



1970-2010

A T T R A C T I O N 2 8 6

48. årgang · April 2010



TRACTION SPECIAL

Traction Avant Danmark

Bestyrelsen:

Formand - indmeldelse:

Eugenio Lai

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

e-mail: eugenio@traction.dk

Kasserer:

Carsten Thylgård

Grønnemose Allé 75, 2.th.,
2860 Søborg.
Tlf: 38 33 66 20 (eft. 19.30).
Mobil: 30 54 64 77.

e-mail: carstenthylgaard@hotmail.com

Sekretær:

Jens Møller Nicolaisen

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

Aktiviteter - øst:

Torsten Laursen Vig

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

Aktiviteter - vest:

Knud O. Pedersen

Slåenvej 1, Taulov,
7000 Fredericia.
Tlf: 75 56 29 66.
e-mail: kops1@stofanet.dk

Aktiviteter:

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

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



www.traction.dk

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: peter@byplantegnstuen.dk

Bladet udkommer 4 gange årligt; næste nummer omkring 1. juli Deadline til dette nummer: 1. juni!

Medlemsbidrag er velkomne!

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

Klubbens bankoplysninger:

BG Bank - Serviceafdelingen
Nørre Voldgade 68,
DK-1358 København K

Indenlandske bankoverførsler:

Reg. nr. 1551, konto nr.: 8280584

Udenlandske bankoverførsler:

IBAN nummer: DK81 3000 0008 2805 84
SWIFT – BIC : DABADKKK

Girokonto: 828 0584

Husk at angive navn på afsender/indbetaler.

Fra formanden

TAD er som bekendt tilsluttet Motorhistorisk Samråd, hvilket er meget godt da MS er det organ, der varetager gammelbil-interessen. Efter et turbulent årsmøde blev det vedtaget at medlemskabet blev forhøjet fra 7,50 til 20 kroner pr. medlem. Begrundelsen var at man vil oprette et sekretariat for at være mere synlig og bedre kunne påvirke politikerne. Vi har altid støttet MHS, men bestyrelsen syntes at kontingentforhøjelsen var meget voldsomt at man manglede debat tilsluttede klubber. TAD er stadig tilsluttet MHS, og det vil vi være fremover, såfremt vi fortsat får noget ud af medlemskabet. Det ser ud at MHS faktisk har taget hensyn til kritikken, og meget er sket siden generalforsamlingen. Hold dig orienteret på www.motorhistorisk.dk.

Sommertræf holdes i Nordjylland i år, datoen er desværre den samme som Traction Norge har valgt til deres sommertræf, hvilket betyder at vi nok ser vores Norske venner. Situationen er opstået ikke på grund af manglede kommunikation, men fordi det var den eneste mulige dato i begge lande. Det er ærgerligt.

For de nye medlemmer, og selvfølgelig alle andre, der har brug for at få at vide mere om Traction - både teknisk og udviklingsmæssigt, jeg vil huske at klubben har en bibliotek. Oversigten kan ses i artiklen her i bladet.

Vi ses!

Eugenio Lai



Værkstedsdag

Til venstre et par fotos fra TAD-værkstedsdagen i Valby den 6. marts.

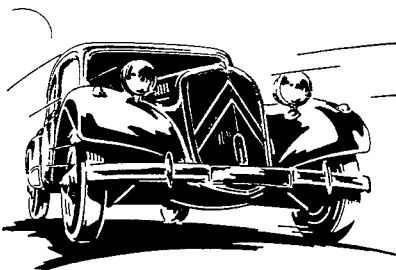
På trods af et pænt fremmøde (12-15 medlemmer) blev det ikke til den store arbejdsindsats ved det årlige værkstedmøde hos John Reele i Valby.

Henrik fik kigget lidt på én af sine gearkasser, men pakkede tingene sammen igen, efter at det var konstateret og nogle af dele var for gode til at blive brugt, mens andre var for dårlige...

Der er mange problemer med kvaliteten af de hovedbremsecylindre, der findes i handelen. Dette skyldes ofte ventilerne.

I øvrigt meldes der om en rigtig hyggelig dag - hvor nogen helt sikkert også lærte noget!

Fotos: Eugenio Lai



Nye medlemmer

Thomas Jacobsen, Søndervangen 32,
5854 Gislev
Bil: 11B 1955

Anders Andersen, Christiansgade 3,
3. Sal, 9000 Aalborg
Tlf. 25204613
Bil: 7c 1939

Fra redaktionen

I skrivende stund står bilerne stadig i garagen. Vinteren har været en evighed, og der har været tidspunkter hvor man kom til at spekulere over OM det i det hele taget nogensinde ville blive forår. Men idag var det dejligt vejr... og lige pludselig er den der jo. Når vi skriver april, så skal det være forår - og så er sæsonen pludselig i fuld gang, med masser af aktiviteter. Der vil være noget at køre til med gammel bil i næsten hver eneste weekend sommeren igennem. Både i TAD og blandt andre bilklubber, har der nok aldrig været flere arrangementer!

I dette nummer handler det blandt meget andet godt om.... numre igen! Torsten har lavet en fin artikel om bilernes motornumre - og jeg følger lige lidt op på den nummer-artikel jeg skrev i Attraction 284. Endnu et par ture til Paris har givet ny viden - og selvom der stadig skal samles mere information, er der ingen grund til at vente med at fortælle noget om de ting, man kan udlede af fabrikkens stelnummer - kaldet numero de coque. Vi bliver klogere hele tiden...

Vi vil også gerne takke Pim Berends for en fin artikel om hans meget flotte Familiale - den kan måske være til inspiration for Bjarne Olesen, der fortæller om "fars bil".

Næste blad er et sommernummer - lad os høre fra jer, om ture og oplevelser med bilerne!

-red/jmn.

Lørdag den 24. april

TAD-stumpemarked hos Lena og René i Taulov. Se sidste blad eller på klubbens hjemmeside. Tilmelding på tlf: 75 56 32 09 eller 22 33 62 39.

Weekend 24-25 april

Citroen-Story i Zolder, Belgien.

Søndag den 2. maj

Madpakketur/skovtur på Sjælland . Vi mødes hos Lene og Torsten, Bakke-draget 75 i Roskilde til morgenkaffe kl. 9.00. Derefter går turen ud i det blå! Tilmelding gerne en uge i forvejen til Torsten på tlf: 46 32 17 62.

Weekend 8.-9. maj

Tur til Friedrichsstadt - se sidste blad/hjemmesiden.

Fredag-søndag 21-23 maj

Svenska B11-klubbens Sommermøde i Karlstad. Invitation kan hentes på hjemmesiden.

Pinsen, 23-34. maj

Veterantræf i Græsted. TAD har stand.

Søndag den 13. juni

Fransk Biltræf på Gisselfeldt. Se invitationen her i bladet.

Weekend 20-22. august

TAD Sommertræf 2010 i Hanstholm.

Weekend 20-22. august

...og skulle du være forhindret i at køre til Hanstholm fordi du tilfældigvis opholder dig i Norge, er der også Sommertræf her! Se hjemmesiden.

- se også www.traction.dk

Fra de gamle fotoalbum!

På klubmødet i Roskilde her i marts, havde Niels Plougmann medbragt en meget sjovt gammelt fotoalbum - lånt af en ven, der har fundet det på et loppemarked.

Det ser ud til at bilens ejer hed Henning Elbirk - men i hvert fald stammer billederne fra ferieture med afgang fra Østerbro til Paris, Lugano og Skotland i årene 1953-54.

K2347 er en Normale, årgangen tilsyneladende 1950-51. (Det kan være Eugenio en dag fanger stelnummeret i Landsarkivet?). Bilen er lys grå - måske i en tofarvet udgave, hvor vognsiderne er en anelse lysere end resten. Det ser sådan ud på ét af billederne og vi har før set denne farvekombination, bl.a. på en tilsvarende bil som Citroën havde udstillet på Forum-udstillingen i 1950.

På den tid var det ikke alle og enhver, der tog afsted på den slags langture i Europa. Fotoalbummet er også spækket med små udklip og maskinskrevne rim samt diverse biletter... ret charmerende!

Man behøver vist ikke at være professor i geografi, for at se hvor de fleste af billederne er taget. Billedet med biltoget er fra St. Gotthardt-tunnelen - og dét nederst til højre fra et sted i Skotland.

-jmn.





Klubbens bøger

Traction Avant Danmark råder efterhånden over et ret stort antal bøger som kan lånes af medlemmerne.

Udlånet foregår på den måde, at bøgerne på opfordring sendes til de medlemmer som gerne vil låne. Udsendelsen af bøger betales af klubben. Returforsendelsen betales af den som har lånt.

Bogudlånet foregår via "klubbibliotek, arkiv og butik" som administreres af Erik Hougaard, Thulevej 41, 7100 Vejle. Telf. 75 83 00 49.

Her er en liste over de nuværende titler og fotos af udvalgte forsider. Meningen er i næste omgang, at denne liste i opdateret udgave med alle forsidefotos lægges op på klubbens hjemmeside.

I øjeblikket er der 43 titler i klubbiblioteket, som spænder fra de store klassiske "Traction- og Citroënbibler" over de mere populære og magasinagtige "billedbøger" fra bl.a. de store ICCCR-træf til de mest udmyge genoptryk af gamle motorblade og tekniske journaler fra 30'erne, 40'erne og 50'erne.

Sammenlagt vil man med klubbens bøger få en rigtig god indføring i det store stof, som er til rådighed for tractionister overalt på kloden. Stoffet er mest til rådighed på fransk, men en del ligger også på engelsk, hollandsk eller tysk. Kun meget lidt på dansk. Og det kan ikke skjules at de fleste af de gode kildekrifter kun findes på fransk.

De fleste entusiaster her til lands vil med lidt held og lidt hjælp fra Googles oversætterprogram kunne hakke

sig igennem de fleste billedbøger på fransk. Det er trods alt nemmere at forstå tekst sammen med relaterede fotos.

Hvis nogle bøger særligt skal anbefales må det være:

1) Olivier de Serres store bog om Tractionen - Le Grand Livre Traction Avant, som klubben faktisk råder over i både 1. (1985) og 2. udgaven (1993). Den er faktisk i mellemtiden (2008) kommet i en endnu flottere 3. udgave, som klubben dog ikke råder over endnu.

2) Jérôme Collignons grundige kronologi over tractionens udvikling fra 1934-42. Bogen er fra 2001.

3) John Pressnell, Citroën Traction Avant om tractionen i hele perioden. Bogen er god, med mange fine fotos - og er på engelsk. Den udkom i 2005. ISBN 1.86126.614.6. Desværre råder klubben endnu ikke over denne bog, men redaktionen anbefaler at den bliver anskaffet til udlån.

/pij



Sjovt nok er to af de ældste bøger i klubbiblioteket faktisk på dansk. Det er disse to titler, som beskriver Citroëns berømte larvefodskrydstogter med Kegresse i Asien og Afrika.



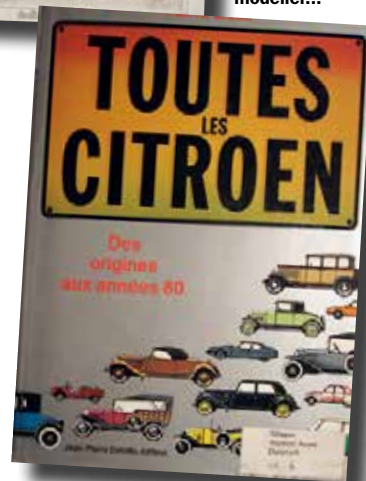
Le Grand Livre haves i 1. og 2. udgave i biblioteket..

Traction 1934-42 er den bedste kronologi..

L'Album de la Traction er en sjov billedbog som skildre alle modeller i krig og fred.



Toutes les Citroën var i 1980'erne en ultimativ flot bog om alle modeller...



Nr.	Titel	Forfatter	Forlag	År	Sprog	ISBN
1	Traction Avant Le grand livre	Olivier Serres	E.P.A.	1985	Fransk	
1A	Traction Avant Le grand livre	Olivier Serres	E.P.A.	1993	Fransk	2-85120-425-4
2	Les Camions Citroën	Fabrien Sabates & Wouter Jansen	Massin Editeur		Fransk	
3	The Brititish Citroën	Malcolm Bobbitt	Allan Townsin	1991	Engelsk	0.86317.167.2
4	L'Album de la Traction	Jacques Borge & Nocolas Viasnoff	E.P.A.	1978	Fransk	2.85120.073.9
5	André Citroën les cheverons de la gloirie	Fabrien Sabates & Sylvie Scheitzer	E.P.A.		Fransk	
6	Toutes les Citroën	René Bellu	Jean-Pierre Delville	1980	Fransk	2.85922.014.3
7	Toute l' historie Traction Avant Citroën	Olivier Serres	E.P.A.		Fransk	
8	Le double chevron nr. 74				Fransk	
9	Operation Dragon un raid Citroën en Chine	Michelle Boivin & Bernard Assel	E.P.A.			
10	Amsterdam - Moskou 1991		Caar - International			
11	Le grand livre Citroën tous les modeles	Olivier Serres			Fransk	
12	L' album de la traction	Jacques Borge & Nocolas Viasnoff	Éditions EPA		Fransk	
13	Collection auto archives nr. 3	Fabrien Sabates				
14	Collection auto archives nr. 5	Fabrien Sabates				
15	På larvefødder gennem Afrika	G.M. Hardt & L. Audouin	Chr. Erichsens forlag	1936	Dansk	-
16	22...! V'là les traction	Fabrien Sabatès	Massin Editeur		Fransk	2-7072-0175-8
17	Det Gule krydstog	Georges Le Fèvre	Chr. Erichsens forlag	1937	Dansk	-
18	Citroën traction avant gold portfolio	R.M. Clarke	Brooklands book	1990	Engelsk	1-85520-0317
19	Paris - Moskow - Paris 1984					
20	Autohistorica nr. 3-4 1979				Svensk	
21	Les archives collectionneur Citroën 7-11-15		E.T.A.I.		Fransk	
22	Citroën Traction Avant 1934-1957	R. M. Clarke	Brooklands Book	1985	Engelsk	0.906589.126
23	Les traction avant	Daniel Puiboube	Editions Atlas		Fransk	
24	Citroën - les grandes marques	Jean-Pierre Dauliac	Librairie Gründ	1987	Fransk	2.7000.5180.7
25	Der Klassiche Citroën	Fabrien Sabates			Tysk	
26	Les Fabuleuses Traction	Fabrien Sabates	E.P.A	1984	Fransk	2.85120.204.9
27	7. ICCCR Lorelay, Tyskland					
28	8. ICCCR Flevohof, Holland					
29	9. ICCCR Herning, Danmark	Jens Møller Nicolaisen	ICCCR i Herning	1995	Dansk	87.985617.0.7
30	10. ICCCR Clemond-Ferrand, Frankrig					
31	La 22 enquête sur une mystérieuse Citroën	Fabrien Sabates & Herve Laronde			Fransk	
32	De traction, de Citroën 7, 11 en 15 in Nederland	Rob en Wouter Jansen				
33	11. ICCCR Chevetogne, Belgien					
34	Danskernes veje	Niels Jonassen	Borgen	1990	Dansk	87.418.5894.8
35	La Citroën traction de mon père	Yves Buffetaut & Antonie Demetz	E.T.A.I.	1997	Fransk	2.7268.8277.3
36	Le guide Traction 1934-1942	Jerome Collignon	E.T.A.I.	2001	Fransk	2.7268.8352.4
37	Klip, - fra Citroëns historie i DK 1919-1966	Jens Møller Nicolaisen	Citroën Danmark	2003	Dansk	
38	Traction Avant Belgium	Olivier Lemesre	Nostalgia Editions	1998	Fransk	
39	Traction 15 Six Reine de la route	Dominique Pagneux	E.T.A.I.		Fransk	
40	Francois Lecot 400.000 km en Traction	Fabien Sabates & Gilles Blanchet	S.P.E.	1997	Fransk	2.912838.01.0
41	Traction un fabuleux destin	Serge Defradat			Fransk	
42	Traction Passion					
43	Legenden om Citroën	Christian Frost	Forlaget Benjamin Aps	2004	Dansk	87.90913.25.6

Min fars traction nr. 577.602



Det er ikke helt almindeligt at traction-ejere kan prale med at deres bil har været i samme familie over flere generationer. Men det forekommer jo og lige i øjeblikket er Bjarne Olesen, som selv er fra 1969, gået i gang med restaurerer familieklenodiet, en grå 11 sport af

årgang 1951, som har været i familiens eje siden 1962.

Der er lang vej igen til bilen er ude og køre, men det går fremad og lige nu er Bjarne startet med at skille den ad for derefter at gå igang med motor og

gearkasse, som er det det »nemmeste«-sted at starte, når man som Bjarne er smed/maskinarbejder med speciale i konstruktion af maskiner.

Den danske del af historien om bilen starter i 1959, hvor den 3. okt. frem-

stillet for Toldvæsenet mhp. udfærdigelse af dansk toldattest. Den daværende ejer civilingeniør H. Kjær i Farum havde hjembragt bilen som rejsegods fra Frankrig og fik den da indregistreret og toldbehandlet i Danmark. Bilen bliver senere solgt til en osthandler i Stenløse, som imidlertid kører galt i bilen og den bliver trykket voldsomt, da den ender på taget.

Svend Olsen køber den af osthandleren i 62 for 800 kr. Taget bliver skåret af en »førkrigsbil» og svejset på og Svend, som er Bjarne far, får den indregistreret i juni samme år.

Svend, der er født i 1930, får altså som 32 årig »bil« - en 11 år gammel Citroën 11 Sport. Et almindeligt og alligevel lidt aldrende automobil i 62. Men den var sikkert i udmærket stand og kørte for Svend og familien fra 1962 til 1972 uden problemer. Svend er øjensynligt glad for bilen, men i 72 står den til udskiftning. Bilen bliver afmeldt og gemt væk i kælderen.

Bjarne fortæller, at han som barn kan huske den fra kælderen. Jeg sad ofte dernede på en stak bildæk og drømte mig lidt væk, mens jeg sad og betragtede vognens smukke linier og detaljer. Den stod i vores kælder i ca. 10 år og jeg sad ofte og tegnede den helt »fantastiske« bil. I vores kælder var der også værksted og det var fars plan at han ville sætte bilen istand - på et tidspunkt når der blev tid. Bilen blev også startet ca. 1 gang årligt og fik igennem alle årene et par omgange på håndsvinget når far kom forbi.

Omkring 1982 blev Citroënen imidlertid

flyttet, fordi far ville bygge en sejlløle i kælderen. Bilen måtte vige og jollen blev bygget. Bilen blev dog ikke flyttet så langt væk, men blev stillet i skuret. Det med »skuret i haven« var nok en nødløsning, hvor at den bare skulle ha' stået et par år, mens Svend byggede båd. Jeg tror at tanken var at tractionen skulle ned i kælderen igen, men det kom den aldrig.

Heldigvis kan jeg glæde mig over at den ikke, som måske næste skridt var blevet, parkeret i haven. Det var jo en forholdsvis almindelig bil dengang og måske som sådan ikke særligt bevarelsesværdig. Men den fik lov at blive i skuret, hvor den blev stående indtil 2009...

Bjarne begyndte at interessere sig for Citroënen igen for et par år siden og sidste år kom den så ud i dagslyset, som det fremgår. Smuk er den jo ikke ligefrem, men der er ingen tvivl om at opholdet i skuret har skånet den rent »plademæssigt«, hvor den faktisk er i meget god stand. Jeg tror at bilen på den front er sluppet relativt let over de næsten 30 år som »bortgemt«. Dog fandt jeg flere musere der rundt om i bilen da afmonteringen af indtræk mv. startede.

Fortsættelse følger i de nærmeste år...
Idéen er at Svend skal ud at køre traction igen...

Bjarne Olesen/ pj





Motornumre

De fleste har vel stået og undret sig over hvad motornumret betyder, og om der er et system i dem. Der findes pt. ikke noget entydigt svar på det spørgsmål, men vi ved dog nok til at kunne konkludere, at der er et vist system i dem.

Alle TA-motorer er forsynet med et motorskilt af aluminium, monteret på højre side af motoren undtagen 15six, hvor skiltet sidder på venstre side. Fra 1934 til 1955, hvor 11D-motoren kommer, består motornummeret på aluminiumsskiltet af 2 bogstaver og 5 tal. På 11D-

motoren er bogstaverne forsvundet og der er nu 7 tal.

I skemaet har jeg forsøgt at give et bud på betydningen af motornummeret.

Det er sværere at definere betydningen af det 2. bogstav, men det har nok været et "seriebogstav" f.eks. FB 01000 – FB 02000 hvorefter man har skiftet bogstav til FC, men det er kun en formodning.

Efter 1946 kan man dog uddrage noget af det andet bogstav. Motorer med

kombinationen fra AB til AP har siddet i en 11BL og fra AQ til AX har siddet i en 11B, herunder også Familiale.

Tallene efter bogstaverne er en fortløbende nummerering.

På selve motorblokken ved siden af motorskiltet findes også nogle tal indstøbt f. eks. 6-8-37 Det er støbedatoen for motorblokken, som er vist på denne måde frem til og med 1950. Fra 1951 kan man stadig bestemme støbeår og dato, men det ser anderledes ud f. eks. 211A Det kan oversættes til 2-11-51, da A = 1951, B = 1952, C = 1953, D =

Af Torsten Vig



Tv en 7C-motor fra omkring 1936.

Derunder et fint skilt med S'et -en fabriksrenoveret motor før krigen.

Motorplade på en 15six 1953



1954, E = 1955, F = 1956, G = 1957.

Indimellem ser man andre motorskilte. Disse er som regel specielle skilte som findes på fabriksrenoverede motorer, som har deres egen nummerering. Før krigen var det et meget stort messing- eller aluminiumsskilt. Efter krigen var det næsten magen til det almindelige motorskilt.

Andre skilte kan være fra motorrenoveringsfirmaer. Under anden verdenskrig forsynede tyskerne ofte bilerne med deres egne identifikationsplader, herunder også motorplader.



Herover ses øverst en førkrigsmotor - støbedatoen 23/7-1936. Nedenunder er det en efterkrigsmotor - bogstavet C angiver året (25/3-1953).

Efterkrigs fabriksrenoveret (ombytnings-)motor.

1. bogstav	Model:	Motorstørrelse
B	7A, 7B	72x80, 78x80
F	7C	72x100
D	7S, 11A, 11AL, 11B, 11BL, 11C	78x100
A	11B, 11BL, 11C (fra slutningen af 1946 til 1955)	78x100
P	15six	78x100 (6-cyl.)



Numero de Coque?

I Attraction nr. 284 skrev jeg lidt om de forskellige numre, der findes på en Traction.

Siden da har jeg været to gange afsted og tilbragt 4 hele arbejdsdage med at studere de gamle støvede bøger på Le Conservatoire Citroën.

Jeg har to projekter her. Dels arbejder systematisk på at registrere de danske førkrigstractioner. Som nævnt forlod de jo Frankrig uden stelnummer og blev sendt hertil som reservedele, for igen at blive til biler på samlefabrikken i København. Oplysningerne vil, sammen med Eugenios informationer fra Toldvæsenet og TAD's register, komme til at give et yderst detaljeret billede af bilernes danske historie - produktion, sendinger og meget mere.

Det andet projekt, som jeg nu har kastet mig over, handler om dét nummer, der i virkeligheden er det allervigtigste. Hos Citroën kalder man det Numero de Coque. Jeg vil hellere kalde det fabrikkens stelnummer - som det faktisk også betegnes i de gamle bøger.

I årevis har alle - både Citroën og diverse forfattere af kendte bøger - brugt det almindelige stelnummer som identifikation; nøglen til bilens produktionstidspunkt. Som jeg også var inde på sidst, så er det imidlertid ikke særlig præcist, når det gælder dateringen! Tværtimod!

Hvis man ordner bilerne efter produktionsdato, vil stelnumrene springe op og ned, og ofte variere med flere tusinde. Helt galt er det selvfølgelig med de

danske biler, hvor numrene ofte ligger så meget lavere, at det svarer til op mod et helt års produktion. En bil med stelnummer 2000 kan således nemt være betydeligt ældre end en bil med stelnummer 1000! Desværre har stelnummeret for mange været den eneste indikation af bilernes alder, hvilket har givet anledning til mange fejl, under restaureringer som ellers har været seriøse nok og hvor folk har gjort deres yderste for at bringe bilerne i original stand med de rigtige dele. I værste tilfælde er oprindelige ting blevet udskiftet eller ligefrem kasseret, for fx at blive erstattet af ældre, men uoriginale dele.

Grunden til alt dette er, at stelnummeret i virkeligheden ikke relaterer sig til produktionen, men til salget.

Når vi snakker om produktionen - og dermed de ændringer, der skete på bilerne gennem årene - så er det Numero de Coque, der er nøglen. Problemet er bare, at disse numre ikke er umiddelbart forståelige eller fortløbende, da der er flere forskellige serier, med forskellige bogstavkombinationer og intervaller. Derfor er der stor forvirring (og mange gætteri) i de forskellige bøger der findes om traction.

Det viser sig nu, at man med dette nummer faktisk kan datere langt de fleste tractioner så præcist, at man sige i hvilken måned bilen er færdiggjort på fabrikken!!! Det eneste der kræves, vil være en liste eller tabel over de forskellige produktionsserier - og den er jeg så gået i gang med at lave.

Nummeret har typisk to bogstaver, efterfulgt af 4-5 cifre. Bogstaverne siger noget om hvilken model det er. Model 7 starter fx med et A. Serierne kan så hedde AT, AV, AY, AZ, AS (der er mange muligheder), hvorimod AJ og AR altid er 11L'er. Normalerne har E som begyndelsesbogstav. Der er ikke nogen særlig orden, fx alfabetisk - desuden er der ophold i nummerrækken. En serie kan være "afbrudt" i en periode, for derefter at forsætte med et nyt, mere eller mindre tilfældigt talinterval. Visse intervaller findes ikke. Og der er endda eksempler på at et nummerinterval er sprunget over, for så at blive brugt senere! Dertil kommer, at visse serier afløser hinanden, hvorimod andre serier har kørt samtidig - måske på flere parallelle produktionslinier.

Men ved simpelthen at notere hver enkelt serie, hvornår den starter og hvornår den slutter, kan man få overblikket. Især når det bliver organiseret i et regneark. Det kommer til at tage et stykke tid, men det vil være indsatsen værd! Jeg håber på at nå tractionerne igennem i løbet af sommeren og selvfølgelig mangfoldiggøre listen. Andre kan så gøre det samme med D- og A-modeller, for her er systemet tilsyneladende helt det samme.

Det kan måske være lidt forvirrende, at bilerne så også har et karrosserinum-mer. Men hvis man tænker lidt over forløbet, da bilerne blev lavet, er det nu ikke så mystisk.

Fremstillingen af karrosserierne, med

presning og svejsning, kan jo ses som en selvstændig (første) del af produktionen. Her blev der banket et nummer i, numrene er fortløbende for den enkelte model, men knytter sig til modellen, hvilket er grunden til at to biler kan have samme nummer, hvis de ikke er samme model. De færdige karrosserier er så blevet sat på lager, indtil de skulle ind på selve produktionslinien - eller samlebåndet. Når karrosserinum-meret af og til findes på andre dele end selve skroget, så skyldes det sikkert, at det er dele, der er blevet tilpasset det enkelte karrosseri - på et tidspunkt hvor bilen endnu ikke har fået sit numero de coque.

Som nævnt i artiklen sidst, fremgår det ikke af numero de coque hvilken karrosserivariant bilen er (fx Berline, Cabriolet, Coupé), så derfor har karrosserinum-meret naturligvis været af betydning under selve produktionen. Hvornår i forløbet bilen så har modtaget sit numero de coque skal jeg ikke gøre mig klog på. Men hvor numero de coque er nogenlunde i fortløbende serier set i forhold til færdiggørelsesdatoerne, så springer karrosserinum-merne også ganske meget - sikkert fordi der har været stor forskel på, hvor længe karrosserierne har stået på lager før de blev hentet til selve samlebåndet.

En sjov ting, som jeg har bemærket er forresten, at der må have været én eller anden forskel på selve karrosseriet på en 7'er og en 11'er i de første år. De har nemlig hver sin karrosserinum-

serie. Først med overgangen fra 11AL til 11BL i begyndelsen af 1937 kører de fælles (fortløbende) numre.

Sådan vil der nok være mange ting, der enten åbenbarer sig eller opstår som nye mysterier, efterhånden som jeg kommer dybere ned i substansen.

Men det vigtigste er selvfølgelig det gennembrud, der ligger i at det nu bliver muligt - og nemt - at datere bilerne via numero de coque. Vel at mærke biler-nes produktionstidpunkt.

-jmn.





Rettelse

I vores store artikel om interiør (Attraction 281) beskrev vi indtræksstoffet, som vi kaldte "B". Dette stof blev brugt i 7C fra oktober 1935 og senere også i 11AL og BL.

Artiklen var baseret på egne observationer, da mange bøger om Citroën som bekendt indeholder fejl - fejl der bliver videregivet fra bog til bog.

Vi har kun set stoffet i beigefarvet. Men så fortalte Pim Berends os, at det også findes i gråt! Vi antog en lettere skeptisk attitude - men Pim kunne frembringe beviset: en velbevaret prøve af stoffet, som stammer fra en 7C, produceret i oktober 1935. Bilen oprindelig mørkeblå med sorte skærme.

Det er nok især de tidlige biler, med denne type stof i grå farve, og den har

i hvert fald ikke været så almindeligt som den beige. I Jerome Collignons bog, *Le Guide Traction 1934-1942*, nævnes ikke at det grå findes, men han skriver derimod at indtrækket altid er beige, uanset bilens farve.

Men altså: Stoffet findes i gråt, nu har vi set det.

Til gengæld skriver Collignon, at den tidligste type stof (som vi i vores artikel benævner "A") også findes i en grå version. Her snakker vi kun om modellerne 7A, 7B, 7S og 7C - og kun biler, der er leveret i farverne sort, blå og grå.

Vi må hellere lade være med at afvise, at Collignon har ret - men nøjes med et "måske", indtil nogen kan præsentere en vareprøve.

Torsten Vig og Jens MN.





Foto: jmn.

Restaurering af en 11 Familiale 1939

Tekst & foto:
Pim Berends

Jeg tror de fleste TAD-medlemmer kender mig fra Sommertræffene, som jeg ofte har deltaget i med min mørkeblå 11 Normale fra 1954. Jeg købte bilen i 1986 og den har bragt mig vidt omkring gennem de mange år, og dét uden større problemer.

Men jeg havde lyst til at restaurere en bil og fandt mit projekt for to år siden, på eBay. Det er en 11B Familiale fra 1939 (stelnummer 146.184) og den befandt sig ikke langt fra hvor jeg bor. Så jeg havde mulighed for at tage et kig på den før auktionen var lukket. Alt svejse- og malearbejde var allerede ud-



ført. For- og bagtøj var også renoveret, inklusive bremserne. Resten af bilen befandt sig i kasser - og det så i første omgang ud til, at alt var der.

Denne Familiale er udstyret med to klapsæder i stedet for tre - en variant, der fandtes sidst i trediverne. Men dét bedste var farven; den sjældne metalfarve "beige irisé" - en farve der også kun blev tilbudt i de år. Bilen var lakeret i den helt rigtige farve - koden blev fundet med hjælp fra Citroën i Holland. I 1939 var en Familiale i standardversion sort med røde pilotehjul, men når man brugte metalfarverne blev alle bilens



dele malet i dem. Bilen kører med Pilote-dæk i størrelse 185x400 ligesom de andre lange modeller og 15six.

Jeg besluttede mig for at købe bilen og færdiggøre restaureringen. Planen var at få den klar til træffet i Arras. Men det lykkedes dog ikke, bl.a. fordi leveringen af indtræksstoffet trak ud. Men der kommer jo mange træf i fremtiden og det er ikke godt at have for travlt når man restaurerer. Motoren var desværre i for dårlig stand til at kunne bruges, så jeg fandt en anden, med en bedre krumtap. Både motor og gearkasse er nu renoveret, så det bør kunne køre i mange år. Traction Universelle, den



franske klub, har fået nyproduceret det beige farvede "point de Hongrie" indtræksstof (se Attraction 281 s. 45-46 -red), som er det originale til bilen.

Undervejs har jeg fundet næsten alle de manglende dele, såsom de originale "Klaxon" blinklys til dørstolperne og "Harpon"-baglygterne (tak, Jens). Reserverhjulskappen er fra en ældre traction, men det er jo nemt at ændre i den nærmeste fremtid. Det var Torsten, der gjorde mig opmærksom på dét.

Efter to års intenst arbejde var bilen klar til at køre til syn og indregistrering. Oprindeligt kommer bilen fra Sydfrankrig og den har ikke tidligere været registreret i Holland. Et brev fra den sidste franske ejer og en attest fra Citroën var nok til registreringen. Idag er det meget let at få veteranbiler ud at køre, der er intet teknisk syn og ingen vejafgift. Import fra andre EU-lande er uden toldomkostninger. Desuden kan man få historiske (blå) nummerplader.

Der er selvfølgelig stadig ting, der skal gøres, såsom forsegling og diverse justeringer. Men bilen er klar til vejen. Desværre indtraf vinteren lidt for tidligt, så vi må vente til foråret!



Redaktionen ønsker Pim et stort tillykke med den fantastiske flotte bil!





Sodablæsning

...et nyt alternativ

Sodablæsning er en meget skånsom rensesproces, som man nu også kan få udført i Danmark.

Med sodablæsning er det muligt at afrense mange forskellige overflader såsom stål, aluminium, kobber, messing, glasfiber, træ og mange andre, uden at disse tager skade. Dog er det kun let overfladerust som kan fjernes med sodablæsning, hvorimod maling og rustbeskyttelse nemt kan fjernes. En anden stor fordel ved sodablæsning er at man ikke behøver den helt store adskillelse, da blæsningen ikke angriber gummilister og glasruder.

Selve blæsningen forgår ved hjælp af trykluft og sodium bicarbonat, bedre kendt som bagepulver. Når sodium bicarbonaten rammer emnet med stor kraft, sker der mange små eksplosioner, som slår malingen af. Sodablæsning deformerer eller ændrer ikke metallet, som det ses ved sandblæsning.

Metoden blev opfundet i 1972, da man ved restaureringen af frihedsgudinden skulle rense indersiden af de kobberplader som dækker statuen. Disse plader var behandlet med et tjæreprodukt som var meget vanskeligt at afrense med gængse midler, uden at beskadige kobberet. Sodablæsning viste sig at være perfekt til opgaven.

Firmaet Dansk Sodablæsning som er det firma der udfører blæsningen, har lavet lidt blæseprøver på et par traction pladedele for at demonstrere teknikken. Resultatet kan ses på billederne.



Generelt kan man sige at sodablæsning er fantastisk til at rense maling af, og man kan slippe for at skille alt i atomer, men rusten bliver siddende. Hvilket selvfølgelig betyder at rust skal fjernes på anden måde.

En vigtig ting at huske er, at sodablæste ting skal afrenses grundigt for rester af blæsemidlet, inden de males, da sodarester kan give problemer med malingen.

Sodablæsning er lidt dyrere end sand-

blæsning, men er et rigtig godt alternativ specielt ved emner der dårligt tåler sandblæsning eller andre hårdhændede afrensningsmetoder.

Dansk Sodablæsning

Se mere om sodablæsning og om firmaet på deres hjemmeside www.sodablasting.dk

Firmaet kan kontaktes på mail: tl@sodablasting.dk eller tlf: 31160402

-t/lv.



Tjæremasse og bejg forsvinder nemt,
bagefter kan rusten tages med en meget
nænsom sandblæsning eller afsyring.



KØB & SALG

Vil du have en Traction-annonce i bladet? Skriv, mail eller ring til redaktionen!



Sælges

Samlesæt, 15six i str. 1/8. Færdig-samlet størrelse 60x22 cm. Meget fint gammelt fransk sæt, som kan samles til årgang 48-52.

Johnny Hansen, tlf: 56 82 09 19.

Roskilde



Det må siges, at vinterens månedlige klubmøder i Roskilde har været et til-løbsstykke! Flere gange har vi været stu-vet sammen med alle Torstens' og Thomas' Normaler - i februar talte vi 23 medlemmer!

