering.

Kl. 17.00 : Afslutning på den tekniske del.

Kl. 18.00 : Middag med efterfølgende "hyggesnakke-aften".

Søndag : Der serveres morgen-/formiddagskaffe med efterfølgende social samvær.

Mødet forventes afsluttet ved 14 tiden.

Med venlig hilsen

Christian Friis

Bosholmvej 5
6261 Bredebro
Tlf: 73 71 01 10

Klubmøde i Roskilde

Nu fortsætter vi med klubmøderne hos Per Bødker, i værkstedet på Elisagårdsvej 16 i Roskilde - hver den anden fredag i måneden. Første møde: **Fredag den 10. september** kl. 19.30.

Lokalmøde i Bogense

Der afholdes lokalmøde hos Henrik Rasmussen på Bladstrupvej 8 i Bogense, **lørdag den 11. september**, fra klokken 14.00. Henrik har udover 11'eren ca. 20 veterantraktorer, som han vil vise frem denne dag. Der vil også blive tid til en køretur i det meget naturskønne område. Tilmelding til Henrik på telefon 64 86 18 01 senest 1. september.

Stumpemarked

Søndag den 19. september kl 10-16 hos Citroën Danmark. Se side 2.

Stumpemarked

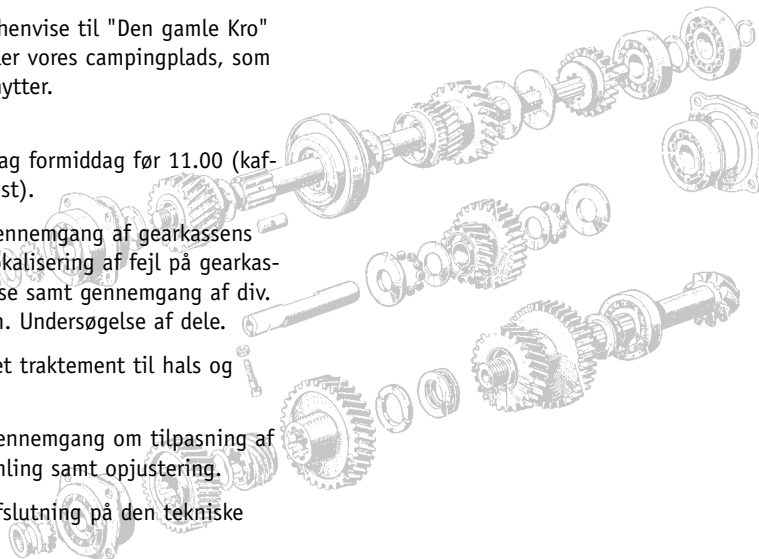
Søndag den 3. oktober hos Erik Frandsen i Viborg. Alle er velkomne!

Gearkasse-værkstedsmøde

Der afholdes værstedsmøde hos Christian Friis i Bredebro i weekenden d. **2. og 3. oktober**. Et "praktisk" arrangement, hvor der bliver mulighed for selv at skru - under kyndig vejledning. Tilmelding i god tid til Christian på tlf. 74 71 01 56 eller til Finn Lyster, tlf: 86 84 72 49.

Klubmøder

Fredag den 8. oktober
Fredag den 12. november
Hos Per Bødker, Elisagårdsvej 16, Roskilde.



FOTOkonkurrencen...



OBS!

Du kan stadig nå det!

Vor konkurrence løber frem til 1. oktober. Og vi har endnu ikke modtaget billeder der er taget i år...



Vor stort anlagte fotokonkurrence raser videre med uformindsket styrke!

De to øverste fotos er indsendt af Kaj Sørensen fra Næstved. Den gamle T23 kranvogn har vist brug for - en kranvogn!

Mon ejeren af 2CV'en - og indehaveren af tankstationen blev pludseligt afbrudt af vigtigere ting? I hvert fald virker begge dele noget forladte...!

Billedet til venstre herfor - et postkort(!) - er indsendt af Per Bødker. På vognsiden er påskrevet noget, som forekommer at være en ansøgning om byggetilladelse!

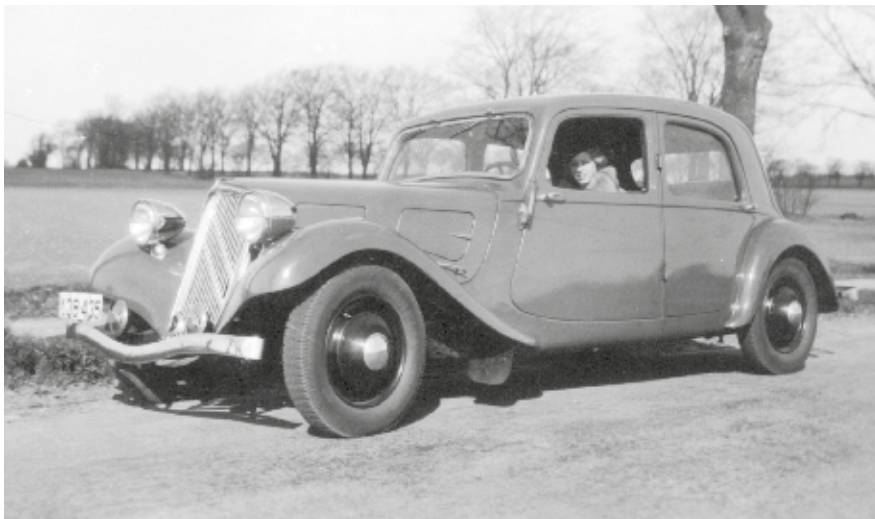
Pudsigt nok er det den selvsamme bil, der ses i Attraction 223 side 26, hvor redaktøren af nærværende organ er i færd med nærstudier - og fotografering!

Alle tre billeder er taget i Frankrig.



Traction Avant Fælge & dæk - 2

Tekst: Jens Møller Nicolaisen. Fotos: JMN, PJJ, Torsten Vig og Eugenio Lai.



Anni...

...men vi skal også lige have historien om Anni. Det fine billede, der også indgik på forsiden af sidste nummer af *Attraction*, er temmelig ekseptionelt. Torsten Vig fandt det ved en tilfældighed på et stumpemarked (på Gavnø) og fandt, at prisen på en femmer var helt i orden!

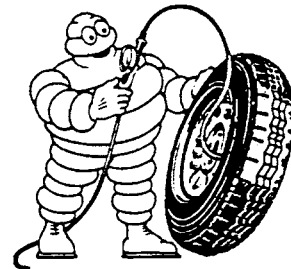
Bag på billedet står der skrevet "Forår - Anni - 1935". Anni er kørende i én af de tidlige danske tractioner - en 7B på københavnske prøveplader! Det er yderst sjældent at man støder på så gode billeder - og tilmed af en meget tidlig bil! Bemærk at dythorne-ne stadig er anbragt udvendigt på forkofangeren og chevron'erne sidder bag kølergitte-ret. Bilen har danske træk - blandt andet at hele bilen, incl. skærmene har samme farve. Kun hjulene er sorte og man kan se, at der står MICHELIN med meget store bogstaver på dæksiden. Afviservingerne sidder hvor de plejer.

I sidste nummer af bladet blev alle de tidlige typer af originale fælge og dæk gennemgået, fra starten og frem til og med Pilotehjulene. Her fortsætter historien, idet vi starter med at samle lidt op fra sidst med en artikel fra FDM's "Motor", tilbage fra april 1938.

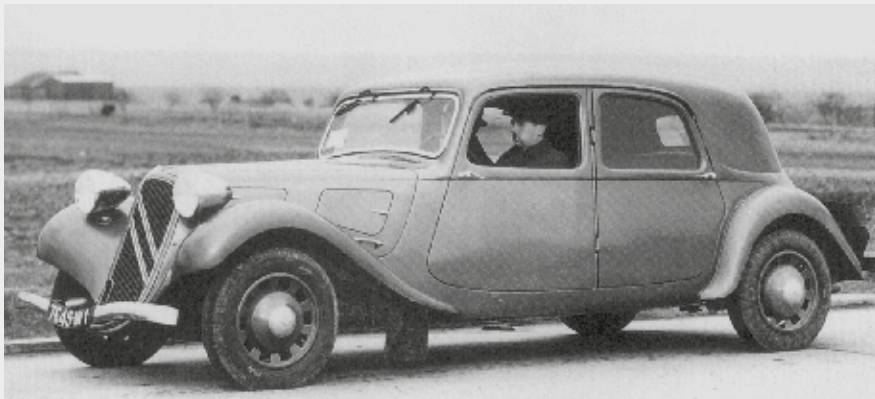
Selvom flere af den begejstrede skribents oplysninger måske skal tages med et lille gran salt, giver den et klart billede af det store spring i bilhjulets tekniske udvikling, som Pilotehjulet - både dæk og fælg - var.

Den automobiludstilling, der refereres til i artiklens begyndelse er naturligvis årets Salon de l'Automobile, der blev afholdt i oktober 1937.

Billedet af Normalen er på grund af kvaliteten ikke dét fra *Motor*; vi fandt ét lignende, men bedre af en tilsvarende bil.



NYE *spændende* DÆK



(Efter en artikel af Charles Faroux)

Den sidste Automobiludstilling i Paris viste os et sensationelt Fremskridt, hvorved Sikkerheden stiger til en endnu aldrig op-naaet Grad. Takket være dette Fremskridt opnaar mange Automobiler her-efter en upaaklagelig Vejsikkerhed, samtidig med, at de frembyder en behagelig Affjedring, som man aldrig havde tænkt sig mulig.

Et Ønske om en forbedret Affjedring havde lidt efter lidt ført til Fremstillingen af "Confort", og derefter af "Superconfort" (Dæk med lavt Tryk). Disse sidste havde gjort det muligt at bringe Trykket ned til 1,4 kg pr. cm², medens Trykket for først-nævnte havde været 2,4 kg pr. cm². Imidler-tid medførte de forøgede Kørselshastigheder en kedelig Tendens (Duvning), som resulterede i for store Deformeringer af Dækkene. Denne Tendens affødte "Shimmy" og forringede Vognens Side-Stabilitet, især i Sving, og forringede

Kørselssikkerheden. Man pumpede haarde-re, hvilket kun var en Nødløsning, paa Bekostning af de saa højt værdsatte Fordele ved en blødere Affjedring.

Eftersom Ondet for en stor Del stammer fra store Deformeringer (Dæk, som "læg-ger" sig i Sving eller i Hældninger) forstaar man godt, at det har været nødvendigt at undersøge Gummi-Problemet lige fra Bunden. Fornylig troede Amerikanerne at have fundet en Løsning ved at fremstille større Ringe efter det sædvanlige Princip. Det blev en Fiasko.

Man maatte derfor fuldstændig genoptage Studiet af Belægningen som Følge af de Omstændigheder, der var fremkomne paa Grund af forøget Kørselshastighed. En saadan Undersøgelse kan kun gaa frem Skridt for Skridt, idet man skal finde en Forklaring paa hver Kendsgerning, hvert Faktum skal kontrolleres, hver opnaaet

Maal skal prøves.

Tre Aars metodisk Arbejde har endelig givet den fuldstændige og tilfredsstillende Løsning med "Pilote"-Dækkene.

"Pilote" monteres paa en bred Fælg. Profilet er ikke mere cirkelformet, men har Form af et stort D, idet den lodrette Streg repræsenterer Fælgen. Denne er omtrent 30 mm bredere end de tilsvarende Fælge paa "Superconfort".

Man forstaar straks, at paa Grund heraf kan "Pilote" ikke mere "flyde" (glide) paa sin Fælg.

Da "Pilote"-Dækket ikke mere arbejder i gentagne Bøjninger, saaledes som Dækket paa "Superconfort", har man for Siderne maattet fremstille et specielt Lærred, som fuldstændig forhindrer Dækket i at "lægge sig" i Forhold til Fælgen, hvilket altfor ofte endnu er Tilfældet, naar man tager et Sving i god Fart, eller naar man befinder sig paa hvælvet Vej.

Takket være disse Forholdsregler fremby-der "Pilote" en Modstandevne overfor "Sejlen", der er 35-40 % større end "Superconfort"s Modstandevne. Dette er af uvurderlig Fordel, som vi skal komme tilbage til, og som har meget stor Betydning.

Men det er ikke alt: Skønt "Pilote" er tykkere end "Superconfort" - og meget mere modstandsdygtigt, fordi det altid arbejder normalt - er det meget lettere end "Superconfort". F. Eks. i Størrelse 150X40 vejer "Superconfort" med Slange 10,5 kg, medens "Pilote" vejer 8,5 kg - Gevinst 2 kg, og 2 kg, som man maa regne med, fordi de er indvundne paa Yderfladen. Svingnings-virkningerne er formindsket i forbavsende Grad - bedre Acceleration og bedre Bremsning.

Det følger af sig selv, at "Pilote" er et Dæk med Bølgelameller ligesom "Stop", men en ny Anbringelsesmaade bevirker, at

den totale Vedhængningsevne forhøjes - i ny Tilstand med 20 %, og - i Henhold til de foretagne Prøver - fra halvslidt til slidt, med 50 %. Det er en meget betydelig Gevinst ved Afbenyttelsen af Vognen, der saaledes opnaar en uovertruffen Vejsikkerhed, saavel som en Modstandsevne overfor Udskridning, man hidtil ikke har kunnet opnaa.

Føj hertil den større Komfort, der er Følgen af et lavere Tryk i Ringene.

Imidlertid havde man hos Michelin stillet sig hele Problemet: Hjulet. Belægningen udgør kun en Del heraf, og man har forbedret selve Hjulet i samme Forhold som Gummiet.

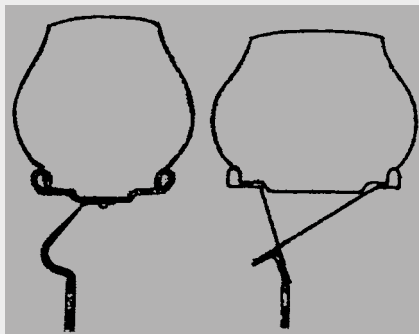
For Tiden bestaar Hjulene af en Fælg af Metal, temmelig svær, og af en almindelig Plade (plan eller buet), som stadig arbejder i gentagne Bøjninger. Og man forstaar godt, at denne Form uden Tvivl ikke er helt rigtig. Paa den anden Side vilde en tilsvarende Udførelse af Hjulet med den gængse Fælg, brede end "Pilote"-Dækket kræver den, have medført en højere Vægt, og man vilde miste den vigtige Vægtforringelse, som man havde indvundet ved det nye Dæk.

Saa genoptog Michelin metodisk Studiet af selve Hjulet.

Hvorfor er Fælgen svær, altsaa tung? Fordi den skal udføre to vigtige Funktioner: Modstaa Dækkets Tryk og sikre Forbindelsen med det fastskruede Midterparti.

Tænk godt over det: Kun denne ene sidste Funktion kræver en svær Fælg. For at modstaa det indvendige Tryk er det rigeligt med en meget tynd Metalplade.

Det vilde være det mest logiske at spare Fælgen for den sidste Funktion og sikre Trækket ved et System, hvor alle Organerne er paavirkede til Træk; det vilde være den gunstigste Betingelse for at udnytte Mate-



rialet.

Se på Skitsen: Man vil beundre med hvilken Elegance men har skabt et Trekant-System, der, kraftigt armeret, gør det muligt at benytte Metal af ringe Tykkelse, og som for Hjulet medfører en ny Vægtbesparelse på 1 kg, alt imedens Modstandskraften overfor Overbelastning og selve det nye Hjuls Elasticitet er steget i forbavsende Grad. Forøvrigt sikrer Stillingen af de yderst anbragte Stivere en virksomhedsfuld Ventilation, som hurtigt spreder den ved Op-bremsning frembragte Varme. Endnu en Fordel.

Med hensyn til Slangen erstatter Michelin den sædvanlige Metalventil med en Ventil, fremstillet af Gummi, som yderligere indvinder 50 Gram paa Vægten, og som har den værdifulde Fordel at gøre en ganske nøjagtig Ligevægt mulig.

Lad os resumere: "Pilote"-Dækket med sit Hjul og sin Slange udgør et Hele, som er studeret til Bunds og som, foruden andre, har følgende Fortrin:

- 1) Meget stor Modstandskraft overfor Afgivelser fra Kørselsretningen.
- 2) Forøget Vedhæftningsevne.
- 3) Lettere.
- 4) Bedre Afbalancering.

Hvorledes virker disse Fordele i Praksis?

Jeg skal fortælle Dem det:

Man giver mig en fremmed Vogn med dens oprindelige Hjul og dens oprindelige nye Dæk, der er pumpet op til et Tryk af $1,8 \text{ kg cm}^2$. Jeg skal gennemkøre en Strækning med oprundede Veje med daarlige Rabatter.

Det er fuldstændig umuligt at holde (styre) Vognen paa den daarlige Vej. Jeg har ingen Akkuratesse, ingen følelse af Sikkerhed. Den mindste Ujævnhed paa Vejen bringer mig ud af Kørselsretningen, mine Passagerer bag i Vognen hopper. En brat Opbremsning, Vognen paa tværs...

Efter at Strækningen er gennemkørt, erstattes de fire Hjul fra før med fire nye Michelin-Hjul med "Pilote"-Dæk, der er pumpet op til $1,4 \text{ kg}$. Jeg kører af Sted igen, og næppe har jeg kørt 10 Meter, før jeg forstaaer det. Det er en anden Vogn. Hvis ikke jeg havde overværet Ombytningen, vilde jeg have sagt til mig selv: Man har indstillet Støddæmperne! Og dog, nej, thi Forbedringen er saa stor, at ingen Bestræbelse i den Retning vilde have kunnet foraarsage den.

Nu er jeg i fuld Fart - 125 - der, hvor jeg for nylig ikke havde overskredet 70. Jeg klammer mig ikke mere til Rattet; jeg har ikke mere Øjnene fæstet ubevægeligt paa Vejen. Jeg har genfundet Kørselssikkerheden og fuldstændig Bremsesikkerhed. Jeg overhaler uden at have nødig at sagtne Farten. Jeg havde en farlig Vogn, jeg har nu en sikker Vogn, som er fuldt paa Højde med de sikreste Vogne, der benyttes til Automobil-løb.

Aldrig nogensinde kunde jeg have tænkt mig, at blot en Ombytning af Hjul i den Grad kunde forandre en Vogn, og jeg gaar saa vidt, at jeg spørger mig selv, om denne betydningsfulde Kendsgerning, som skyldes Michelin, ikke vil medføre, at vi maa revidere al vor nuværende Kendskab til Vejbeli genhed.

3. Michelin BM



Med BM-fælgene er vi nået til den 3. "generation" af tractionhjulene efter Stop/Superconfort og Pilote.

Med efterkrigstidens nødvendige besparelser og rationaliseringer i produktionen, der som bekendt også medførte at antallet af traction-modeller blev reduceret til én, blev Pilotefælgene med sin komplicerede konstruktion i 4 sammensvejsede enkeltdele nok betragtet som ren ekstravagance. I maj 1946 blev de erstattet af de mere enkle og konventionelle pladehjul med betegnelsen "BM". Flere andre ændringer på tractionen kan ses i samme lys; f.eks. motorhjelmen, hvor klapperne incl. håndtag, fjedre og gummistop osv. forsvandt til fordel for gællerne, der jo blot er presset i samme arbejdsgang som resten af hjælmen.

De nye fælges bogstavbetegnelse BM står for "Bon Marché" - økonomisk, især ud fra fabrikantens synspunkt; fremstillingen. Måske har betegnelsen været lidt uheldig i forhold til køberne, i hvert fald har man også set betegnelsen "Brevet Michelin".

Den første type fælg er den helt lukkede, uden huller. Den findes i to bredder: 140 mm til størrelse 165x400 (og 155x400) og 165 mm til størrelse 185X400, der blev brugt til 15six samt Familiale/Commerciale-modellerne.



Beskrivelse

Fælgen består i princippet af to dele; fælgringen (med samme profil hele vejen rundt) og centerdelen. De to er nippet sammen. Fælgkanten er uden vulst, men har et blødt ombuk langs kanten mod dækket. I fælgens midte er påsvejst en lille bøjle af fladjern til montering af hjulkapslen, der som på Pilotehjulene fastgøres med en enkelt bolt i midten. (Bøjlen er endnu en forenkling i forhold til Pilotehjulenes løse trearmede monteringsbøjle). BM-fælgene er uden hulrum.

Det er klart, at fælgene ikke står mål med Pilotehjulene når det gælder de tekniske dyder, især vægten. Men det er gode fælge - og ganske moderne og kvalitetsmæssigt betydeligt bedre end de gamle Stop-hjul.

Her ses BM-hjulet med sin hjulkapsel. Det er den første type, helt lukkede fælg. På franske biler var fælgene altid elfbensfarvede i efterkrigsårene, og med hjulkapslen i samme farve. I Danmark var det til gengæld helt individuelt, hvordan hjulene var malet. Det var ikke ualmindeligt med flere farver - eller som herunder med hjulkapslen i samme farve som bilens karrosseri.



Man fortsatte med BM-fælgene helt frem til slutningen i 1957. I maj 1952 kom den eneste større ændring, hvor fælgene blev "moderniseret" med de 4 gennem-brydninger i samlingen mellem fælgring og centerdel. Denne ændring var nok kun for udseendets skyld.

Det kan iøvrigt nævnes, at fælgene til 2CV og tidlige D-modeller også var af BM-typen - på D-modellerne med samme dækdimension (165x400), men med den lækre centerbespænding af hjulene. Disse fælge blev brugt indtil 1966.

En undtagelse

I 1950 er der en lille undtagelse. På grund af en arbejdsnedlæggelse på Michelinfabrikken, fra marts til maj, kunne man ikke levere fælgene til Citroën. Bilerne fra denne periode blev leveret med belgiske fælge, fabrikat Lambert-Nivelles - som vi straks vender tilbage til.

Ifølge flere kilder, heriblandt Olivier de Serres' store bog, skulle alle bilerne være leveret med disse hjul, men man kan tvivle på om det også nu var alle. Der er tilsyneladende ingen bevis for, at det gjaldt biler der eksporteredes til Danmark - i hvert fald har jeg aldrig set et samtidigt foto af en dansk TA med belgiske hjul. Men må også antage, at denne forholdsvis store ændring af bilens udseende ville have været meddelt forhandlerne via et cirkulære fra importøren - hvilket ikke ser ud til at være sket. Forklaringen kan helt enkelt være, at der har været nok af Michelin-fælgene på lager i Danmark. Omvendt: vi kan ikke være sikre - de fleste biler fra foråret 1950 har været varevogne og taxaer med en meget lille "overlevelsessevne"....



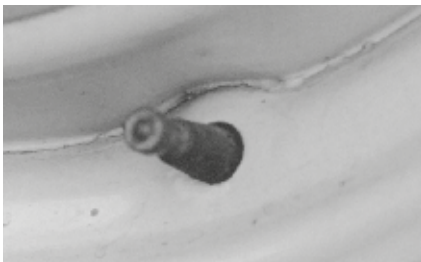
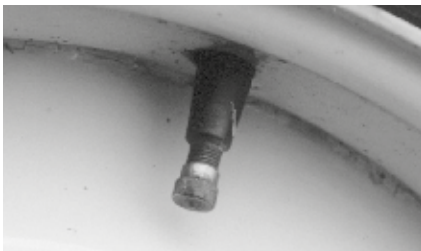
Typen med gennembrydninger kom i maj 1952. På dette billede uden hjulkapsel - så man kan se den lille bøjle, der holder den fast.



Til venstre et hjul fra en 15six, altså den store fælg til størrelse 185x400, der er 165 mm bred.

De store forkromede hjulkapsler blev indført i slutningen af 1949 - indtil da kørte 15'eren med samme type som på 11'erne.

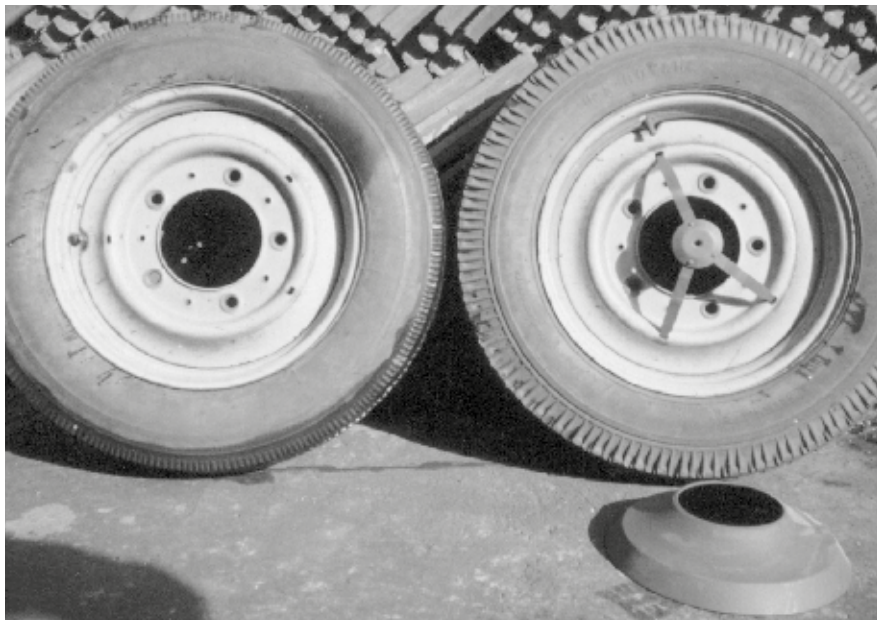
I Sverige, hvor man jo altid har været glad for luksus, var 15six-hjulkapsler standardmonteret på mange 11'ere.



Der kan godt være lidt variation i detaljerne på BM-fælgene. Begge fælgens enkeltdele er ændret for at lave den lille forhøjning omkring ventilen på det nederste billede. Et gæt er at denne ændring er sket i 1950, men det kan også være at de forskellige typer har været brugt i flæng...



På dette billede ses bøjen til hjulkapslen mere tydeligt. Den findes iøvrigt under eget nummer i reservedelskatalogerne.



“Erstatningshjulene”

På billedet herover ses nogle højst besynderlige Citroënhjul. Den yderste del er helt standard BM, mens centrum ligner Pilotehjulene - sågar med hul til Pilotehjulskapslernes 3-armede monteringsbeslag!

Disse hjul sidder på Carsten Aagaards 7C (den blå/grå) - og er de eneste af slagsen som jeg nogensinde har set.

Alle forsøg på at finde oplysninger om hvornår - og hvorfor - disse hjul er lavet har været forgæves. Men slår man op i det danske reservedelskatalog fra 1950 og finder hjulkapslen til Pilote, beskrives den som passende til Pilotehjulet “og dets erstatningshjul”. Et erstatningshjul for

Pilote. Det er ikke beskrevet yderligere og ser ikke ud til at være nævnt i de franske kataloger overhovedet.

Kan det virkelig tænkes at man har fremstillet en fælgtype, blot for at tilgodese dem der havde Pilotehjulskapsler tilovers, f.eks. efter beskadigelse af Pilotehjul? Yderst tvivlsomt! Er det muligvis en tidlig og sjælden overgangsfælg mellem Pilote- og BM-perioden? Ligeså tvivlsomt, for så ville den vere mere kendt - også fra bøgerne. Måske et billigere reserve- eller erstatningshjul til Pilote, (bremsetromler med korte navbolte), sat i produktion efter at Pilotehjulene var udgået?

Mystisk - hvem ved noget?

PNEUS MICHELIN



1949: verdens første radialdæk!

Efter introduktionen af BM-fælgene i 1946 vedblev Pilotedækkene med at være standardmonterede på Citroën TA. Også efter 1949, hvor Michelin lancerede en virkelig revolution: Radialdækket!

At radialdækkene satte helt nye normer - (sikkert i langt højere grad end tilfældet havde været det med Pilotedækkene i 1938) - ved enhver, der har prøvet at køre den samme bilmodel med både radial- og diagonaldæk. Forskellen er enorm!

Der har sikkert også været tale om en markant prisforskel - og for en gangs skyld var det IKKE en Citroën, der først fik en sådan nyhed som standard! Den første bil, der på markedet havde X-dækkene standardmonteret var Lancia Aurelia, i 1951. Michelin havde på daværende tidspunkt et tæt samarbejde med Lancia. Først i 1954 blev X-dækkene fabriksmonteret på en Citroënmodel, nemlig den første med hydropneumatisk affjedring, 15six Hydraulique. Denne model havde i øvrigt størrelse 165x400 som standard (altså ikke 185x400!).

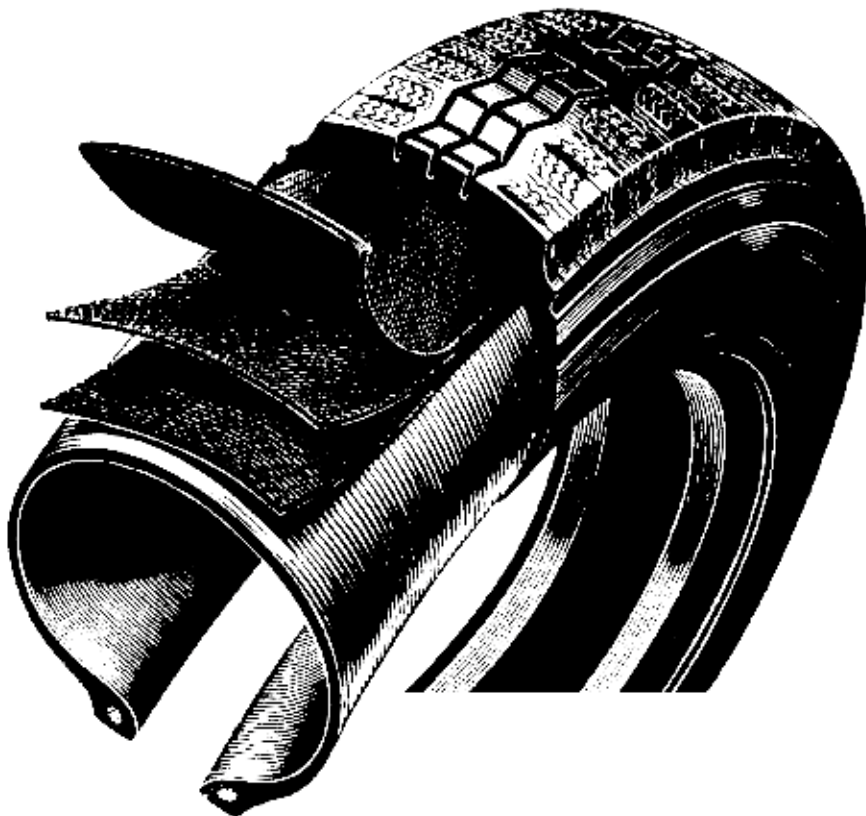
De øvrige tractionmodeller blev fortsat leveret med de gamle Pilotedæk, helt frem til slutningen i 1957. Jeg har foreløbig ikke fundet oplysninger om at Citroën TA nogensinde nåede at blive leveret med X-dæk, men jeg tror det ikke, hverken i Frankrig eller Danmark (altså bortset fra 15six H, der aldrig blev solgt i Danmark). Men de har sikkert kunnet fås mod merpris; en merpris, der formentlig har gjort

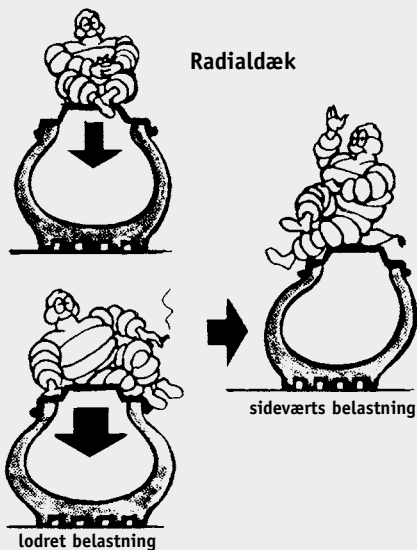
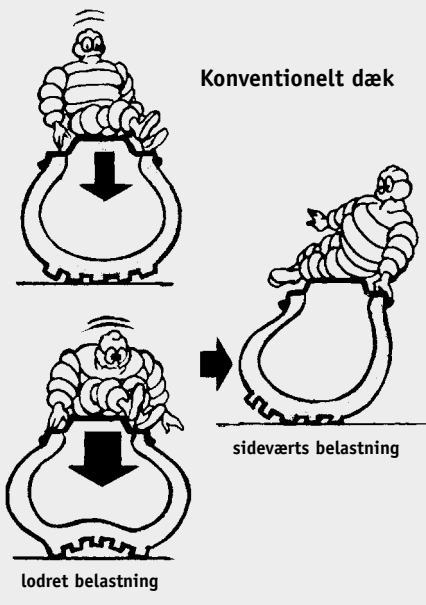
at X-dækkene først blev almindelige langt op i 1960'erne. Selv de tidlige D-modeller er set med Pilote-dæk!

Andre dækfabrikanter ventede i op mod 15 år, før de også begyndte at fremstille radialdæk...

Illustrationen viser hvordan karkassen i radialdækket er opbygget radialt - på tværs af hjulet i forlængelse af dets radius. Desuden ses tre afstivende lag af ståltråd.

På diagonaldæk går trådene i karkassen på skrå; krydser hinanden (diagonalt!) over dækket fra den ene kant til den anden...





Michelin har i en lille brochure fra 1975 illustreret forskellen på diagonal- og radialdæk på denne måde...

Hjilmøtrikker

Hjilmøtrikkerne har selvfølgelig også skullet passe til fælgene gennem tiderne.

Nr 1: De tidligste tractioner har såvidt jeg ved været udstyret med åbne møtrikker af jern eller messing som denne. Men den kan også bruges til at montere de gamle fælg, Stop og Pilote, på bremsetromler med lange navbolte og har derfor også været brugt efter 1946. Den afbildede er sikkert fra denne periode.

Nr 2: Hjilmøtrik, oftest af messing, til Stop og Pilotefælg.

Nr 3: Længere udgave, der også kan bruges til at montere Pilotehjul på bremsetromler med lange navbolte (som nr. 1).

Nr 4: Den første type hjilmøtrik til BM-hjul, med oval flange af jern. Selve møtrikken som regel af messing, men den findes også af jern.

Nr. 5: Åben møtrik med flange til BM, der omkring 1948 blev efterfølger for nr. 4.

Nr. 6: I september 1950 kom den sidste model, med 19 mm hoved, hvor alle de tidligere havde 16 mm. Denne ændring medførte naturligvis tilsvarende ændring af bilens medfølgende hjulnøgle - og svinget til donkraften, der jo kan sættes i forlængelse af hjulnøglen.

Alle hjilmøtrikkerne har 12 mm gevind med en stigning på 1,25 mm.



Hjulkapselbolte

Hjulkapselboltene finde også i mange varianter - her er et par af dem:

Nr. 1: Med langt brøst, passende til Pilotehjulet (og dets erstatningshjul!). 10 mm gevind.

Nr. 2: Første type til BM, med 16 mm. hoved som hjilmøtrikkerne. 14 mm. gevind.

Originalt er disse to typer bolte kun pole-ret på toppen, før forkromning, hvilket forhåbentlig kan ses på billederne.

Nr. 3: Bolt med 19 mm hoved, efter sep-tember 1950.

Bemærk også skiven, der sidder på nr. 1, der forhindrer boltene i at dratte ud, når hjulkapslen er afmonteret.



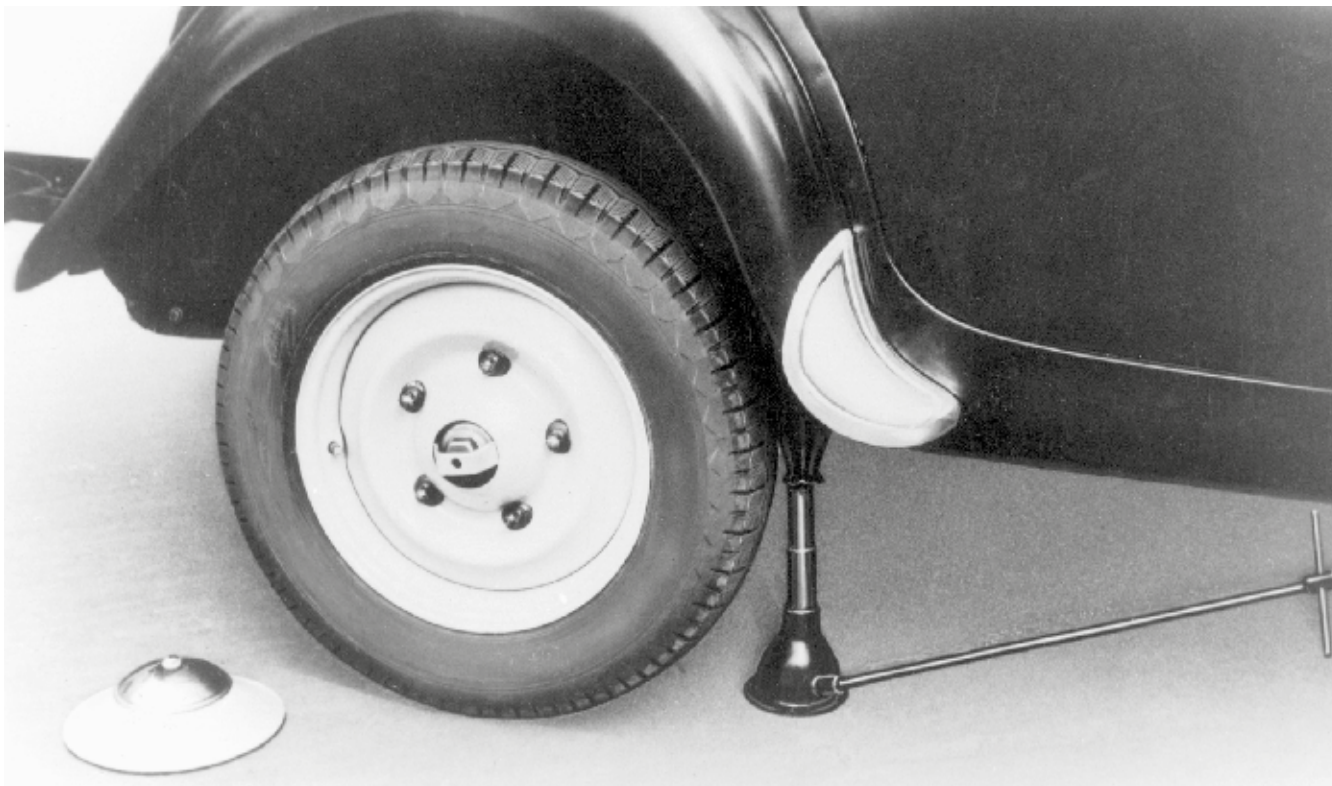


Illustration til instruktionsbog, ca. 1950.
BM-fælg med Pilote-dæk.

Hermed har vi været igennem de originale fabriksmonterede fælg og dæk i hele perioden 1934-57. Forhåbentlig uden alt for mange fejl!

Farver

Alt hvad der har med hjulenes farver at gøre er nogenlunde elegant undgået. Her kan henvises til bøgerne; specielt Olivier de Serres store traction-bog, når det gælder farver der har været originale i Frankrig.

Med hensyn til fælgfarver på de danske biler er det umuligt at redegøre for.

Bilerne fik gerne farver "efter kundens ønske" - især efter krigen havde man i Danmark et langt større udvalg end i Frankrig.

Fælgfarverne kunne være tilpasset karrosseriet med en mørkere eller lysere tone af samme farve, eller, mere almindeligt, en kontrasterende farve og hjulkapslen som karrosseriet. Diverse tofarvede kombinationer, med fælgringen og centerdelen i hver sin farve, var heller ikke ualmindeligt.

Der er flere undtagelser end regler!

4. Andre hjul

Udover standardhjulene, som vi kender dem fra bilerne fra Paris - og dem som kom til Danmark, findes en mængde andre.

På Citroëns fabrikker i England og Belgien blev bilerne igennem det meste af tiden leveret med lokalt fremstillede fælge.

Desuden har der især i Frankrig været et utal af store og små firmaer, der lavede alskens ekstraudstyr, herunder hjul, til tractionerne.

Belgien

De tidlige tractioner fra 1934-37 var udstyret med Michelin Stop, men med en lille forskel fra de franske, idet hjulkapslens midterkalot var smukt garneret med små chevron'er. Også de tidlige Efterkrigsbiler havde samme hjul som de franske. I 1948-50 var der desuden en modelserie på det belgiske marked, der solgtes under betegnelsen "Paris" - fransk fremstillede biler, ligesom vi herhjemme havde "Standard"-modellerne. Disse biler havde også franske hjul.

Lambert-Nivelles

De franske Stop-fælge blev i 1937 afløst af de belgiske Lambert-Nivelles, model "Allégé" (=lettet). Det var kvalitetsfælge og desuden meget moderne, med de 14 huller og en stor hjulkapsel i aluminium i ét stykke. Men da de endnu mere avancerede Michelin Pilote hjul kom året efter, måtte bilerne selvfølgelig have franske hjul igen.

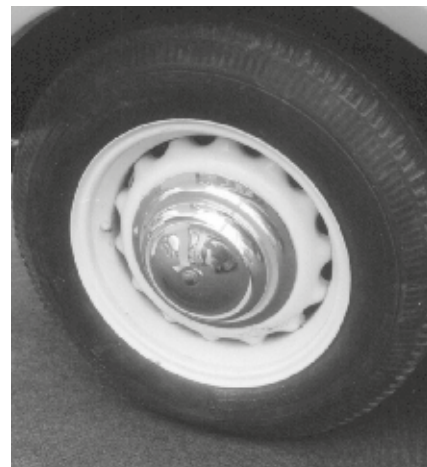


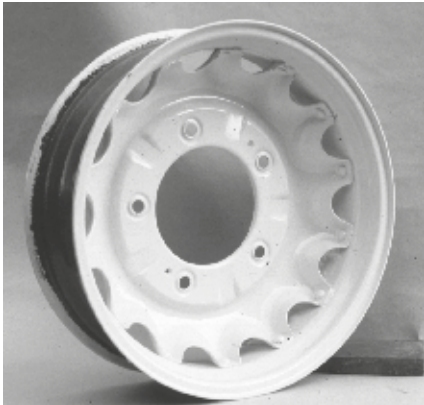
Fra november 1948 var Lambert-hjulene tilbage, denne gang med en hjulkapsel, der minder mere om den franske, dog med lidt mere svaj i formen langs kanten. Det er disse fælge, der *måske* er kommet her til Danmark i et mindre antal i starten af 1950.

I 1956 var det slut med produktion af tractionen i Belgien.

Øverst: Lambert-fælge på en 11 Sport omkr. 1950. Bemærk at hjulkapslen også er speciel.

Til højre: Fælge på 15six i den store størrelse 185x400. Hjulkapslen er som på de franske biler.





Dette billede fra bagsiden viser tydeligt, hvordan Lambert-fælgene ligesom Michelin BM er nippet sammen af to dele.

Fælgen på billedet mangler bøjlen til fastspænding af hjulkapslen - da midterhullet er større, er bøjlen det også, i forhold til franske tractioner.

Sammenlign også med de engelske hjul til højre.

England

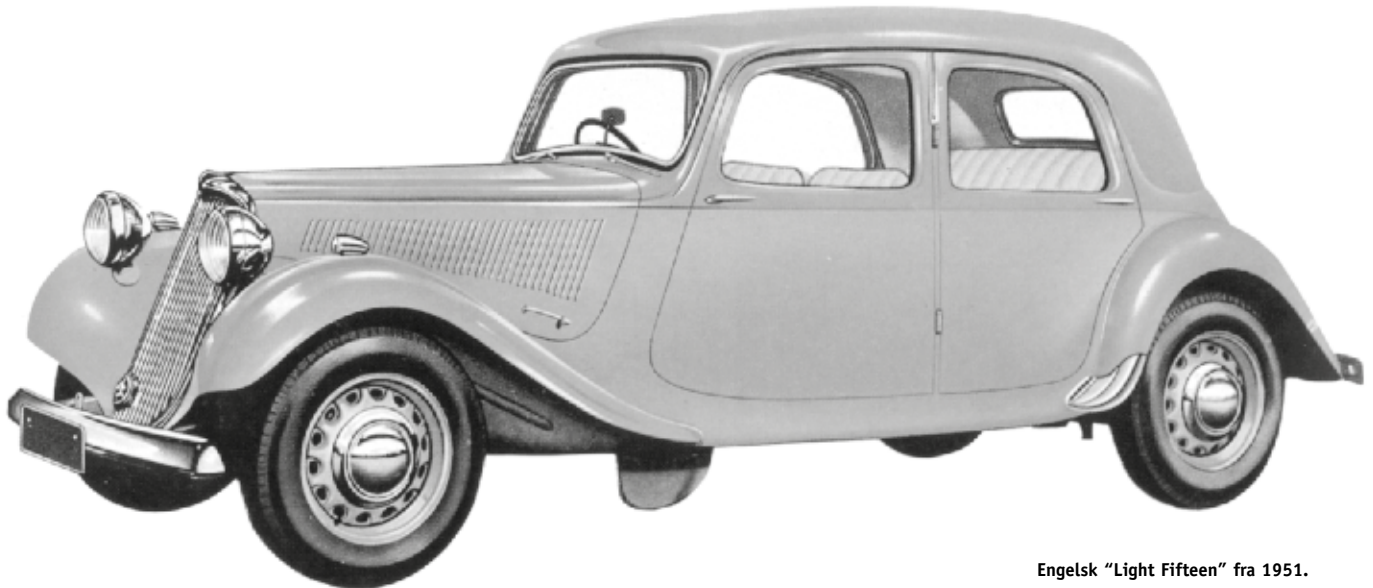
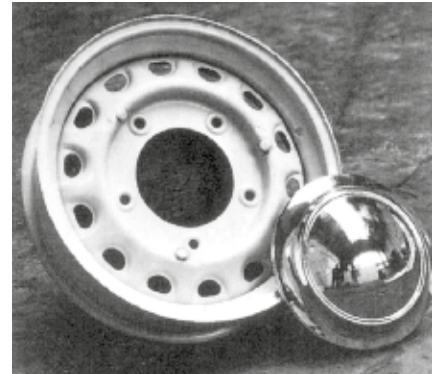
Alle bilerne fra Slough-fabrikken var i førkrigsperioden udstyret med franske hjul, altså Stop og Pilotehjul. Og selvfølgelig også med en undtagelse.

Årgang 1937 af model 7C, der i England fik modelbetegnelsen "Twelve", var udstyret med nogle specielle fælge, gennembrudt af 19 huller, men iøvrigt udformet nogenlunde som Stop-fælgene. Fabrikat: Michelin!

Rubery-Owen "Easi-Clean"

Fra 1946 kom der engelske hjul på tractionerne. Hvor man i Belgien gjorde en dyd af lette hjul, valgte man i England at fremhæve, at de var lette at holde rene! Fælgene af fabrikat Rubery-Owen, type "Easi-Clean" findes på mange engelske biler og altså også til Citroën. De fin-

des i flere varianter med hhv. 10, 14 eller 19 huller; sidstnævnte er de mest almindelige. Fra slutningen af 1952, da kuffertmodellen kom frem, benyttedes en fælg uden huller, som jeg desværre ikke har fundet nogen oplysninger om.



Engelsk "Light Fifteen" fra 1951.

Tilbehør

Et utal af franske firtmaer har gennem tiden fremstillet alskens tilbehør og ekstrudstyr til TA. Meget lidt af det fandt vej til Danmark. De hvide rat af fabrikat Quillery og tilhørende dimser til instrumentbordet og de lange Robri-skærmlader var nogenlunde almindeligt, men de mange forskellige specialhjul har helt sikkert været yderst sjældne her til lands!

Eksemplerne her på disse sider er blot et udpluk af de mest kendte. Der findes mange flere....

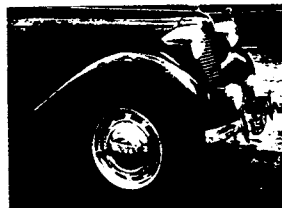


RAF

Disse fælge er i to materialer, fælgringen af jern - med vulstkant - og centrum i støbt aluminium. Denne model kom på markedet så tidligt som i 1937.

Speed

Firmaet leverede mange andre tilbehør til TA, foruden hjulene bl.a. en bagagerumsforlænger før krigen. Denne type fælg i støbt aluminium er fra starten af 50'erne.



LA ROUE E.L.E.R.

est réalisée en alliage léger à haute résistance spécialement traité et renforcée à l'appui et contrôlée par les charges établies par le Service Technique de l'Aluminium Français.

Elle présente les qualités de résistance et de légèreté mécanique assurant une sécurité en traction et pour les performances optimales par sa rigidité.

REPRÉSENTÉE PAR:

— S.N.A.P. —

Agent général-rapporteur pour la Belgique



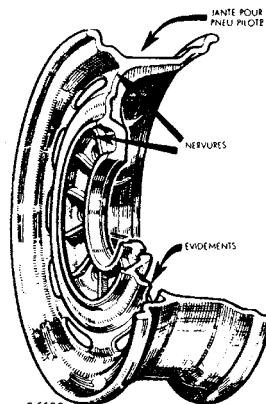
ROUE EN ALLIAGE LÉGER À HAUTE
RÉSISTANCE TRAITÉ ET CONTRÔLÉ

LA ROUE E. P. A. F. EN ALLIAGE LÉGER

LA ROUE E. P. A. F.

est réalisée en alliage léger à haute résistance spécialement traitée et contrôlée d'après le cahier des charges établi par le Service Technique de l'Aluminium Français.

Elle présente les qualités d'élasticité et de résistance mécanique assurant une sécurité en harmonie avec les performances permises par sa légèreté.



LA ROUE E. P. A. F.

PAR LA RÉDUCTION DU POIDS NON SUSPENDU ET LES VÉRIFICATIONS DE L'ÉQUILIBRE ASSURÉ L'AMÉLIORATION DE

- LA SUSPENSION
- LA TENUE DE ROUTE
- L'ACCÉLÉRATION
- L'ÉCONOMIE DE CONSOMMATION
- L'ÉCONOMIE DE PNEUS

REPRÉSENTÉE PAR

G. GÉDO

CITROËN 11 et 15 (5 trous, grand centre)

PEUGEOT 302-402 (5 trous, grand centre)

202-203 (3 trous)



Robergel

Firmaet, der i hvert fald eksisterede for et par år siden, har lavet mange forskellige specialhjul til franske biler. Bl.a. nogle flotte stålfælge med huller fra 1936.

De viste trådhjul blev sendt på markedet i 1951 og er meget eftertragtede i Frankrig. Hjulene har ikke centerbespænding som man normalt ser det på trådhjul - den store hjulkapsel dækker over de velkendte 5 navbolte.

Heldigvis er disse fælge sjældne og dyre! (Betragt dette som en meningstilkendegivelse....!)

E.L.E.R og E.P.A.F

De to annoncer er fundet i Olivier de Serres' store traction-bibel. Mon ikke de to handelsnavne dækker over den samme vare - i hvert fald er billedet af bilen i annoncerne det samme! Og er de overhovedet forskellige fra "Speed"-hjulene?

Bemærk den flotte snittegning! I annoncerne slås der på tromme for at disse hjul nedbringer bilens uaffjedrede vægt - også et reelt salgargument!

Mon ikke vi er midt i 50'erne...



Roux Monobloc Aspir

De nok mest berømte af de mange forskellige støbte letmetalhjul til TA kommer fra det franske støberi Roux.

Firmaet startede sin produktion af hjulene allerede i 1945. Forbilledet var Bugattis letmetalhjul fra tyverne og trediverne.

Under fællesbetegnelsen "Monobloc Aspir" fremstillede man flere forskellige varianter. Den første, model A, var en temmelig tro kopi af Pilote-hjulene, men med den forskel at "egerne" var vinklet, så fælgen trak (køle)luft udefra og ind til bremserne. Heraf navnet Aspir.

Princippet blev også opretholdt på senere modeller og medførte naturligvis, at hjulene måtte fremstilles som højre- og venstrevendte, afmærket med et ydeligt D og

G ved navet. Og så er der selvfølgelig også den væsentlige forskel fra Pilote, at hjulene var støbte - i ét stykke; heraf navnet Monobloc.

Allerede året efter kom model B, med mere krummede "eger" for at tilføre endnu mere luft. Denne model var i produktion til langt op i halvtredserne.

Siden fulgte flere varianter, nogle af dem med meget kraftige luftindtag og mere eller mindre outrerede former.

Roux' produktion var stor - i perioder op til 70 fælge om dagen og til mange forskellige bilmærker.

Et sæt Roux Monobloc Aspir befinder sig på Hans-Henrik Sørensens Cabriolet.

Der var usædvanlig mange aluminiumshjul til salg på stumpemarkedet ved sidste års ICCCR i Belgien. På det store foto ses både hvad der må antages at være Roux model A (med hjulkapsel) og model B (uden ditto).

Begge hjulene på de to fotos herover er også Roux Monobloc Aspir - øverst igen model A og derunder én af de mere vilde modeller - men læg mærke til at udformningen følger samme princip.



Jeg sender et lille brev og et gammelt billede jeg fik af min ven jazzmusikeren Per Næss fra Oslo, som netop er fyldt 80. Han har beskrevet sin ungdoms bildrøm.

Venlig hilsen Per Frydenlund, Ringstabakkun 12, 1358 Jar i Norge.

Per Næss skriver om sin første bil, som var en Citroën 11 Sport med nummeret A 64 974 - indregistreret i Oslo:

“Jeg havde netop fået kørekortet og året var 1954. Min interesse for biler var dengang som nu stor og jeg *måtte* have en bil. Efter at have pløjet diverse annoncer igennem hele sommeren faldt valget i december faldet på en Citroën som i bilkredse gik under betegnelsen “Al Capone/Chicago”, hvilket nok mest skyldtes de ekstramonterede trinbrædder, som gav mindelser om mafioser med maskingeværer på siden af vognen i fuld fart igennem byen....

Bilen var til salg hos en mand som hed Erling Simonsen, som drev et rustbeskyttelsesfirma og desuden var bilsportsinteresseret. Jeg fik en prøvetur med Erling ved rattet og jeg blev straks imponeret af hvad han kunne få ud af denne bil. Farten var høj når han drev den igennem Dælenengen og jeg fik siden at vide at han kørte på en særlig Naftablanding.

Bilen blev købt og blev de følgende år brugt flittigt til mange familie- og ferieture. Den blev også slebet ned og lakeret om i blå metallak. Sæderne blev ompolstret og de ekstra trinbrædder blev understreget yderligere med aluminiumsriste ved for- og bagskærme. Andre bilinteresserede kikkede langt efter “lynet” i de dage.

Fra de gamle fotoalbum...



- i Norge

Senere efter en tur fra Oslo til Horten med 120 km's fart og en sprængt toppakning til følge - var det nødvendigt at renoverer motoren med nye cylinderforinger etc. Jeg havde meget glæde af vognen og var på et tidspunkt også på familiebesøg så langt som i Stockholm.

Efter endnu et par år blev der indsat nye drivakslar i “forstillingen, innsyd af verkemester Johansen hos Norsk Citroën A/S”.

Denne bil var simpelthen min drømmebil - om jeg blot havde den bil idag”....

Per Næss.

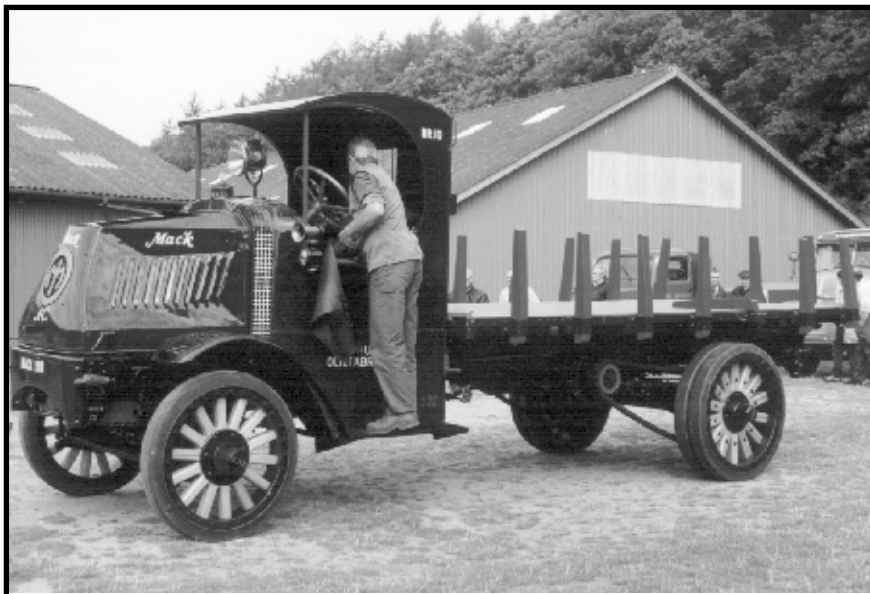
Fra redaktionen kan vi blot tilføje, hvad Per Næss ikke skriver noget om, at det efter billedet at domme må være en 38/39, 11 Sport. Trinbrædderne er et tidstypisk ekstraudstyr, som sikkert dengang har været meget praktiske, men som efter min mening skæmmer karosseriet. På billedet kan man desuden se at kofangeren har en rille for oven og fornedet som ellers ikke plejer at være på Citroëns egne kofangere. Måske nummeret A 64 974 kunne sætte en eller anden på sporet af om den stadig lever?

/pjj

Traction Avant

Gamle slidere ...

Tekst og foto: Jørgen Kjær



Lørdag den 5 september 98 havde Dansk Vintage Motor Club i samarbejde med Jysk Automobil Museum i Gjern samlet en flok gamle lastbiler og busser. Danmarks eneste træf af sin art var efter flere år i Skovby ved Galten flyttet til den dejlige plads foran museet.

Det viste sig at være en god disposition. De mange flotte lastbiler blev beskuet af en helt uventet stor tilskuerskare, og succesen var så stor at det er helt givet at der også bliver træf efter samme skabelon i år.

Deres udsendte fik en helt speciel start på dagen. Benny Sørensen fra Randers ringede nemlig og sagde at han havde en Citroën lastbil til overs! Så hvorfor ikke prøve at få lidt lastbilkørsel ind i kroppen fra morgenstunden? Og jeg skal love for at jeg fik "lastbil" i kroppen! Jeg fik det i ørerne, jeg fik det i armene, i benene ja i hele kroppen. For en gammel lastbil er ikke et luksuskøretøj.

Den gamle Citroen, som Benny havde i overskud, ryster ud af landevejen som en gammel krabbe med tømmermænd. Der

skal hives godt i rattet, ikke noget med servostyring her. Bremserne er gode, men alligevel kan jeg stadig huske fornemmelsen i foden. Ikke noget med synkroniseret gearskifte. Var det ikke noget med dobbelt udkobling og mellemgas? Eller måske dobbelt mellemgas? Tredjegearet (selvom der er fire) bruges op ad de fleste bakker. Lydniveauet er til lidt operasang a la bruksekabine. Men efter en snes kilometer går det bare fint, - solen bryder frem, og det tegner til at blive en dejlig dag! Nu kører bilen ovenikøbet godt, - eller har jeg vænnet mig til det? Det har vist ikke været det rene pjat at være lastbilchauffør i gamle dage!

Fremme på træfpladsen holder der allerede flere gamle lastbiler. Harry Simonsen fra Allingåbro holder i sin blå Bedford. Bang Jensen fra Hadsten har parkeret deres Leyland Comet fra 1960. Den har med sin anhænger kørt Danmark tyndt med Leca. På et tidspunkt havde firmaet 32 lastbiler, der kørte Leca, heraf en stor del var Leylandvogne. Påhængsvognen er en Nopa 12 tons fra 1953. Den er købt ved Nordisk Påhængsvognsfabrik A/S i Solrød Strand, og laster 9 tons.





G. Anneberg fra Grønbjerg ved Ringkøbing deltog med den eneste kørende Austin 1946 K model i Danmark. Der var flere Mercedeslastbiler, der tidligere havde tilhørt det danske Civilforsvar. En enkelt bus, en Bedford fra 1966, opbygget hos J.Ørum P deltog, og den kunne ovenikøbet købes for 15.500 kr. En gammel Wyta påhængsvogn efterspændt en Chevrolet havde taget turen helt fra Thy for at deltage i træffet.

Men det køretøj der nok tiltrak sig mest opmærksomhed kom lidt op på formiddagen kørende ind på pladsen i røg og damp. Det var en Mack fra 1918. Bilen har (sammen et par søsterbiler, red.) kørt i utallige år på Århus Oliefabrik og mange århusianere kan sikkert huske disse biler. Bilen står nu flot restaureret med en velgående motor. Den megen røg og damp skyldtes blot en defekt manifoldpakning og kunne ikke tage begejstringen fra det



flotte køretøj. Flere af lastbilerne var læsset med tidstypiske effekter, olietønder, sække, o.lign.

Op naturligvis, - med sådan en succes bliver der veteranlastbiltræf igen i år. Lørdag den 4 september 1999, mellem 10 og 16 mødes endnu en flok gamle slidere på pladsen ved Jysk Automobilmuseum i Gjern. Mange af deltagerne fra sidste år har sammen med flere "nye" meldt deres ankomst. Alle med et gammelt "nyttekøretøj", det vil sige lastbil, bus eller varevogn eller lignende inviteres hermed til træf i Gjern.

Har man blot lyst til at kigge på de gamle lastvogne er man også yderst velkommen. Om man er medlem af en klub er underordnet. Der er intet deltagergebyr og fri adgang til pladsen for tilskuere. Nærmere oplysninger om træffet kan fås hos Åge Louring, Jysk Automobilmuseum, tlf 86875050, Jørgen Kjær, Dansk Vintage Motor Club, 86983177 eller Otto Lehm 86431801.

KØB & SALG

Gratis annoncer! Kontakt din redaktion!

Sælges:

Jeg har en Citroën 11 sport fra 1946, der er i meget fin stand. Ingen rust. Er komplet - alle reserve dele medfølger. Der skal resturering til.

Bilen er i original stand, rød.

Jeg vil meget gerne sælge bilen da jeg ikke har tid til selv at restaurere den.

Hvis du vil vide mere, så kontakt Niels Udby Jensen, tlf: 64881758.

Sælges:

Citroën 11 Sport fra 1953 sælges. Er ikke indregistreret.

Værkstedshåndbøger på dansk medfølger. Ring for yderligere information og aftale om beskuelse af bilen. Pris: kr. 15.000 kontant.

Lene Lüders, tlf: 33 69 50 00 dag,
39 18 63 82 aften.

Sælges:

Citroën 7A sælges. Bilen står i urestaureret tilstand og er meget komplet.

Citroën 7A. sælges. Bilen er delvis adskilt meget komplet. Motor er lavet.

Disse 2 unikke biler sælges hver for sig eller samlet. Er du interesseret så ring for nærmere oplysning.

Christian Friis, tlf: 73710110.

Sælges:

Sandblæst og nymalet (sort) original tagbagagebærer til "Traction Sport" sælges (1500 kr) eller byttes med samme til "Traction Normale" eller andre "Normale" dele, f.eks. kofangere, gearkasse etc.

Kontakt Henrik Brogren, tlf: 396222349 eller hbrogren@image.dk

Velkommen!

Nye medlemmer, der er kommet til siden afslutning af kontingentopkrævning for 1998:

Ulrik Clemmensen
Skibhusvej 146, Odense.
11BL 1949

Søren Lang
Åbrinken 33, Virum.

Finn Müggler
Mølleparken 137, Billund.
11BL 1955

Poul Hansen
Tornelundsvej 35, Haslev.
11BL 1947

Kjeld G. Hansen
Sct. Mortensvej 6, Roskilde.
11BL 1939

Jørn Appell
Dampmøllegade 14, Rønne.
11B 1953

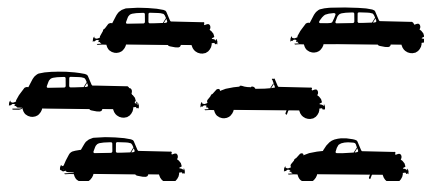
Henrik T. Kristoffersen
Halnevej 66, Vadum.

Johnny Jærggård
Rolsøvej 1, Randers.
11BL 1949.

OBS!

Sidste - langt efter deadline...

Der er **STUMPEMARKED** søndag den 3. oktober hos tidligere Citroënførhandler Erik Frandsen i Viborg. Alle Citroënfolk er velkomne!



Les Traction Avant
CITROËN