

# ATTRACTION 304

52. årgang · Oktober 2014 · Citroënklubberne i Danmark



# 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:

#### Hens-Henrik Sørensen

Enighedsvej 3,

9000 Aalborg.

Tlf: 98 16 87 09, M: 20 32 87 09.

e-mail: hanshenrik@mail1.stofanet.dk

Sekretær:

#### Benny A. Jensen

Vingetoften 114,

2730 Herlev.

Tlf: 23 21 10 46.

e-mail: benny.jensen@cookmedical.com

Aktiviteter - øst:

#### Jørgen Hove

Julius Thomsens Gade 16, 2.th,

1632 Kbh. V. Tlf: 40 20 40 18.

e-mail: tad@7-11-15.dk

Aktiviteter - vest:

#### Finn Lyster

Smedebakken 26,

8630 Them.

Tlf: 86 84 72 49.

e-mail: finn-lyster@mail.dk

### Aktiviteter:

Klubbibliotek, arkiv og butik:

#### Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle.

Tlf: 75 83 00 49.

Værktøjsudlån - øst:

#### Torsten Laursen Vig

Slotsbakken 10, 4621 Gadstrup.

Tlf: 30 30 56 36.

Værktøjsudlån - vest:

#### Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle.

Tlf: 75 83 00 49.

Vognregister:

#### Torsten Laursen Vig

Slotsbakken 10,

4621 Gadstrup. Tlf: 30 30 56 36.

### Klubbens bankoplysninger:

Nøresundby Bank

Ellehammersvej 51,

DK-9430 Vadum

*Indenlandske bankoverførsler:*

Reg. nr. 7456, konto nr.: 1039749

*Udenlandske bankoverførsler:*

IBAN nummer: DK8074560001039749

SWIFT - BIC : NRSBDK24

Husk at angive navn på afsender/indbetaler.

### Redaktion:

Klubblad og hjemmeside

#### Jens Møller Nicolaisen

Mars Allé 6,

2860 Søborg. Tlf: 39 69 11 40.

e-mail: jmn@traction.dk

Bladet udkommer 4 gange årligt; næste nummer omkring 1. januar 2015.

Deadline til næste nummer: 1. december!

Medlemsbidrag er mere end velkomne!

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



[www.traction.dk](http://www.traction.dk)

## Fra formanden

Der er blevet valgt to nye bestyrelsesmedlemmer: Finn Lyster og Benny A. Jensen. De to herrer er ikke nybegyndere: Benny forlod TAD bestyrelsen i 1992 og Finn i 2000. Begge har været involveret i TAD fra de første år. Jeg glæder mig til at arbejde sammen med dem!

Sommertræffet på Bornholm blev, trods en del regn, godt besøgt og meget vellykket. Vi søgte nye veje og en måde at holde træf på, noget vil viser sig at kunne holde, noget vil blive glemt. Man kan indføre noget nyt kun ved at prøve sig frem! En stor del af tiden under træffet brugte jeg til at udskifte koblingen i min bil, så bær over med at jeg var væk på nogle tidspunkter! Træfgruppen vil gerne høre ris og ros fra jer!

Klubben har gav et tilskud på 1000,- til alle medlemmer det mødte op i en Traction. Det blev til hele 44 stk.

Der er mulighed for at få tilskud til andre arrangementer, forslag sendes til bestyrelsen.

Sommertræf 2015 er ikke fastlagt. Er der nogen som gør sig tanker om noget, gerne lige så spændende som Bornholm, vil jeg gerne høre om det! Gerne meget snart, da den Norske Traction klub allerede er i gang med deres træf. Vi vil gerne koordinere datoerne.

Til sidst vil jeg sige at klubben nu er kommet på Facebook!

Vi ses derude

*Eugenio Lai*

## Nye medlemmer

Hartvig Knudsen  
Ådalsvej 6, Lourup, 6690 Gørding.  
11B 1935 · 225.952 · DT 61872

Jan Søndergaard  
Helstedvej 2A, 8920 Randers SV.  
11 Sport 1952 · 602.313 · S10952

### To nye medlemmer

#### – to nye biler i klubben:

Hartvig Knudsen har købt en 11 normale vi tidligere har set i bladet, importeret af Jan Damborg fra Nykøbing Sjælland i 2008. Bilen kommer fra Vietnam, hvor den er blevet moderniseret både udvendig og indvendig. Se mere om den i Attraction 279.

Jan Søndergaard har købt en Sport fra 1952, denne bil har vi ikke kendt tidligere. Så der er altså stadig mulighed for at finde "ukendte", danske Tractioner rundt omkring i landet!



Normalen er vist ikke helt fra 1935, som salgsskiltet i forrunden angiver - stelnummeret indikerer da også 1952.

EL

**Jan Søndergaards 11 Sport har en dansk historie, som vi prøver at samle sammen på.**

**DS19-hjulkapsler og folkevognsblink var meget typiske ting på bilerne i 60'erne. I dag ser man det sjældent...**



## Fra redaktionen

Om det skyldes mit piveri i sidste blad, skal her være usagt, men denne gang kan vi glæde os over nogle meget fine medlemsbidrag.

På grund af rigeligt stof og manglende tid, bliver en planlagt artikel om motorrenovering udsat - forhåbentlig er den klar til næste gang. Så meget desto bedre er det, at Freddy Pedersen fra Fyn har sendt en historie om sin nylige motorrenovering - den giver et godt billede af at motorrenovering er en stor, men langt fra uoverkommelig opgave.

Det var en også lettelse, at der på generalforsamlingen var en meget positiv stemning for at bestyrelsen finder en holdbar løsning på bladproduktionen i fremtiden. Og at alle finder det vigtigt at opretholde bladets standard.

God fornøjelse med læsningen - og så til sidst: Jeg må anbefale besøget på Siriusobservatoriet i Vejle her i november. Det er jo min farfar, der har bygget det...!

- Jens MN.

## En mail

Hello to Jan, Jens and Sven (maybe there are more 'redaktørs', but you are the only ones I can see).

I just wanted to write and say how good the Attraction magazine is. I just got my latest copy and, as always, it's a joy to read (well, I don't speak Danish, but the pictures are excellent and I usually understand a little bit of the text.) The layout is excellent and the articles and the accompanying photos are always very interesting (I must learn Danish! :-)

That's all, really. Thank you for a very professional magazine.

Kind regards,

Bob Street  
Editor, Floating Power Magazine



### Oktober

Torsdag d. 2. oktober: Klubmøde hos Bent Andersen, Sejmosvej 2, 6440 Augustenborg. Vi mødes mellem kl. 17 og 19. Tilmelding senest 25/9 på tlf. 74473402

### November

Torsdag d. 6. november: Besøg på Sirius observatoriet, Torvegade 8C, 7100 Vejle. Rundvisningen starter kl. 20.00 og vi mødes på gaden nedenfor tårnet.

Har man lyst til at spise ude denne aften, kan vi mødes kl. 19.00 på "Den Gamle Arrest", Klostergade 1, 7100 Vejle.

Tilmelding senest 30/10 til Irvin Svensson på mail:

iss@mtb-holiday.com eller tlf: 75721706.

**Redaktionen har ikke modtaget information om andre arrangementer.**

**Men husk klubmøderne i Roskilde - se hjemmesiden!**

**Flere informationer og arrangementer og en ajourført kalender findes altid på:**

**[www.traction.dk](http://www.traction.dk)**



## Efter deadline

Netop hjemkommet fra årets helt store internationale TA-begivenhed: over 1000 tractioner var samlet til Traction Universelles monstertræf i La Ferté-Vidame, som ligger mellem Paris og Le Mans.

Et utrolig vellykket træf i et fantastisk sommervejr. Desværre kunne vi i TAD kun præstere tilstedeværelse af 6 af klubbens danske biler. Nogle af os enterede med venner fra Holland (som også er TAD-medlemmer) og fulgtes med hinanden fra Nijmegen. Der kommer mere i næste blad!

*jmn.*



## Et råd

Hvis man har prøvet at faa motorhjelm i hovedet naar man tror hjelmstøtten (298326) sidder trygt i glideskinnen (298328-29) saa er her maaske opskriften paa en løsning som kan forhindre gentagelser.

Bor et 8mm hul i et tobaksdaase laag, gerne Blå Capstan, men gul eller brun kan ogsaa bruges. Inden hullet, klippes kanterne af laagget, derefter deles laagget i 2 paa langs, de to stykker lægges oven over hver andre mellem to stykker træ og 8mm hullet bores ca. 25mm over den korte bundlinie. Hullet faar lidt med en fin fil og derefter klippes lige klip op fra bundet til hullet. Klip lidt af yderste hjørne af de nu fremkomne 2 "ben". Fold toppen, ca 5 mm, et par gange saa folden er ca. 10 mm fra hullet. Pres "laasen" ned bag det lille skive paa hjelmstøtten. Og saa et par draaber olie.

Med venlig hilsen

*Peter la Cour*



Eders redaktør har ledt i gemmerne, men kunne ikke finde en dåse Capstan. Spørgsmålet er, om operationen vil lykkes med en dåse Three Nuns...

# 1934

*Den nye, smukke Citroën "7"*



## **Verdens mest moderne Vogn**

**...og en svær fødsel i Danmark!**

**Som de fleste ved, blev Citroëns første forhjulstrukne model 7 lanceret i foråret 1934 - den officielle præsentation skete i Paris den 18. april og salget startede omkring 1. maj, både i Frankrig og andre steder. Men i Danmark skulle vi helt frem til den 7. september før den officielle præsentation omsider fandt sted, efter et langt og meget dramatisk forløb!**

*Tekst: © Jens MN.*

### **Presset fra Frankrig**

Der er ingen tvivl om at ledelsen hos Citroën i Paris hellere end gerne havde set at Danmark havde været med fra starten. Citroën var allerede på dette tidspunkt i store økonomiske vanskeligheder. Den forcerede udvikling af den nye model 7 samt den alt for tidlige lancering af bilen, der var alt andet end færdig, er et meget klart udtryk for situationen: Der skulle sælges masser af biler, her og nu!

København var en vigtig filial, med sin store samlefabrik og som port til de øvrige skandinaviske markeder. Og bilerne stod klar i Paris - fabrikken kørte på høj-

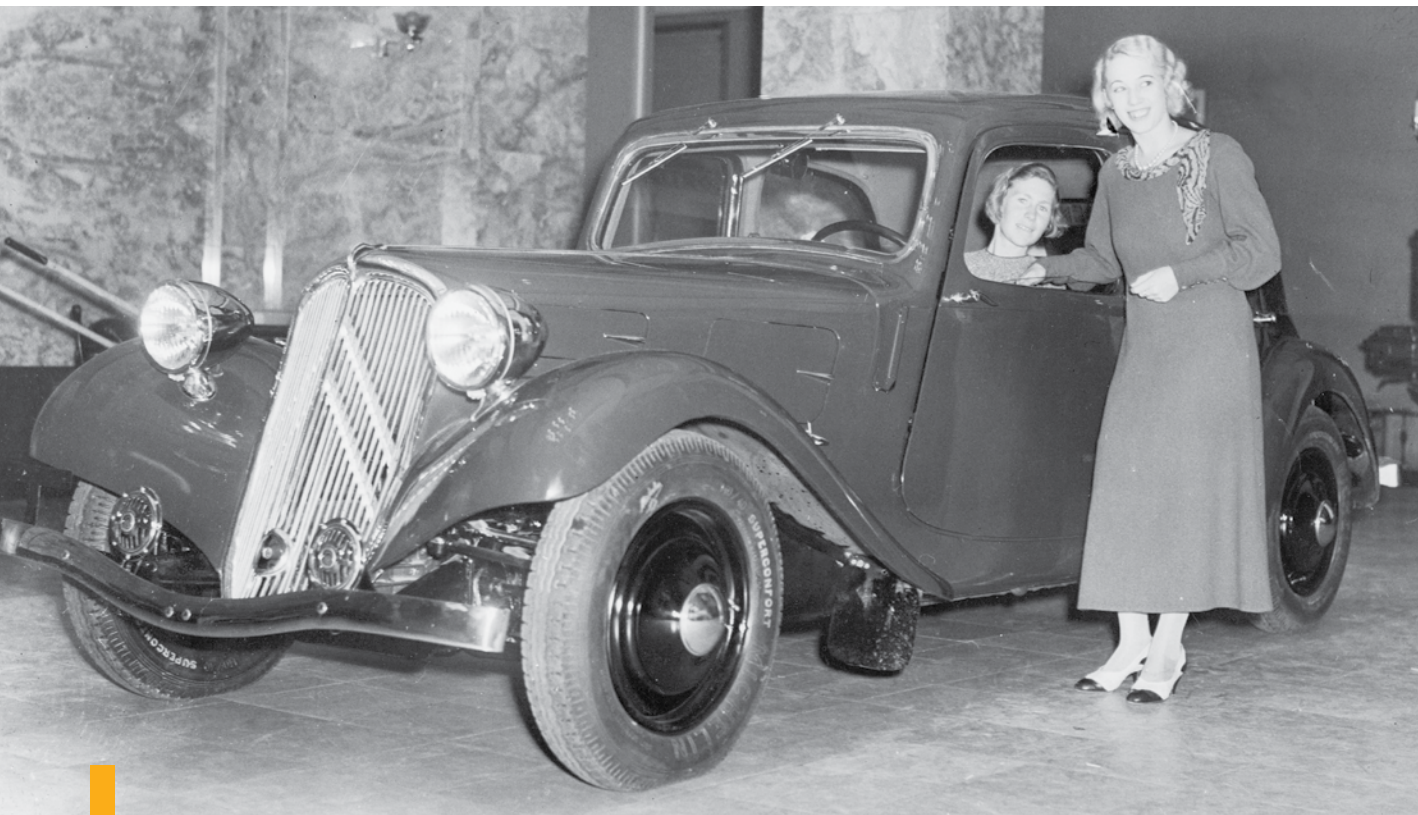
tryk, med en produktion der kunne nå op på 30 biler i timen.

### **Valutacentralen**

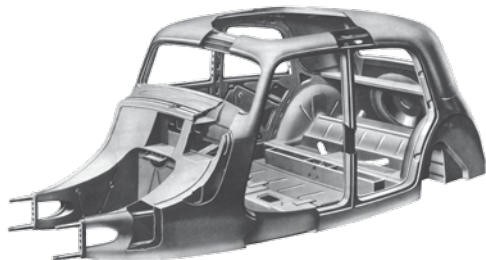
Europa var i 30'erne et dybt splittet område, og alt andet end forenet, hvis man sammenligner med nutiden. Et meget dominerede emne i aviserne var truslen fra et Tyskland under kraftig oprustning – et andet emne var handelsbalance og valutakrise, for ikke at sige valutakrige. I alle lande blev der udkæmpet en behård kamp for at begrænse importen og beskytte sin eksport. Det var økonomiske krisetider i en grad som idag ville medføre undtagelsestilstand.

Herhjemme var det Nationalbankens Valutacentral, der med jernhånd styrede brugen af udenlandsk valuta til import. Valutacentralens magt og indgrib i hverdagen var total i en grad, der er svær at forestille sig i nutiden. Alle midler blev taget i brug for at opretholde handelsbalancen og kronens internationale værdi.

Valutacentralen udstak meget detaljerede regler. En afgørende forudsætning for at få bevilget valuta til import af biler var, at de skulle indføres som dele og samles i Danmark, med dansk arbejdskraft og så mange danskfremstillede komponenter i bilerne som muligt.



Fredag den 7. september 1934, Park Teatrets foyer. Bilen er en 7B samlet hos Citroën i Sydhavnen. Som altid på danske biler er skærmene i karrosseriets farve.



### Den nye Citroën

Valutacentralens definitioner, og krav om at f.eks. chassissramme og karrosseri skulle sættes sammen i Danmark, hang ikke så godt sammen med den nye sensationelle bil. Det var ubetinget "Verdens mest moderne Vogn" - den første bil, der var konstrueret med selv-bærende stålkarrosseri, helt i tyndplade. Karrosseriet var en éhæd, ligesom et æg - og dermed en bil. Den var umulig at have i samleproduktion i traditionel forstand.

### Forhandlinger i to omgange

Mens aviserne i begyndelsen af maj 1934 skrev begejstret om den fantastiske bil, gik Citroën i forhandlinger med Valutacentralen, for at få lov til at importere. Men kravet om dansk arbejdskraft og samleproces var absolut ufravigeligt fra Valutacentralens side. Citroën fastholdt (sikkert et diktat fra Paris) at det ikke kunne lade sig gøre, og lagde yderligere pres ved at opse hele personalet på den store samlefabrik i København, pr. 30. juni. Forhand-

lignerne brød sammen og dørene blev lukket. Efter dette var det den almindelige forventning at den danske Citroën-fabrik ville lukke. I aviserne blev der skrevet videre, men nu handlede det om "Bilen som ikke kommer".

Imens buldrede salget løs i Frankrig og model 7A blev afløst af 7B. Og mon ikke der har været en særdeles intensiv dialog mellem Citroëns ledelse i København og hovedsædet i Paris, hvor man har diskuteret løsningsmodeller for det danske marked - der skulle findes et kompromis, som Valutacentralen kunne acceptere. Det må have været en svær situation.

Det lykkedes som bekendt at undgå en lukning af fabrikken i Sydhavnsgade. I 11. time blev forhandlingerne genoptaget, hvilket i første omgang betød, at kun få medarbejdere i København fik effektueret deres opsigelser og at Citroën valgte at fortsætte med værksted og reservedelslager. Grundlæggende havde Citroën været nødt til at bøje sig og præsentere Valutacentralen for en model, hvor bilerne blev samlet i København. De nye forhandlinger resulterede i midten af juli i et forlig, hvor det til mindste detalje var defineret, hvilket arbejde, der skulle udføres i Danmark og hvilke af bilens komponenter, der skulle være fremstillet i Danmark. I første omgang blev der givet bevilling til 200 vogne.

### "Dansk" produktion

Citroën havde fabrikker i bl.a. Belgien og Storbritanien, som også førte stram

importpolitik, men hvor markederne var store nok til at en reel produktion var rentabel. Men Danmark! Et lille irriterende og perifært marked. Aftalen med Valutacentralen medførte, at bilerne skulle importeres som dele og at mange komponenter, f.eks. bilernes kølere, skulle være af dansk fabrikat. Alt polstringsarbejde skulle udføres i Danmark. I forhold til det ekstremt effektive produktionsflow i Paris må det have været umuligt, eller i hvert fald urentabelt, at tage enkeltdele ud af samlebåndet og pakke dem i kasser, og samtidig sikre sig, at der kunne blive biler ud af det. Især i de første år var der desuden modelændringer og modifikationer på bilerne næsten dagligt. Så enden på det blev, at Citroën måtte tage helt færdige biler fra lager - skilde dem helt ad - fjerne de ting, der skulle erstattes af danskproducerede dele, for derefter at pakke dem i sendinger på typisk 3-6 biler, der som dele blev sendt med tog til København.

Om nogen udenfor murene på Citroënfabrikken på Quai de Javel i Paris, herunder Valutacentralen, nogen sinde hørte om denne bøvlede proces er uvist! Det er nemlig først blevet dokumenteret, ved at sammenholde oplysningerne fra Danmark (Toldvæsenets gamle bøger og vores klubregister) med produktionsprotokollerne i Paris, hvor det i øvrigt også fremgår, at bilerne til det danske marked blev sendt til København uden stelnummer. Det er også interessant, at Citroën højst kan have haft en månedstid til at få dette system sat på skinner.

### Lancerings-forestillingen

Den allerførste dansksamlede bil, en 7B Berline, blev indregistreret til Citroën den 30. august 1934. Men det er fredag den 7. september 1934, som er dagen vi må fejre her i Danmark. Om formiddagen var en snæver kreds af motorfolk og journalister indbudt til en lille demonstration af vidunderet ude i Sydhavnen. Resten af matten måtte skaffe billetter til om eftermiddagen, kl. 14.30, hvor Citroën arrangerede en storstilet "Lancerings-Forestilling" i Park Teatret på Østerbrogade. Endnu en dansksamlet 7B stod og skinnede i foyér'en. I teatersalen var der taler og præsentation: Direktør Faramond bød velkommen og Salgschef Jens Kragholm talte om bilens konstruktion og teknik. Højdepunktet var en "Filmsforestilling", hvor de begejstrede tilhørere kunne overbevise om bilens enestående sikkerhed. Blandt andet vistest filmen, hvor en 7'er køres ud over en

Politiken - den 4. september 1934.





Her er endnu et foto fra den store begivenhed i Park Teatret. Det er tydeligt at der er trængsel og stor opmærksomhed omkring bilen. En af de få undtagelser er den lille pige midt i billedet. Mit gæt er, at det primært er folk fra bilbranchen, og ikke pressen.

I forbindelse med lanceringen udgav Citroën en stor og flot trefløjet brochure i format A4+, som indeholder nogle af de tidligste illustrationer af den nye bil, og desuden forklarer det grundlæggende i dens teknik. Man kan se flere af gæsterne gå rundt med den i hånden.



skrænt og lander nogenlunde hel efter flere kolbøtter; noget andre biler absolut ikke kunne holde til. Hele arrangementet var en stor succes, som fik omtale i mange aviser og motorblade.

### Flere modeller

Salget kom godt fra start. Citroën nedlagde udstillingen på Vesterbrogade 9B (som man havde haft fra starten i 1924) og udnævnte en ung mand ved navn Svend Petersen til hovedforhandler for København. Ved årsskiftet 1934/35 var der solgt godt 50 biler og model 7B blev suppleret med model 7S/11AL. Lige før nytår kom 7B's afløser, 7C. I februar 1935 rundede man 100 dansksamlede biler.

De store modeller kom først senere: I maj 1935 var der dobbelt-indvielse. Svend Petersen fik udstillingslokale på Toldbodvej (nu Esplanaden) og en ny model kom til: "11 Sedan" - den lange, med 6 sideruder og en akselafstand på 3,37m! I maj-juni 1935 kom også de første cabrioletter til Danmark, 12 stk., alle model 11AL. De almindelige Normaler kom faktisk til Danmark endnu senere - de første er samlet så sent som marts og april 1936. Den første indregistreret den 5. maj 1936 - til Svend Petersen.

I princippet er det alle førkrigsbiler, der er solgt nye i Danmark, som også er samlet her - i den berømte betonhal i Scandiagade, Sydhavnen. Efter krigen



var Valutacentralen nedlagt, eller rettere afløst, af Direktoratet for Vareforsyning - som grundlæggende styrede med samme beføjelser, men satte nye regler. Efterkrigsbilerne kom derfor stort set komplette fra Frankrig, og nu er vi på vej ud i den anden historie...!

**CITROËN - 2 AAR FORUDI**



**EN NY, STØRRE CITROËN!**  
TYPE "11" • PLADS TIL HELE FAMILIEN  
Vægt 1.150 kg • Bæsteforbrug 11 Liter per 100 km • 115 km i Timen

**Ny Økonomi-Rekord sat af „Danmarks økonomiske Vogn“**  
Naturligvis har Citroën "11" alle de samme revolutionerende Egenskaber, som i 1935 har gjort Citroën "7" til den store Salgs-Succes i Danmark, nemlig:

Førstetræk: En Overtrek i Kromme, paa glatte og reeste Ydeli	Tegnestilmotor: Med afbøjelige Cylinder, 60 for Slings, absolut sikkerhed og Kraft	Hydrauliske Bremser: Stærke, Kædetaktet
En paa alle Rødder: Led med Kædetaktet	"Monocoque"-Konstruktion: Chassis i gult Staal	Et særdaadigt Udrustet: Chassis af Superkraft Slings, Sættelig, smukt, Pænt og o.s.v.
Tætningsfærdig: Indbygget Fjæring Citroën-Espal	Revideret og udfærdiget: 3 Gang starter	Et elegant „11 Sport-Cabriolet“: Hvide Besættelse, 24 Plæder, 3 Liner Motor, Læderdækk, nye Læder, Blåste Parkør-Chais

Man Citroëns nye Konstruktioner - nu videregående og anerkendte - tillader at spore saa megen Komfort og denne helt nye Konstruktion med saa smaa Drifts-udgifter!

**CITROËN**

Automobiles CITROËN A.S. - 100 Boulevard des Capucines - Paris  
25 Forhandlere og 60 Service Værksteder Landet over - God Citroën-Service Europa rundt!

Disse foto er taget den 12. februar 1935, i porten ind til Citroëns store fabriks-hal, Scandiagade 19. Forhandler Svend Petersen henter bil nr. 100, samlet på den danske fabrik. Bilen er en 7C.

Ovenfor ses en annonce fra maj måned 35 - her introduceres model "11 Sedan" samt det sidste Pariser-chic: 11 Sport Cabriolet.

Model 11 Normale kom først til Danmark et helt år senere.



# TAD Sommertræf 2014

Glimt fra alle tiders weekend på Bornholm

*Tekst: JensMN · Fotos: Eugenio L, Jens MN.*



Årets Sommertræf var denne gang noget helt specielt. Vi er mange, der gennem tiderne har haft lyst til at det skulle foregå på Bornholm - der jo byder på landskab, veje og seværdigheder, der gør øen mere end velegnet til formålet. På sidste års generalforsamling var der stor tilslutning til idéen om at markere 2014, 80-året for lanceringen af Traction Avant. Og med klubbens jubilæumskonto havde vi jo mulighed for at støtte årets træf med rejsetilskud, da Bornholm må siges at ligge en smule i Udkantsdanmark - det er dyrt at komme dertil, men en tusindlap i handskerummet er jo en reel hjælp.

Resultatet blev et træf med deltagelse af over 50 TA'er. Udgifterne blev desuden minimeret takket være træfgruppens fine arbejde, hvor det var lykkedes at servere en pakked løsning med fornuftige færgepriser, stor fleksibilitet - og perfekt indkvartering på Storløkke Feriecenter i Allinge. Hermed var omkostningerne ikke uoverstigelige; heller ikke for de der kom længst væk fra. Langt de fleste træfdeltagere valgte også muligheden for at være på øen nogle ekstra dage.

Vores træf er efterhånden berømte, og så i udlandet, hvilket betød at der også var fin deltagelse fra vore svenske, norske og tyske venner.

En anden ting, der også adskilte dette træf fra samtlige tidligere afholdte, var programmet - særlig lørdagens køretur. Her var der ingen fast rute, ingen opgaver eller konkurrencer - men masser af tid! Det medførte også at der blev mindre program på, under festmiddagen



Selvom katamaranen Leonora Christina sejlede fra Ystad kl. 8.30 fredag morgen, var der ikke mindre end 12 tractioner med.



Per Nielsen kørte i denne Normale af Bornholmsk afstamning, med J på nummerpladen. Bilen ejes af Per Nielsen og Henrik Jacobsen i fællesskab.



Storløkke Feriecenter var et godt sted, med hyggelige gårdhuse.

lørdag aften - vi sparede præmieoverrækkelserne. At lave et så "løst" program var noget nyt, og lidt af et eksperiment. Det var selvfølgelig fint, ikke at skulle tælle postkasser undervejs, men i stedet koncentrere sig om at se alt det dejlige, der er at se på Bornholm.

Træfgruppen havde udarbejdet en fin liste over seværdigheder og turforslag og skitseret en kørerute, hvor man kom godt rundt til det hele. Det var vi man-

ge, der nød - men omvendt kunne jeg godt have tænkt mig at vi havde samlet alle med bilerne på et givet tidspunkt/ sted, hvor man kunne have én eller anden fælles aktivitet. For det er trods alt et træf - hvor idéen er at mødes. I stedet kørte de fleste lidt tilfældigt rundt og det føltes lidt kaotisk.

Samling blev der ved 17-tiden lørdag eftermiddag - i hvert fald for mændenes vedkommende, med det obligatoriske

stumpemarked. Men ellers var det faktisk først hen mod træffet afslutning om søndagen, at vi kunne se bilerne samlet ved Hammershus og Hammerhavnen. Desværre var flere deltagere på dette tidspunkt begyndt på hjemturen.

Lørdag aften var alle selvfølgelig også samlet - og der var god tid til at spise og snakke sammen, da der ikke var en længere sceance med uddeling af præmier. Det var en befrielse i mine øjne. Kulminationen var uden tvivl da Søren Lang, primusmedlem af træfgruppen, holdt en herlig festtale til ære for en 80-årig dame - den kan læses her i bladet!

Der er rigtig meget se se på Bornholm - og øen virker næsten som om den er specielt indrettet til kørsel i gammelbil. Mange valgte også muligheden for at tage nogle ekstra dage i forbindelse med sommertræffet. Vejret var skiftende, men selvom vi fik nogle gedigne regnskyl, så var de så hensynsfulde at falde på tidspunkter, hvor de var til mindst mulig gene.

Mette og jeg havde drømt om at køre i Cabrioletten, men vejrudsigten fik os på andre tanker. Og så var det jo godt at få nogle kilometer på den nyrenoverede motor i varebilen, forud for den kommende langfart til næste 80-års jubilæumstræf - i La Ferté-Vidame, Frankrig.

På de følgende sider ses lidt flere fotos fra sommertræffet. Jeg tillader mig på samtlige deltageres vegne at rette en kæmpe tak til træfgruppen. Det var perfekt!!!

-jmn.



Lørdag morgen - afsted på fri Bornholmertur. Til venstre er det Jørn Appels fine Normale fra 1952.

Herunder et par billeder fra én af Bornholms attraktioner: Fint bilmuseum i Åkirkeby. Ingen Citroën'er, men andet godt fransk: Bl.a. en mikroskopisk Rovin og en meget fin Delahaye fra 1925.





Der var godt med ting på stumpe markedet lørdag eftermiddag - selvfølgelig TA-dele. Men man kunne også erhverve sig en original litografi af Oluf Høst. Vi var jo på Bornholm...



Eugenio måtte lade bilen stå - godset ved en koblingsfinger var knækket. En højst ualmindelig fejl! Søndag eftermiddag var bilen kørende igen, takket være en trykfod fra Leopold.

Antikhandler Henrik bidrog med en stok med sølvhåndtag, særdeles anvendelig som koblingsdorn!



Festlig lørdag aften. Søren Lang holdt festtale til vore biler, Eugenio modtog træffets eneste præmie. Thomas Gertsson og Vebjørn Ruud inviterede til sommertræf i hhv. Sverige og Norge næste år - og Vebjørn blæste os en smukt stykke, vor danske nationalmelodi, på sin medbragte trompet!



Helge Gedebergers Commerciële 1939 med røde pilotehjul og René Christensens mørkeblå Commerciële fra 1954, der har stor bagklap. Til venstre er det Per Bladttramers Limousine 1937 af belgisk model. Kjeld Mahlers 15six 1952, "Hesten", behøver nok ikke nærmere præsentation her.



Alf-Inge Rages fine 11AL fra 1836. En meget sjælden model.



Lis og Preben Nottelmann var godt kørende i 7C 1939



Sven-Folke Johansons 11B cabriolet 1937 har dansk historie.



Karl-Jonas Johnsson har haft sin hvide cabriolet i mange år, og deltaget i mange af vores sommertræf. Bilen er fra 1939.

Matthias Kühn, 11B, fra Tyskland medbragte selvfølgelig sin lille campingtrailer igen i år.







Sommertræf-premiere: Jens Gravesens 15six 1949 er helt nyrestaureret.



Toptrimmet motorrum i Peter Mävers' 11B 1955 med D-motor.



Benny A. Jensen (Herlev) fik ikke sin 11B klar, men havde alligevel nummerpladen med i Audi'en.



**Torsten Vig kørte i Thomas Bødkers 11B 1949 som er købt for nylig - og ny i klubben. Bilen har fransk oprindelse.**

**Sidste og første model varebil - 1953 og 1950.**



**Træffet blev sluttet af med en hyggelig frokost i den lille Hammerhavn, med flot udsigt over vandet og Hammershus Slotsruin.**

**Jørgen Kroghs 7C ECO 1939.**



# 80 år



## I anledning af Tractionens 80års fødselsdag...

Søren Lang: Festtale på Sommertræf 2014, Bornholm.



Når man skal holde en festtale for en dame, der fylder 80, kan man så være så frivol, at man omtaler hendes yppige former og store forlygter?

Kan man sige, at hun bringer en utallige glæder og lykkelige stunder, men også kan være så nederdrægtig irriterende og lunefuld, når hun vil noget andet end en selv?

Kan man sige, at hun er så rummelig, at man så at sige bestiger hende / tager hende på / lægger sig i hendes favn?

Det er meget at forlange af en 80-årig som bør være over ungdommens sværmerier og som egentlig har det bedst hvis det foregår i hendes tempo og efter hendes hoved og bedst trives i garagens mørke, tørt og varmt.

Aftenens 80-årige kommer i mange forklædninger: lyse, mørke, begravelses-sorte, neglelak-cherise og himmelblå. Hun ses i varianter af korte og lange, brede og smalle. Åbne eller lukkede, sexede eller sportslige. Bagdelen kan være stor eller lille. Forlygterne kan ankomme metervis før hun selv.

Øjnene gule som kattens og temperamentet nogenlunde ligesådan. Man ved

aldrig hvor man har hende. Ligesom det hele kører som i olie, er der noget med luftmangel, pumpeværk, ladning, utætheder, rumlen, mislyde, tænding, sporing og almindelig mistroisvel. SÅ mangler hun attention.

Og som til alle 80-årige som man holder af, så er det bedste ikke godt nok. Det kan være et dyrt bekendtskab.

Men trods alle genvordigheder holder vi af hende, plejer hende, nurser hende og sørger for, at hun er olieret og vel-smurt.

For det er jo en hun, smuk og lunefuld. Og tillykke med de 80 – vi går nu efter de 100, for hun kan ligesom Christiania ikke slås ihjel. Der er altid en behjertet sjæl, der dersom hun efterhånden er blevet til noget af et vrag, får hende shinet op med ny makeup, nye klæder og en svejsning hist og her, renoverede ventiler, så mademoisellen igen ligner en der lige har forladt gaden i Paris. Og som man kan se her på træffet – mændene sværmer om hende når hun knapper op foran og afslører de indre værdier. Kvinderne bør være dybt fornærmede/bekymrede over denne interesse, illoyalitet og sværmen til anden side.



## Sydfrankrig i maj

Slentrede en dag rundt på torvet i Vence. Der holdt en del gamle amerikanske militærkøretøjer fra 2. verdenskrig pyntede med amerikanske og franske flag.

Desuden "gemte" der sig ved siden af en flot Traction fra 1938. Talte med ejeren og et par andre, der kørte militærkøretøjerne, som fortalte, at de var på en "Tour" rundt i Alpes Maritimes.

En anden dag tog jeg til den årlige rosenfest i landsbyen La Colle sur Loup nær St. Paul de Vence.

En masse gamle motorcykler og veterarbiler var opstillet og flot pyntede. Senere kørte de i kortege gennem landsbyen med masser af blomsterudsmykkede boder, orkestre på torvene, lokalt håndværk mv.

Ved middagstid var der reception for alle på byens store torv, hvor der var taler og udsækning af mousserende vin, smagsprøver af lokale specialiteter, dans og musik.

Så en oplevelsesrig dag i det skønne sydfranske klima.

Venlige hilsener fra

*Bodil Bødker*





## Mund-til-mund i Kgs. Lyngby

Min søn og jeg var på tur i Lyngby først på sommeren. Det var en dejlig solskins-eftermiddag og Svend Trøst\* (navnet på vores 11B fra 1954) tøfede fint afsted. Undervejs fik Svend Trøst to anfald af "kængurubenzin", som dog hurtigt forsvandt, når jeg lettede på speederen. Jeg tænkte, at hvis anfaldene skulle fortsætte, var det nok en god ide at køre hjemad igen. Vi kom

dog ikke længere end til en busstoppested mit i hjertet af Kgs. Lyngby. Eftermiddagstrafikken var heftig og de gamle damer ved busstoppestedet mente, at vi måtte flytte bilen for nu kom bussen snart – men hvad skulle vi gøre – Svend Trøst var gået i stå og motoren ville ikke starte. Mens jeg stod med hovedet nede i motorrummet, kom mange – mest ældre herrer – forbi for at se på

den fine bil og komme med gode råd. Men intet hjælp. Flere busser kom forbi og alle holdt et par meters afstand til Svend Trøst, så de nemt kunne svinge ud igen. Undtagen én – han kørte helt tæt på Svend Trøst og blafrede med armen "Få den bil fjernet!" råbte han. "Det kan jeg desværre ikke – den er gået i stå" sagde jeg. "Så må du tænde katastrofeblinket!!" - "Det vil jeg også

gerne, men det findes desværre ikke på den bil” sagde jeg med et lille smil. Sur og tvær måtte chaufføren bakke tilbage og køre væk.

Jeg havde nu opgivet og ringede efter Dansk Autohjælp. Klokken var 16.55 og jeg var glad for at vi trods alt ikke havde travlt. I samme øjeblik var der en yngre mand som sagde ”Nice car – do you have a problem with it?” Manden var ulasteligt klædt i jakkesæt og slips, og udseende og accent afslørede at han måtte være fra Indien. Han hed Sidar og arbejdede hos Mærsk Drilling i Lyngby. ”Are you a car mechanic?” spurgte han, og jeg måtte sige, at det var jeg desværre ikke. Mens han fortalte om sin egen Fiat Topolino fra 1950 som stod hjemme på Sri Lanka, var han i fuld gang med at undersøge motoren på Svend Trøst. ”It is a fuel problem” sagde han og med ”kængurubenzinen” i frisk erindring, måtte jeg give ham ret. Så spurgte han ”May I blow?” – mit ansigt formede sig til et stort spørgsmålstegn og jeg tænkte ”May I blow????”. Sidar bemærkede min forbløffelse og sagde hurtigt ”Show me the gas tank”. Stadig forvirret pegede jeg på benzindækslet. ”May I blow in the gas tank?” – ”Hvad?????” tænkte jeg først, men da jeg havde bedre forslag til løsning af startproblemet sagde jeg ”Yes” og fjernede dækslet. Sidar tog nu et nystrøget bomuldslommetørkløde op af lommen, lagde det over benzinstudsens og blæste i tanken. Mellem de dybe pust fjernede han på intet tidspunkt munden fra benzinstudsens. Han blev ved med at blæse, og jeg blev noget nervøs for jeg ville nøddigt, at han besvimede p.g.a.

dampene fra benzinen. Pludselig fjernede han munden fra studsens, og der skød en stråle benzin op fra tanken. Benzinen ramte Sidars hage, slips og jakkesæt og lettere chokkeret sagde jeg, at jeg naturligvis ville betale for the rensning af tøj. ”No, no it is OK” sagde han og tørrede ansigtet med lommetørklædet. Straks var han i gang med benzinhåndpumpen ”No, it didn’t work”. Sidar skulle nå S-toget kl.17.00 så han var væk så hurtigt som han kom. Vi sad lidt og ventede og jeg prøvede lige at starte en sidste gang og ”vroom” – motoren startede. Jeg fik aflyst autohjælpen og vi susede hjem. Godt hjemme igen, kontrollerede jeg benzinfilteret som var fyldt med rust fra tanken (se foto). Jeg tænker at ”kængurubenzinen” og motorstopet skyldtes en prop af rust i benzinslangen, som ved hjælp af Sidars mund-til-mund og overtrykket i tanken, har løsnet sig.

*\*Svend Trøst, ('trofast svend'), dansk folkeviseskikkelse. I visen fra 1500-t. om Niels Ebbesen har han forud løsnet bjælkerne i Randers Bro, således at helten efter drabet på grev Gerhard kan ride ud af byen, og Svend Trøst derpå bryde broen ned bag ham.*

**Jens Kildsgaard**



**Her er så en Fiat 500 Topolino - dog fra 1938. Den er fotograferet på Bornholms Automobilmuseum i Åkirkeby.**



**Freddy Pedersen** i Korup på Fyn har sendt denne hyggelige beretning om sit motorprojekt her i vinteren 2013-14. For dem iblandt os, som ikke er kede af at få sorte negle, danner historien her en fin optakt til den motorartikel, som er planlagt til næste blad.



## Renovering af motor

Den 29 sep.2013 fik jeg hentet den nyindkøbte Citroen 11 BL sport fra 1946 med stel nr. 461426 hjem i garagen sammen med mange extra reservedele, som jeg også skulle ha' plads til, så de blev fordelt på en reol som jeg satte op og de store dele blev sat ned i et skur og sæder, døre, klapper o.l. kørt ned i en lejet garage.

Så de første 30 timer gik med afhentning og sortering af alle delene, så først derefter kunne jeg begynde at adskille og renovere bilen.

Men demonteringen tager mere tid, da mange bolte, møtrikker og skruer har siddet der i mange år og derfor sat sig godt fast, og der har også været lavet noget igennem årene som ikke var kor-

rekt, bl.a. var kardankrydsflangerne svejst fast, og der var lagt en ID 19 P motor i, hvor koblingshuset var lavet lidt om så svinghjulet kunne være der.

Motoren sad fast og et par stødstænger var blevet bøjet og der var vand i alu-bundkarret, det viste sig senere at topstykket og et stempel var revnet.

Da jeg har 3 motorer, så var det nødvendigt at adskille alle tre, for at finde de ting som var mest anvendelige, så de blev adskilt og delene fra hver motor blev holdt hver for sig, hvorefter blev hver enkelt del fra de tre motorer sammenlignet og eftersat for slidtage og defekter, så man har noget at bygge videre på, som kan bruges til en årg. 1946.

Ifølge de gamle papier, så var den originale blok med motor nr. DB9830 med i købet af bilen, så det var oplagt at denne blok skulle bruges, der var kun en lille fejl ved den ene pindbolt til topstykket, som blev lavet ved at skære gevindet helt i bund i blokken og finde en pindbolt der var lidt længere.

Den originale motor var meget snavset indvendigt af gammel sort slam og næsten alle stempelringe var knækket, men motoren sad ikke fast og der var påfyldt ny olie, så da jeg tappede olien af, så den helt ny og klar ud trods det meget slam. Selv i koblingshuset var der meget gammel hårdt fedt i, p.g.a. oversmøring igennem årene.

Fra ID19P motoren med nr. 19627072,



blev plejlstængerne med løse lejepander og knasthjulskæden taget fra og brugt, som er de eneste dele der kan bruges i den gamle blok, da ID19 motoren bl.a. har anden krumtap, knastaksel og hjul, bundkar mm.

Nu blev den sidste motor med nr. AS 11426 rensset af, da den var meget snavset med et tykt lag jord/olie o.l. så den er nok ikke noget værd? Den blev efterfølgende skilt ad, og der viste det sig, at den næsten ikke var slidt, så mange af delene fra motorens indre blev genbrugt i den originale blok, bl.a. havde krumtappen stadig sit standardmål uden slidmærker, så den skulle blot poleres på sølerne, men lejepanderne havde nogle afskalninger/huller, så der blev indkøbt et sæt nye stan-

dard lejer til både hovedlejer og ID19 plejlstanglejer.

De nye reservedele blev leveret fra CTA i Holland, som René Christensen og hans hustru fra Taulov var mig meget behjælpelig med, sammen med andre reservedele, bl.a. nye cylindre med stempler, ventilstyr, pakninger o.a.

De nye dele ser ud til at være af en god kvalitet.

Hvor denne motor med nr. AS 11426 kommer fra ved jeg ikke, men den fulgte med ved købet, som jeg ikke havde meget tiltro til p.g.a. alt det snavs. Men man har da lov til at være heldig, selv om stemplerne sad fast, og derfor ikke blev brugt, men resten af motordelene blev rensset af og kontrolleret og målt

ud, de viste sig at være så gode at de blev brugt i den originale motor, selv koblingen og udrykkerlejet incl.koblingshuset var ikke slidt, dog blev koblingsnavet fra ID19 motoren brugt.

Nu var det tiden til at samle den originale motor, så anlægsfladerne til cylinderforingerne blev grundigt rengjort og de nye cylindre blev sat i med standard pakninger, som måler 0,07 mm (men de målte kun 0,05 mm) som var for tynde da foringerne lå plant med motorblokken, så jeg måtte bestille et sæt nye pakninger på 0,15 mm. som var noget dyrere end de første, som kun kostede 1,12 euro pr.stk., de nye på 0,15 mm kostede 5,23 euro pr. stk., men der var også gjort mere ud af udførelsen af dem. Så nu lå foringerne 0,10



mm over blokken som er OK. Skiver og bolte blev sat på for at holde cylinderforingerne nede på plads.

Så kom næste problem vedr. stempel og plejlstangsmonteringen, hvor det viste sig at krydspinden er en smule forsat i stemplet, og der er en pil oven på stemplet som peger over til siden, og ikke fremad som var mere logisk, så i en gammel bog om motorreparationer stod der: desværre kan der ikke opstilles regler, således at man selv kan regne ud, hvorledes stemplet bør sidde. Så jeg vendte stemplerne så pilen pegede mod knastakslen, d.v.s. den lille afstand fra krydspinden til stempelskørtet vendte mod tryksiden.

Plejlstængerne fra ID19 motoren har skråtstillet sammenspænding, så dem monterede jeg som de var i ID19 moto-

ren med tallene væk fra knastakslen, som jeg fik oplyst ved disse skråtstillede plejlstænger: så overfører man flere kræfter til modstanden i samlingen, d.v.s. man fører en del af kræfterne væk fra skruernes elasticitet, dermed er der mindre risiko for at skruerne knækker. Om det er rigtigt ved jeg ikke!

Ved montering af krumtappens hovedlejebukke skal man bruge dem der hører til blokken, så flugtboingen er i orden, således at krumtappen bevæger sig let i de nye lejer. Før lejebukkene i enderne sættes på, bør man tilpasse de nye fir-kantede pakninger i slyngdækslerne så de kan slutte tæt til bundkar pakningerne, som sættes på ind under lejebukkende alle fire steder, jeg smurte pakningspasta på før jeg satte lejebukkene helt ned på plads og spændte dem fast med momentnøglen.

Krumtappens endeslør blev justeret med en 0,50 og 1 stk. 0,05 mm schims ved kædehjulet så aksial sløret blev 0,15 – 0,20 mm når man trykkede på enden af krumtappen.

Svinghjulet skal monteres før man sætter bundkarret på, så man kan holde krumtappen fast med en trækloids.

Derefter blev plejlstængerne monteret med de nye std. lejepander og vendt som tidligere beskrevet med tal og pilen modsat hinanden, og nr. 1 ved svinghjulet, og spændt med 5 kgm.

Knastaksel og kædehjulene blev sat på efter mærkerne og den nyindkøbte kædestrammer blev monteret ifølge tegningen, oliepumpen blev derefter monteret ifølge den gamle Citroen Reparationsbog fra 1949, så strømfordeleren kommer til at vende rigtigt.





Ved montering af bundkarret skal man passe på, at de skarpe hjørner på karret ikke ødelægger firkant-pakningerne på slyngdækslerne, så de blev slebet mere glat og pakningerne fik igen påført flydende pakning, særlig i hjørnerne, med noget der ikke tørre ind.

Denne motor har pindbolte til topstykket, som blev sat i blokken før det ny-renoverede topstykke blev monteret, som fik nye ventilstyr og blev planslebet, som er lavet lige efter bogen af Fyns Kardan og Bremsecener her i min hjemby. Det skal lige bemærkes at jeg havde 7 topstykker som blev adskilt for at finde de brugbare ventiler til det ene topstykke jeg skal bruge, hvor jeg valgte det originale og et andet som skulle renoveres op, det viste sig ved trykprøv-

ningen at det "andet" topstykke jeg valgte var revnet.

Ventilerne blev monteret med nye gum mipakninger på stammerne og dob. fjederne med ens skåle og låse blev sat på, (der findes 2 typer skåle og låse).

Topstykket er nu klar til at blive sat på med den nye toppakning fra CTA, som blev smurt på begge sider med brun sæbe, som undergår en ønskværdig kemisk forandring p.g.a. varmen og derfor formålstjenligt, ifølge lvars motor-reparationer fra 1950. De lukkede topstykkemøtrikker med skiver under, blev spændt à 4 gange til de 5 kgm.

De to lange pindbolte til ventildækslet blev sat på og vippeøjet monteret, efter at stødstængerne var sat ned i løf-

terne, ventilafstanden blev justeret til 0,20 for ind sugningen og 0,25 for udstødnings ventilerne.

"Gummi" ventilt pakningen blev kun smurt med flydende pakning på den side der vender op mod dækslet, så man senere kan tage ventildækslet af, uden at ødelægge pakningen.

Det skal lige bemærkes at alle de indvendige dele i motoren er grundigt smurt med olie ved monteringen.

Motorens tilbehørsdele som manifold, vandpumpe, strømfordeler, benzinpumpe, kobling, karburator, dem har jeg også flere af og derfor valgt det der er bedst og mest originalt, som jeg imidlertid har renoveret, så de nu kan sættes på.



## FDM motorclassic

I begyndelsen af juli var Eugenio, Bjørn og jeg til lidt fotoshoot i Sydhavnen. Anledningen var at få taget billeder til en artikel i bladet Motorclassic, der udgives af FDM.

Bjørns Normale 1937 kom til at pryde forsiden af bladets september/oktober-nummer - og der er en rigtig fin artikel, skrevet i anledning af TA's 80-års jubilæum.

Jeg havde selvfølgelig også taget den store fototaske med - så vi her kan nyde synet af vor gode formand i sin Cabriolet - og Bjørn M., der trods høj hastighed har tid til at hilse!

-jmn.

