



A T T R A C T I O N 2 4 0

40. årgang · marts 2002



Attraction 240 · Traction Avant Danmark · Marts 2002

TRACTION SPECIAL

Traction Avant Danmark



Bestyrelsen:

Formand:

Torsten Laursen Vig

Bakkedraget 75,
4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.
e-mail: tlv@traction.dk

Kasserer (indmeldelse):

Carsten Thylgård

Berhard Bangs Allé 4, st.-9,
2000 Frederiksberg. Tlf: 38 33 66 20.

Sekretær:

Jens Møller Nicolaisen

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

Aktiviteter - øst:

Eugenio Lai

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

Aktiviteter - vest:

René Christensen

Holmemarksvej 28, Taulov,
7000 Fredericia.
Tlf/fax: 75563209 (bedst aften).

Andre klubaktiviteter:

Klubbibliotek, arkiv og butik:

Erik Hougaard

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

Værktøjsudlån - øst:

John Reelev

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

Bakkedraget 75,
4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.

Hjemmeside:

www.traction.dk

Klubbens gironummer: 828-0584

Redaktion:

Jens Møller Nicolaisen

Mars Allé 6,
2860 Søborg. Tlf: 39 69 11 40.
e-mail: jmn@traction.dk

Peter Juel Jeppesen

Halvtolv 23 st. th.,
1436 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

Bladet udkommer 6 gange årligt; næste nummer omkring 1. maj. Deadline til dette nummer: 1. april - med morgenposten!

Vi er meget glade for at få tekst pr. e-mail.

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

Fra formanden

Vi har nu rundet et medlemstal på 180, nærmere bestemt 182, og jeg skal ikke udlade at kippe med flaget i denne meget glædelige anledning. Tilsyneladende er der en mægtig interesse for vores biler i øjeblikket. Gamle biler bliver solgt til nye medlemmer, og helt "nye" og ukendte tractioner dukker op når deres ejere melder sig ind i klubben.

Ligeledes restaureres der på livet løs rundt omkring i landet, hvilket jeg vil komme tilbage til med en artikel i næste nummer af bladet.

Vores nye medlemsliste er nu lige på trappe. Denne gang har vi brugt utrolig meget tid på at få den så korrekt som muligt. Vi har ikke bare benyttet de oplysninger, der er blevet indberettet, men selv aktivt søgt informationer om bl.a. nummerplader og telefonnumre. Som noget nyt har vi også e-mailadresser med denne gang.

Jeg bliver tit spurgt om, hvor man kan få lavet forskellige ting til sin traction, f.eks. forkromning, indtræk og andre ting, så derfor har jeg planer om at oprette en håndværkerliste, som vil blive trykt i bladet. Derfor, hvis du kender nogen, du synes skal med, er du velkommen til kontakte mig.

Torsten Laursen Vig



Fra redaktionen

Foråret nærmer sig - og dette blad er fyldt med annonceringer af kommende aktiviteter. Det er utroligt, hvad man efterhånden kan køre til af arrangementer i løbet af en sommer, hvis man har en gammel bil! Vi ses derude!

I dette blad kan du også læse en meget interessant artikel om drivakslers - selv om man måske ikke hører til de mest "Traction-tekniske" blandt læserne, giver artiklen et godt eksempel på tractionens "børnesygdomme" og vidner dermed om den panik, der sikkert har præget firma Citroën i 1934: Den økonomiske ruin var lige om hjørnet og det var bare om at få den nye model på gaden hurtigst muligt!

-jmn.

Ledningsnet

I sidste nummer af bladet kom vi desværre til at skrive en forkert dato for arrangementet hos John Reelev. De vakse kunne konstatere, at den 26. marts *ikke* er en lørdag. Her er den rigtige dato:

Lørdag den 16. marts 2002

Ellers skrider forberedelserne frem - og vi er så småt ved at have fundet leverandører af de rigtige materialer. Det er vigtigt for os at vide, hvor mange net (og til hvilke modeller), der skal laves. Hvis du ikke har givet besked om dette - eller tilmeldt dig, så er der måske stadig en chance. Men så skal du skynde dig!

Ring til Eugenio på 35816870.

Sommertræf 2002

Årets sommertræf løber af stablen den 16-18/8 på Knudhule Vandrerhjem i Ry.

Planlægningen er i fuld gang, og der er blandt andet indlagt et besøg på det utrolige bilmuseum i Gjern, hvor der kan ses 140 køretøjer - de fleste restaureret til en meget høj standard. I øvrigt vil aktiviteterne foregå i Ry/Silkeborg-området.

Invitationer vil blive udsendt til medlemmerne medio maj, men vi har allerede fået tilsagn om et stort fremmøde fra Holland - "more cars than ever", så vi håber at få brug for alle pladser.

På gensyn fra træfgruppen:

Jette og Jens Sanning

Benny Sørensen

Finn Lyster

Marianne og Olav Fredslund

DEN FORHJULSDREVNE
CITROËN
Verdens mest moderne Vogn...

Biler i Bella

Årets store biludstilling i Bella Centeret i København finder sted fra onsdag den 13. til søndag den 17. marts.

Det er de lokale forhandlere der står for udstillingen og Citroënforhandlerne i København, med Finn Jørgensen som primus motor, har besluttet at det ikke blot skal være en kedelig udstilling (som sædvanlig). Man har derfor lejet det meste af den store østhal og planlægger her en mængde forskellige aktiviteter. F.eks. konkurrencer i manøvrekørsel med Saxo-ebiler på en dertil indrettet bane inde i hallen. Men det mest vigtige er nok, at Citroënklubberne er inviteret med og får mulighed for at udstille deres biler (ganske gratis!). Vi synes det er alletiders mulighed for at synliggøre TAD og har foreløbig ringet rundt og fundet et repræsentativt udvalg af biler, som vi kan udstille.

Listen ser sådan ud:

11AL Cabriolet 1934 (Fritz Trøst Hansen), 11B Cabriolet 1937 (Peter Juel Jeppesen), 11BL 1946 (Peder Grønborg), 11BL 1946 - urestaureret vrag (Eugenio Lai), 11BL 1953 (Finn Jørgensen), 11BL varebil 1950 med Citroënbemaling (Frits Trøst H), 11BL varebil 1950 (Jens M. Nicolaisen), 11B 1950 (John Reelee), 11B 1956 (benny A. Jensen), 11B 1956 (Frank Refstrup), 11B Familiare Taxa (Stig Larsen), 15six 1952 (Peter Schmidt Jensen).

Peter Schmidt Jensen bidrager også med sin DS Cabriolet og eventuelt også hans Panhard PL17.

Som det fremgår, er det et flot og bredt udsnit af modeller. Det er planen, at én

af bilerne (evt. én af de sorte Normaler) skal stå på Citroëns stand i centerhallen og henlede publikums opmærksomhed på aktiviteterne i østhallen.

Vi har naturligvis også mulighed for at vise diverse klubmateriale, blade etc. på Biler i Bella.

De øvrige klubber der udstiller, er ID/DS-klubben og Citroënisterne i Danmark. Citroënisternes formand, Anders Theil er udnævnt til klubkoordinator i forbindelse med udstillingen.

I skrivende stund er en del punkter stadig foruroligende uklare. Punkt 1: Vi mangler folk til at bemande udstillingen! Jo flere, jo bedre - og jo sjovere får vi det. Punkt 2: Vi kunne tænke os at der var lidt liv omkring bilerne - så det ikke bare er en indendørs parkeringsplads. Sjove genstande med relation til bilerne - måske nogle plancher; lad os få nogle gode idéer!

OBS! Det haster!

*Eugenio Lai
Jens Møller Nicolaisen*

Klubmøderne i Roskilde

Klubmøderne foregår hos Per Bødker i værkstedet på Elisagårdsvej 14, og afholdes hver den 2. fredag i måneden kl. 20.00. Datoerne herunder er blot en serviceoplysning:

Fredag den 8 marts kl. 20.00.

Fredag den 12 april kl. 20.00.

Fredag den 10. maj kl. 20.00.

Tilmelding er ikke nødvendig.

Ledningsnet-dag

Lørdag den 16. marts kl. 10.00 hos John Reelee. Tilmelding til Eugenio på tlf: 35 81 68 70 - så snart som muligt og allersenenest den 5. marts!

Biler i Bella

Se her på siden!

Sommertræf i Norge

Kr. Himmelfartsdagene, torsdag den 9. til lørdag den 11. maj. Se her i bladet.

Sommertræf i Sverige

I pinsen, 18-20. maj. Se her i bladet.

Skovtur

Hvem har mod på at arrangere årets skovtur på Sjælland i maj måned? Ring til Eugenio!

Garagemøde

Lørdag den 25. maj hos Jens Jørgen Holst i Farsø - se næste side...

12. ICCCR i USA: 9-11. august...

Sommertræf 2002

Kryds i kalenderen: den 16. til den 18. august 2002. Vandrerrhemmet i Ry.

Garagemøde

den 25-05-02 kl. 10:00.

Der bliver severet kaffe og rundstykker ved ankomsten.

Jens Jørgen fremviser sit nye værksted / garage og en smart opvarmnings anordning; (som han selv laver).

Desuden bliver der mulighed for at se Jens Jørgen's arbejdsplads, West Wood døre, som er 40.000m² under tag firmaet producerer 7000 døre pr. uge.

Kom i de gamle biler til mødet, for der skal jo også køres lidt.

Seneste tilmelding d. 04-05-02 til:

Jens Jørgen Holst
Bjørnsholmvej 108, Overlade
9640 Farsø
Tlf: 98678129

Nyt fra nettet

Her er et par gode og spændende adresser på internettet, der er værd at besøge.

Leverandører af værktøj etc. for hjemme-mekanikeren:

www.frost.co.uk

www.eastwoodco.com

www.tinmantech.com

Tractionsider:

<http://horta.ulb.ac.be/gvg/>

<http://perso.club-internet.fr/ggenty/cars/carsfr.htm> (links)

Torsten

Sommertreff i Norge!

Traction Norvège inviterer til Sommer-treff i Kristiansand

Kr.Himmelfartshelga, 9-11 mai 2002. Innkvartering blir på Hamresanden Camping rett utenfor byen, her kan det velges mellom teltplass, campinghytter, motellrom og hotell. Her er også en restaurant vi kan frekventere.

Arrangør er Bernt Erik Olsen, Kristiansand S.

Program

Torsdag 9. mai ankommer deltakerne utover dagen. Om kvelden arrangeres fellesgrilling og hyggelig samvær. Hvis været ikke blir som vi har bestilt, kan vi flytte inn på paviljongen.

Fredag 10. mai tar vi en biltur i Høvåg, ut til Blindleia og besøker Monte Carlo Bilmuseum. For de som er lei bilmuseer er det meget kort vei til Kristiansand Dyrepark og Sørlandssenteret. Klokken 17 på ettermiddagen må vi avholde et kort årsmøte, og fredag kveld kl.19 blir det festmiddag på hotellet.

Lørdag 11 mai vil vel folk reise hjemover, men da er det mulighet for sightseeing i Kristiansand, besøk på Fylkesmuseum etc.

Ta med deler for salg!

Priser:

- Hotellrom – for 2 personer i dobbeltrom kr. 795 pr døgn inkl. frokost.
- Motellrom – for 4 personer kr. 850 pr døgn.
- Campinghytte – for 4 personer kr. 500 pr døgn.

- Festmiddag – kr. 225.
 - Treffavgift - kr. 200 pr bil/familie.
- Betaling ved ankomst!

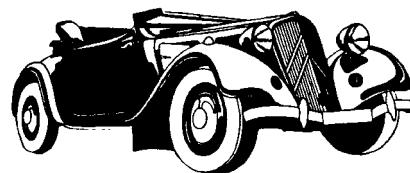
Forespørsler og påmelding til:

Bernt Erik Olsen,
e-mail: bernt.erik.olsen@c2i.net
Fax 0047 38 09 09 64.

Forespørsler kan også rettes til Audun Jahren, tlf 0047 32 78 47 92.

Påmelding innen 3 april!

Velkommen til Sørlandet!



Sommarmöte i Sverige!

Svenska B11-klubben inbjuder till Sommarmötet 2002. Vi kommer att vara på HERRFALLETS fritids- och konferensanläggning utanför Arboga.

HERRFALLETS fritids- och konferensanläggning är beläget i ett naturskönt område ca 13 km söder om Arboga, vid Hjälmarens strand.

Som vanligt blir träffen under pingsthelgen som infaller den 18-20 maj.

Arrangörer är Karl-Jonas Jonsson och Glenn Ljung.

Arboga är en mycket gammal stad, med anor från medeltiden. Genom Arboga flyter Arbogaån, omgiven av en gammal träbebyggelse. I de närmaste omgivningarna runt HERRFALLETS fritids- och konferensanläggning finns bland annat JULITA GÅRD, HJÄLMARE SUND, HJÄLMARE KANAL mm.

Lite fakta

Karl-Jonas Jonsson och Glenn Ljung hälsar alla välkomna till årets sommarmöte vid HERRFALLETS fritids- och konferensanläggning utanför Arboga.

Boendet sker i stugor om 6 bäddar fördelade på 3 sovrum, allrum, kök och dusch/toalett.

OBS medtag sänglinne och handduk.

Önskemål om vegetarisk mat eller dylikt göres vid anmälan, likaså om någon har rörelsehinder. Har ni önskemål om vilka ni vill dela boendet med så meddela även detta.

KOSTNAD: 795:-/person.

Anmälan och förfrågningar sker till
KARL-JONAS JONSSON TEL. 0587-123 60
eller GLENN LJUNG TEL. 0240-64 30 32,
070-237 57 63.

Det går även bra att anmäla sig på
e-mail: Traction.Avant@swipnet.se.

Sista anmälningdagen är den 1 maj.

Betalning sker till SV. B11-KLUBBENS
postgiro 52 99 76 - 3

- eller bankgiro 5878-5635.

VÄLKOMNA!



Flygfoto över HERRFALLET

Preliminärt program

Lördag 18 maj:

Ankomst 11.00 - 14.00
Kaffe och fralla
MIDDAG 19.00
Grillning

Söndag 19 maj:

FRUKOST 07.00 - 10.00
RALLY 10.30
Lunch, tipsrunda, mm
Efter målgång
Marknad, allmänt minglande
Festmiddag 19.00 - ?

Måndag 20 maj:

Frukost 08.00 - 11.00

Redaktionen har modtaget:

Til klubben – foreningen – klubbladet:

Veteranbiler og veteranmotorcykler en udstilling – et præsentationsløb – et veteranrace.

Har du et veterankøretøj og har du lyst og tid til at vise det frem og snakke med ligesindede, så er der her et tilbud om træf, udstilling og løb.

Randers fejrer hele år 2002 sit 700-årsjubæum som købstad. I den anledning er der mange arrangementer i årets løb. I den forbindelse er vi en gruppe på ca. 10 personer, der kalder os Veterangruppen, som vil arrangere en udstilling af veteranmotorcykler og -biler samt afvikle et præsentationsløb og et veteranracerløb for veteranmotorcykler og -biler.

Hele projektet er selvfølgelig nu under planlægning, men datoerne ligger fast:

- 7. – 15. september: Udstilling af veteranmotorcykler og små veteranbiler i Kulturhusets sal i Randers
- lørdag den 14. september: Veterantræf og udstilling af veteranbiler ved Kulturhuset og på en stor parkeringsplads tæt ved Kulturhuset samt et præsentationsløb i Randers centrum
- søndag den 15. september kl. 12.00 - 16.00: Et racerløb for veteranbiler og veteranmotorcykler i Randers centrum

I kan læse mere om arrangementerne på http://www.randersbib.dk/det_sker/veteran2002.htm

På hjemmesiden for arrangementerne er der også en liste over kontaktpersonerne

bag det hele, hvis man vil vide mere.

Blandt personerne er der folk fra foreninger, motorsportsklubber, Køsters Motorboghandel, Randers Bibliotek med flere.

Vi håber dels at I vil skrive om dette i jeres blad, dels at I vil tage det med i løbs-kalender. Desuden må I meget gerne linke til arrangementets hjemmeside fra jeres hjemmeside. Og vi kan love, at når der er mere konkret nyt om arrangementerne samt tilmelding m.m., vil vi tillade os at sende jer informationer om det. Men allerede nu kan vi fortælle, at til træffet møder man op uden tilmelding. Træffet er åbent for alle med et veterankøretøj og lyst til at vise det frem og snakke med ligesindede. Til løbene vil der være tilmelding og udvælgelse efter "klasser" og alder.

Med venlig hilsen
Peter Staugaard
Webredaktør for Randersegnens Biblioteker
ps@randersbib.dk
<http://www.randersbib.dk>

Side mangler

Drivaksler



...lidt historie

Af Torsten Vig

Der er ingen tvivl om at udviklingsafdelingen hos Citroën var klar over, at de stod over for en stor udfordring, da de i starten af 30'erne begyndte at projekttere den nye forhjulstrukne Citroën, vi i dag kender som La Traction. Men at det skulle tage så lang tid som det gjorde og være så dyrt, at Andre Citroën mistede kontrollen over fabrikken, var der nok ingen der havde troet.

Som en forholdsvis ny ting valgte man at udstyre den nye model med forhjulstræk. Forhjulstræk var i starten af 30'erne en meget ny ting, som kun få fabrikker havde benyttet sig af tidligere, mest kendt er den amerikanske Cord L-29 fra 1929 og den tyske DKW fra 1930. Fælles for disse tidligere forsøg med forhjulstræk var det lave produktionstal.

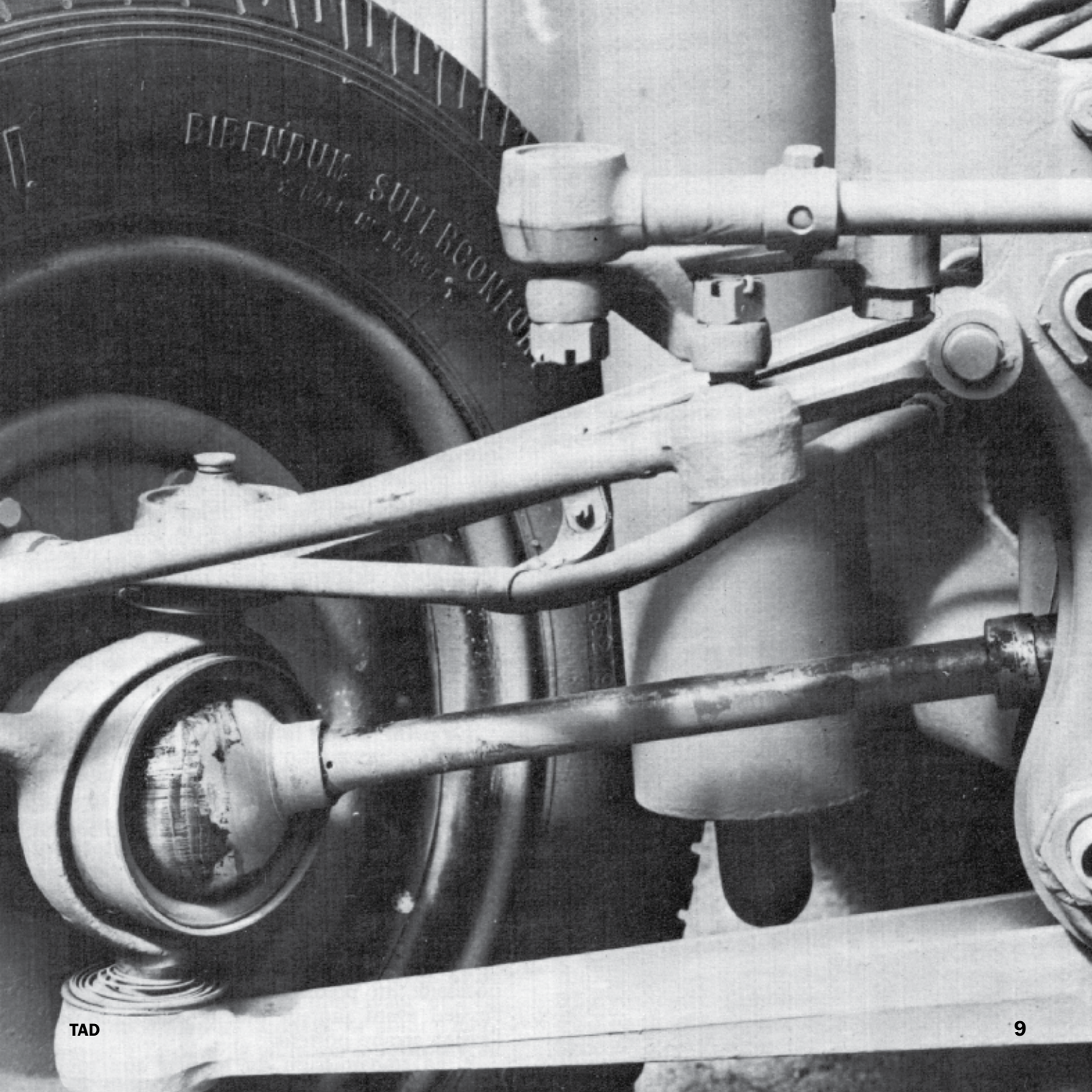
Da transmissionen til den nye Citroën skulle udvikles, blev Jean-Albert Gregoire tilknyttet projektet som teknisk konsulent. Gregoire havde produceret en forhjulstrukken bil under navnet Tracta fra 1928 til 1931, og var således ingen novice når det gjaldt forhjulstræk. Den drivaksel Gregoire med succes havde benyttet, var opfundet af hans ven Paul Fenaille, og det var naturligt at det blev den drivaksel, kaldet Tracta, man valgte til

TA-prototyperne. Tracta-drivakslerne blev fremstillet hos det franske Bendix, som ejede licensen til den i Frankrig. Kardanleddet, som Gregoire havde benyttet til sin forhjulstrukne Tracta med succes, var med såkaldt fast hus, hvor selv leddet roterer i et stillestående hus. Den type tracta-drivaksel som blev monteret i de første prototyper af tractionen var en ny forbedret type med et roterende hus, en ændring som skulle vise sig at være katastrofal.

I august 1933 begynder de første problemer med drivakslerne. Man var nu begyndt at teste prototyperne på testbanen i Montlhéry, og drivakslerne gav op én efter én på grund af overophedning og tab af smørefedt, der medførte at huset låste sammen med leddet. Man foretog en mindre ombygning, men i marts 1934 opgav man Tracta drivakslen og forsøgte sig nu med det amerikanske Rzeppa-led. Forsøgene med denne type drivaksel faldt mere heldige ud, og de første 7'ere der løb af samlebåndet blev leveret med denne drivaksel. Desværre viste det sig, at denne drivaksel heller ikke holdt i længden. Efter meget kort tid opstod der en klikkende lyd når man drejede, den såkaldte Rzeppa-lyd, og klagerne strømmede ind til Citroën-fabrikken. Endnu engang var

man tvunget til at ændre design, og nu henvendte man sig til Glaenzer, som var Citroën's gamle leverandør af kardanled, for at få en brugbar løsning i en fart. Resultatet var en simpel drivaksel bestående af 2 almindelige kardankryds, monteret tæt ved hinanden med en centreringsstap imellem. Endnu engang troede man at problemerne var ovre, men det skulle vise sig, at hærdeningen og samlingen af de nye drivaksler var af så dårlig kvalitet, at man var lige vidt. Man troede dog på at designet denne gang var i orden, og efter 4 udgaver af Glaenzer-leddet, havde man i 1936 en god og driftsikker aksel. Tracta-akslen kom ganske kort på banen igen i starten af 1935, nu i det gamle design med fast hus. Det var kun i et begrænset antal og kun på normalen og familialen. Den forsvandt hurtigt igen, da Glaenzer-akslen viste sig driftsikker.

Billedet viser en prototype og ikke en 7A (som nævnt flere steder). Drivakslen er af fabrikat Tracta, med roterende hus. Formentlig det eneste kendte foto af denne type aksel.

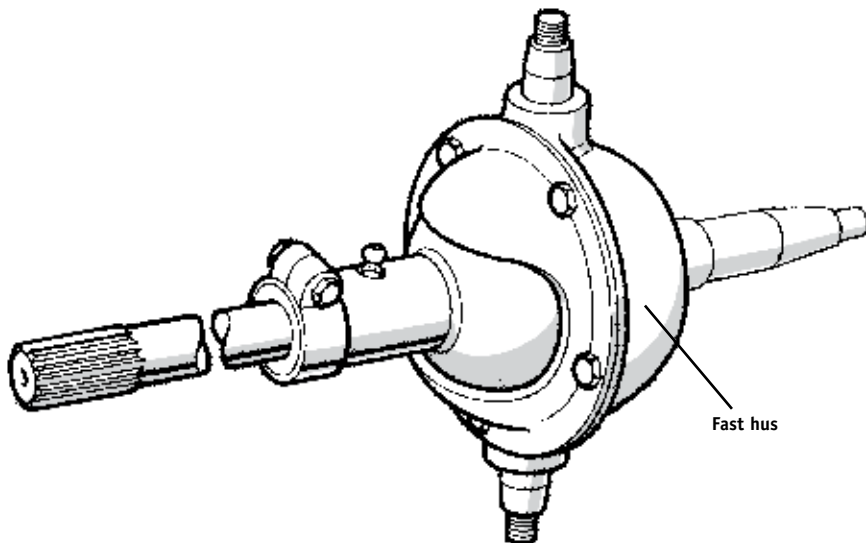


Tracta-leddet

Tracta-leddet er et såkaldt homokinetisk led, dvs. et led med jævn vinkelhastighed. Det betyder, at leddet kan overføre kraften, så begge aksler får samme omdrejningshastighed og tillader samtidig at afstanden mellem akslerne ændres.

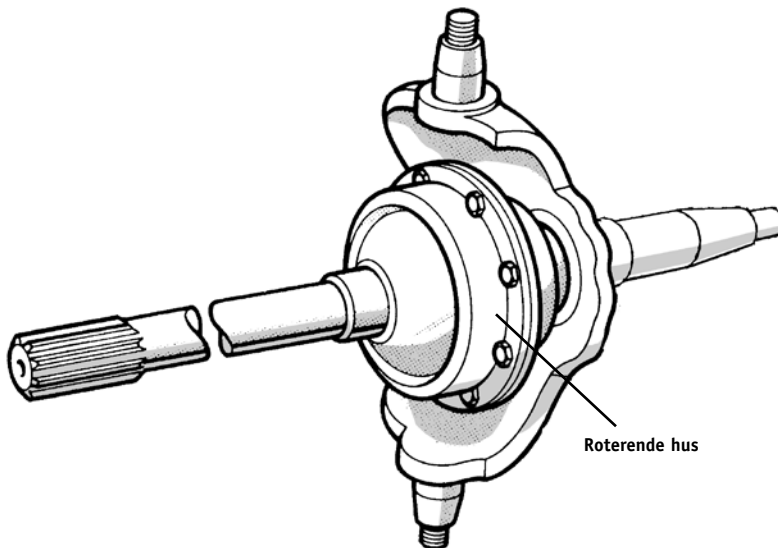
Tracta-leddet er bygget op af et gaffelstykke på hver sin akselende. Imellem disse gafler sidder der 2 koblingsstykker som altid danner en ret vinkel med hinanden. Det hele er holdt sammen af 2 kugleformede huse, der glider inden i hinanden.

De problemer Citroën havde med leddet, var sandsynligvis på grund af dårlig og upræcis fabrikation. Senere er leddet blev brugt med succes, bl.a. af Saab.

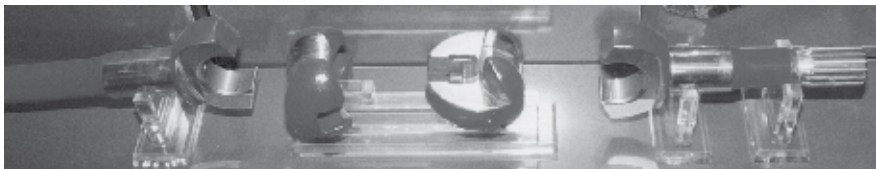


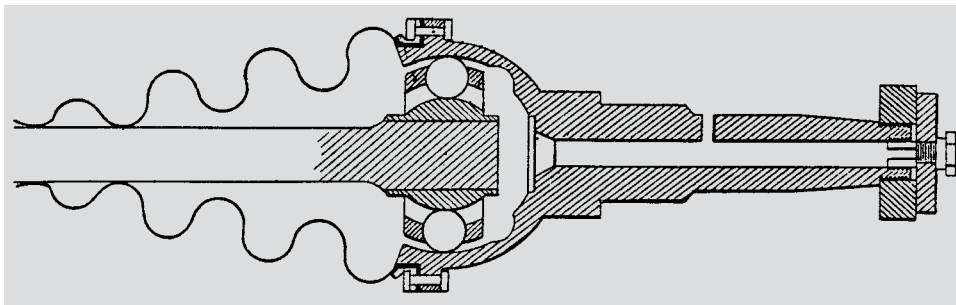
Tegningerne viser de to forskellige typer Tracta-led, hvor det øverste er med fast hus og det nederste med roterende hus.

Det faste hus er integreret med svingstykket, i modsætning til akslen med det roterende hus, hvor svingstykket mere ligner dét vi kender.



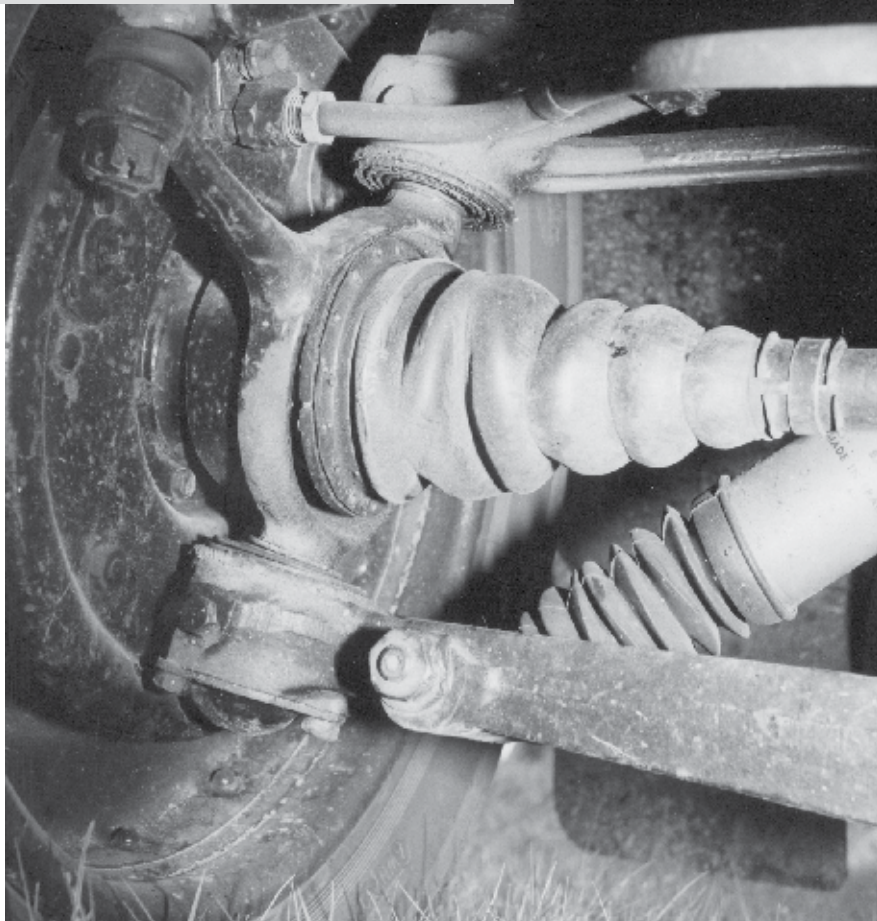
Her ses et foto af en adskilt aksel; her kan man (med lidt god vilje) se hvordan de enkelte dele griber ind i hinanden og overfører kraften...

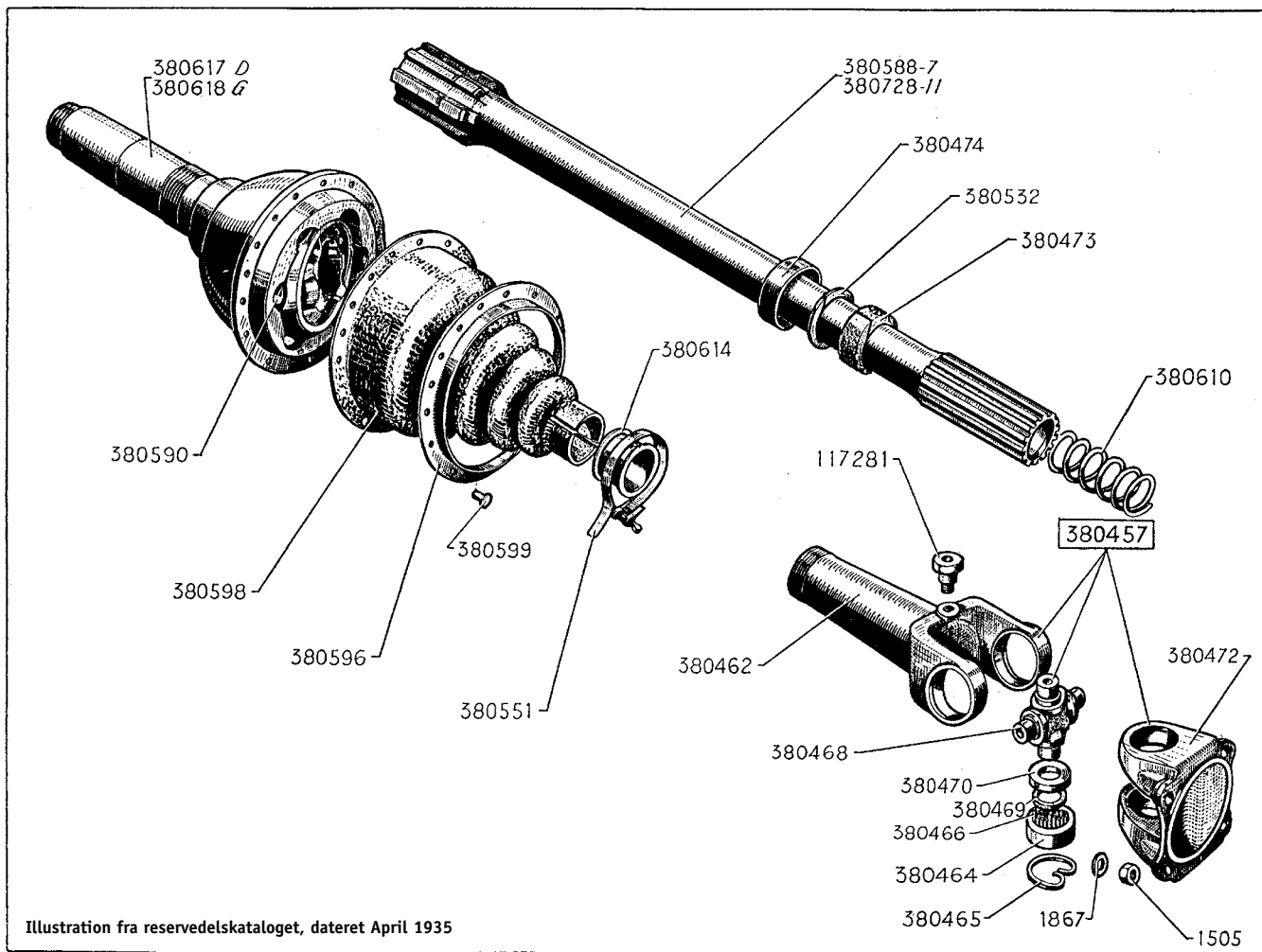




Rzeppa-leddet

Rzeppa-leddet blev opfundet af Alfred Hans Rzeppa (udtales Sheppa) i 1920'erne. Leddet blev oprindeligt lavet til maskintransmissioner og til flyvemaskiner. Leddet består af 4 væsentlige dele: en inderspart, en yderspart, en række kugler mellem de to dele og en kugleholder. Det er vigtigt at kuglerne altid står i det plan der halverer vinklen mellem akslerne. Hvis dette ikke er tilfældet, vil kugleholderen blive slidt meget hurtigt og forårsage den klinkende lyd, kaldet Rzeppalyden. I det oprindelige design, der blev brugt af Citroën, var der ingen anordning til at styre kugleholderens position, så derfor var holdbarheden meget dårlig. Et år efter Citroën's fiasko blev leddets konstruktion ændret, så en speciel tap kunne styre kugleholderen. Denne ændring øgede holdbarheden markant, men det eliminerede ikke sliddet på kugleholderen. Det er først da man finder på at forskyde kuglesporene lidt sideværts, at leddet bliver rigtig driftsikkert. Nu behøves styretappen til kugleholderen ikke, idet kugleholderen automatisk stiller sig i den halve vinkel af akslerne. I dag er Rzeppa-leddet det mest almindeligt brugte led, også hos Citroën.

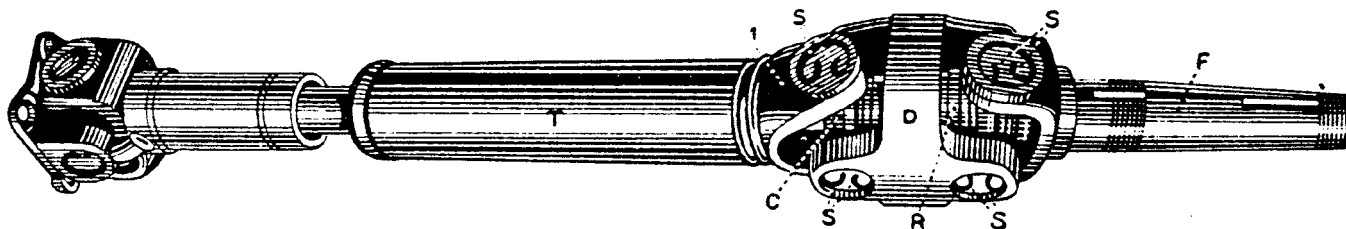




Rzeppa-drivakslerne blev som tidligere nævnt monteret på 7erne helt op til midten af 1935. Ud over sliddet på kugleholderen, var de også meget følsomme med hensyn til smøring. Datidens fedt var ikke af samme høje kvalitet som vi kender i

dag, og som om det ikke var nok, havde man forsynet drivakslerne med lædermanchetter, der som bekendt ikke er vandtætte. I betragtning af den begrænsede holdbarhed, havde Citroën et fordelagtigt ombytningstilbud, hvor man kunne få

ombyttet sine gamle Rzeppa-drivaksel, med de nyeste Glaenzer-drivakslar til en specialpris. Dette tilbud gjalt frem til oktober 1938.



Glaenzer-leddet

Det mest simple kardanled er et enkelt kardankryds, der som bekendt giver en uens vinkelhastighed. Hvis det bliver brugt i en forhjulstrukken bil, vil det få forhjulene til at ryste voldsomt, når man drejer.

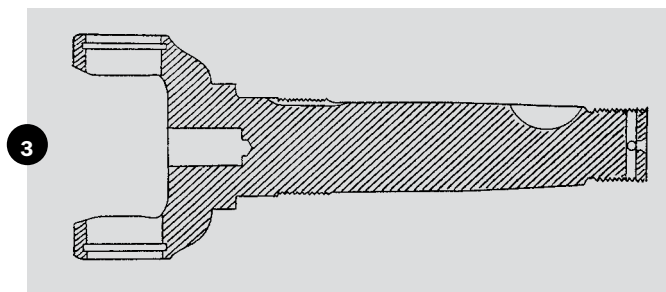
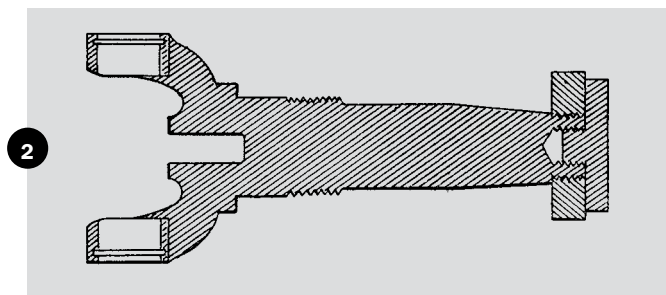
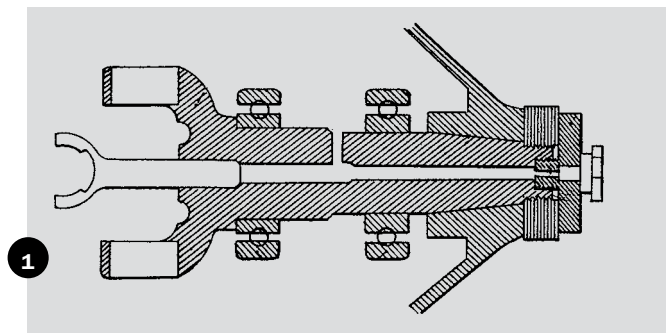
Filosofien i Glaenzer-leddet er så, at placere 2 kryds lige efter hinanden, så den uens vinkelhastighed herved kan "neutraliseres". Det kræver dog at de sidder helt præcis ud for hinanden, så derfor er Glaenzer-leddet forsynet med en styretap, til at sikre dette.

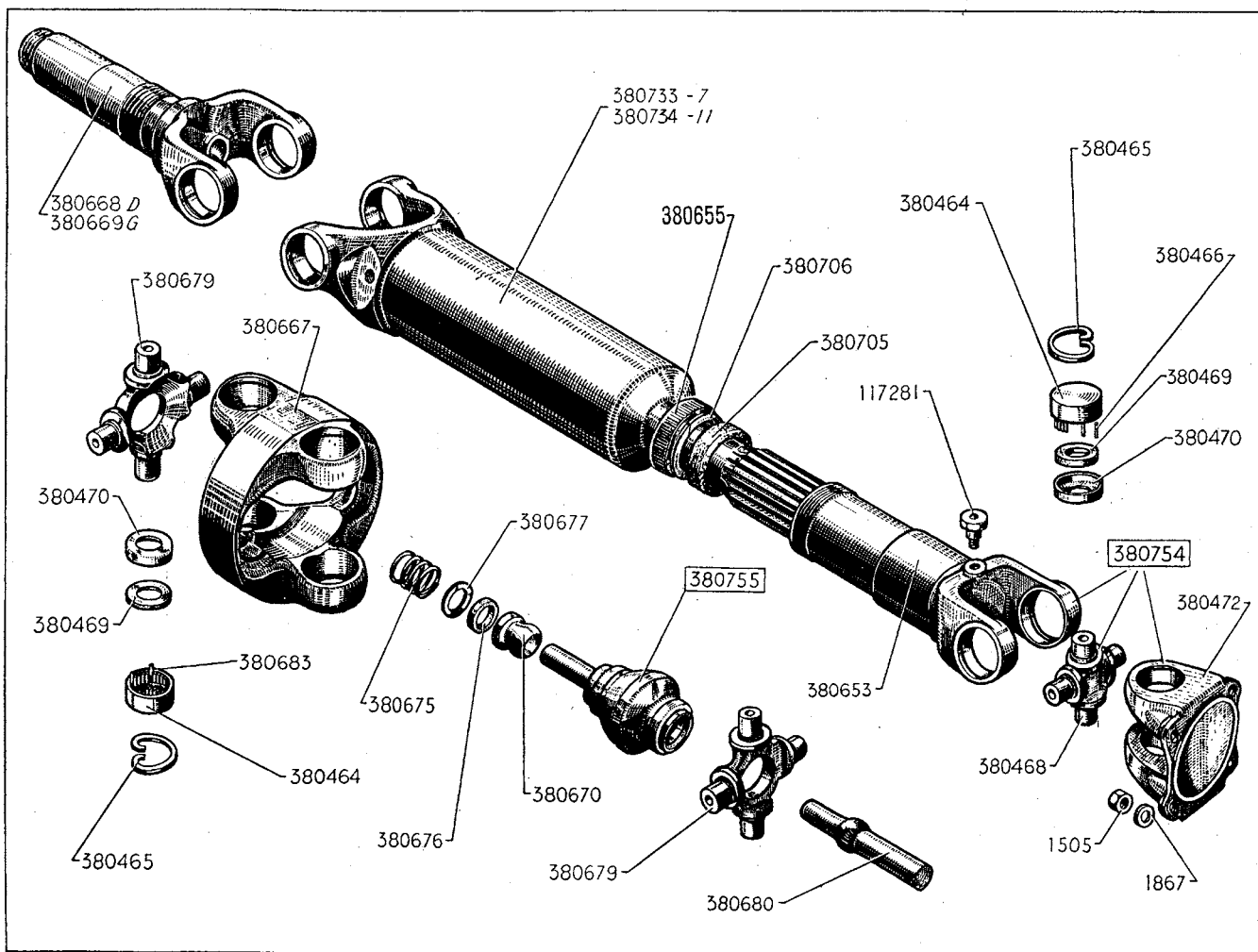
Øverst på siden, samt på tegning 1 ses den første type Glaenzer-aksel. Den er kendetegnet ved gennemboingen af spindlen, der tjener til smøring af forhjulslejerne. Smørepielen sidder yderst på akslen. På tegningen ses også styretappen til kardankrydsene - der lukker smørekanalen af. Denne aksel blev indført i slutningen af 1934.

Tegning 2 viser den næste model, hvor smørekanalen er droppet, men hvor man stadig har en kontramøtrik - en "prop" i møtrikken til bremsetromlen, for at forhindre den i at skrue sig løs.

Den 3. model fremkom i slutningen af 1935 og har almindelig kronemøtrik med split til bremsetromlen og måneformet not, hvor de tidligere havde fladnot.

Den 4. model, som kom et år senere, er magen til nummer 3, men i en væsentlig forbedret stål kvalitet.





I forhold til de andre typer led, er Glaenger-leddet ikke nær så følsomt over for manglende smøring. Det er faktisk først på de allersidste modeller, at man forsyner dem med gummimanchetter.

De første Glaenger-aksler var forsynet

med hule spindler, så forhjulslejerne kunne smøres udefra. Denne smøregang svækkede spindlerne, så de let knækkede. Derfor forsvandt denne smøregang på de senere udgaver af leddet.

Den første type Glaenger-aksel (den med smørekana-len) er let genkendelig, på grund af det tykke akselrør



TABLEAU DES TRANSMISSIONS

DÉSIGNATION	7 et 11 L			11	
	Diamètre extérieur des cannelures, côté boîte			Diamètre extérieur des cannelures, côté boîte	
	31 m/m 7	26 m/m 9		31 m/m 7	
	Arbre forgé	Arbre forgé	Tube et embout soudés	Arbre forgé	Tube et embout soudés
<i>1° Joints doubles à aiguilles.</i>					
Transmission complète avec arbre, fusée, pivot et roulements, pour montage sans porte-pivot	{D. 380.839 G. 380.840	380.847 380.848	380.716 380.721		
Transmission complète avec arbre, fusée, pivot et roulements, pour montage avec porte-pivot	{D. 380.855 G. 380.856	11 L soudé		380.843 380.844	306.128 306.129
Transmission avec arbre et fusée	{D. 380.841 G. 380.842		380.849 380.850	380.845 380.846	306.642 306.643
Arbre nu (droit ou gauche)	380.765	380.799	380.733	380.766	380.734
<i>2° Joints à billes.</i>					
Transmission complète avec arbre, fusée, pivot et roulements pour montage sans porte-pivot	{D. G.	306.047 306.048			
Transmission complète avec arbre, fusée, pivot et roulements pour montage avec porte-pivot	{D. G.			306.122 306.123	
Transmission avec arbre et fusée	{D. G.	305.523 305.524		380.753 380.752	
Arbre nu (droit ou gauche)		380.588		380.728	
<i>3° Joints Tracta à cloche fixe.</i>					
Transmission complète avec arbre, fusée, pivot et roulements pour montage avec porte-pivot	{D. G.			306.125 306.126	

GUF for reservedels-katalog-fetichister!

Den eneste udgave af TA-reservedelskatalogerne, der beskriver samtlige typer drivakster (Tracta, Rzeppa og Glaenger) er fra april 1935, hvor det til og med er sat op i dette fine skema. Bemærk, at der er mange forskellige aksler, alt efter hvilken TA-model det drejer sig om.

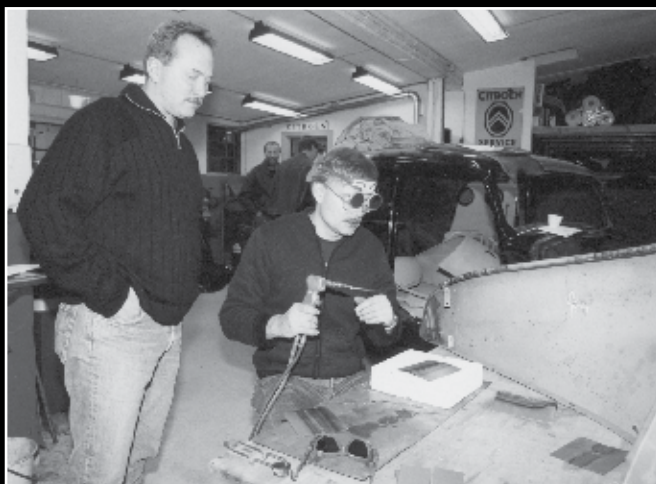
En kuriositet er det også, at Tracta-akslene med fast hus kun findes til model 11 - altså Normal/Familiale.



På klubmøderne i Roskilde kan man andet end at drikke kaffe. Her er et par billeder fra mødet i januar, hvor der var lejlighed til at prøve at svejse med Dillon og modstandssvejsere. Her er det vor formand i aktion ved apparaturerne.

Herover ses Per Bødker sammen med Stig Larsen og John Reele.

Fotos: Eugenio Lai.



Fra de gamle fotoalbum...

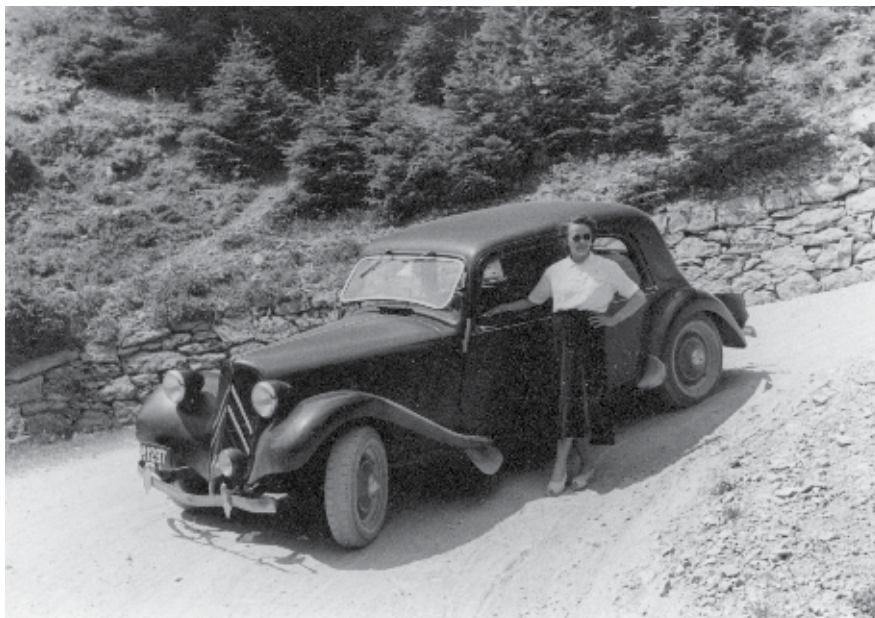
De fine fotos har vi lånt af Claus Thorkild Petersen (se Attraction 238 side 20).

Sporten tilhørte i sin tid Claus' forældre, og er tilsyneladende af årgang 1947. Skærmbeskyttelsespladerne af "muslinge"-model blev kun brugt på denne årgang. Billedet her til højre er taget et sted i alperne i sommeren 1949 og mon ikke billedet fra grænseovergangen (Kruså?) er sikkert fra samme tur.

Det var ikke særlig almindeligt at køre langture i udlandet på den tid.

Bilens skæbne kendes desværre ikke...

-jmn



Ser vi dramatikken? Et gammel kneb: Claus Thorkilds mor læner sig kraftigt bagover, faktisk så meget, at hun er tæt på at vælte, men hun holder godt fast i bildøren. Far drejer så kameraet lidt i urets retning - og så ser bakken rigtig stejl ud! På det lille billede herunder er vist en mere realistisk vinkel på situationen...!



KØB & SALG

Sælges:

Reserve dele (eksempler):

Kofangere alle typer excl. "15", 950,-

Benzintank Sport 39-51, 1800,-

Baglygte Harpon (type 5) komplet, 475,-

Ældre baglygter excl. glas

Bundplade m. forstærkninger Sport,
1300,-

Rep.-stykke til reservehjulsbagklap h/v
130,-

Tagrender, pr. sæt, 500,-

Chevroner alle typer, fra 250,-

Kantliste til grill, alu med clips, 250,-

Kantliste til grill chrom med clips, 375,-

Vandfordelingsrør til topstykke, rustfrit,
70,-

Få reservedelsliste tilsendt.

Olav Fredslund, tlf: 8687 7545

Købes:

Fælg ikke skæv tilstand gl.type til tracti-
on 34-36 med 6 bolthuller købes.

Christen Justesen 98 44 23 30

email justark@post11.tele.dk



Hans-Henrik Sørensen har taget disse flotte fotos
af Helge Gedebergers Commerciale i fuld firspring
langs Vesterhavet...