

ATTRACTION 318

56. årgang · april 2018 · 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:

Jørgen Hove

Julius Thomsens Gade 16, 2.th,
1632 Kbh. V. Tlf: 40 20 40 18.
e-mail: tad@7-11-15.dk

Aktiviteter - øst:

Benny A. Jensen

Vingetoften 114,
2730 Herlev.
Tlf: 23 21 10 46.
e-mail: benny.jensen@cookmedical.com

Aktiviteter - vest:

Peter Dahl

Hasselvej 4,
9600 Aars.
Tlf: 20 87 70 55.
e-mail: pedahl@c.dk

Aktiviteter:

Klubbibliotek, arkiv og butik:

Erik Hougaard

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

Værktøjsudlån - øst:

Torsten Laursen Vig

Tårnvang 13, 4000 Roskilde.
Tlf: 30 30 56 36.

Værktøjsudlån - vest:

Erik Hougaard

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

Vognregister:

Torsten Laursen Vig

Tårnvang 13, 4000 Roskilde.
Tlf: 30 30 56 36.

Klubbens bankoplysninger:

Nordjyske Bank
Thulebakken 34
9000 Aalborg

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: 20 46 27 98.
e-mail: jmn@traction.dk

Bladet udkommer 4 gange årligt; næste nummer omkring 1. juli.

Deadline til næste nummer: 1. juni!

Medlemsbidrag er mere end velkomne!

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



www.traction.dk

Fra formanden

Jeg regner med at de fleste nu har taget den første tur efter en lang vinter med sne og salt.

Men hvordan klargør man bedst bilen efter vinterhiet?

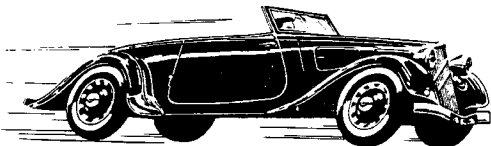
Bilen skal smøres forskellige steder, både med olie og fedt, men kender du smøreintervallerne? Hvis man kører forholdsvis få kilometer, så er det nok en gang om året. Og ellers smøres efter anvisningerne i smøreskemaet.

Til lejligheden har jeg nogle smøreskemaer, både på dansk, fransk og engelsk, som jeg kan forestille mig at I kan have gavn af. Dem har jeg tænkt at lave, så de kan downloades fra hjemmesiden. De er meget instruktive – og nødvendige især for de, der ikke gør så meget i teknik.

Den moderne benzin er fyldt med additiver, som bevirker at den bliver dårlig efter nogle måneder. Jeg har hørt om nogle tilfælde, hvor der er blevet dannet store krystalklumper. Så er det en god ide at have så lidt benzin som muligt i tanken når man sætter bilen til side, og fylde en 10 liters dunk frisk benzin på, når den nye køresæson starter.

Vi ses derude!

Eugenio Lai



Fra redaktionen

Når man kigger ud af vinduet i det lille redaktionslokale, er der hvidt næsten over det hele – og i luften svæver der nogle små væmmelige kolde og våde klatter rundt. De gør det svært at forestille sig, af man snart skal hive de gamle forhjulstrækkere udenfor i nærmiljøet. Tanken luner heldigvis, og modvirker tendensen til redaktionel vinterdepression, her den 10. marts.

I dette blad fortsætter vi vores artikelserie om motorrenovering. Denne gang kigger vi på enkeltdelene. Vi nåede ikke igennem afsnittet om topstykke og oliepumpe, så det tager vi næste gang. Når alle artiklerne en skønne dag er udkommet i bladet, vil vi redigere dem og lave et samlet dokument, som vil kunne findes på klubbens hjemmeside.

Bortset fra dét, så er det til tider et noget ensomt job at være redaktør; det kniber med respons og bidrag fra medlemmerne, hvilket også fremgår af nærværende udgave. Det er svært ikke at vende tilbage til overvejelserne om bladets fremtid, som jo tidligere har været oppe i disse spalter.

Jeg kan godt undre mig lidt over, at så få bruger vort klubblad, for det er jo en fin mulighed, hvis man har noget at fortælle de andre klubmedlemmer.

Her i aprilnummeret ville det også have været passende at kunne bringe nyt om sommertræffet, men intet er åbenbart lagt fast, selvom det *forlyder* at datoerne er 17-19 august og stedet Ærø. Forhåbentlig bliver det meget snart af eller bekræftet.

-jmn.

Kommende arrangementer:

April:

Torsdag den 5. april: Klubmøde hos Lena og René Christensen, Holmemarksvej 28, Taulov, 7000 Fredericia.

Tilmelding senest den 27. marts på telefon 22336239.

Fredag den 13. april: Værkstedsmøde i Roskilde. Thomas Bødkers værksted, Elisagårdsvej 16 kl. 20.00.

Tilmelding ikke nødvendigt.

Lørdag den 14. april: Garagemøde hos Viggo Plith på Djursland. Start kl. 10.00 til lidt brunch og om eftermiddagen en fælles udflugt til Gl. Ejstrup (museum). Til aften smider vi lidt pølser på grillen. Reservér datoen – mere information følger på hjemmesiden.

Søndag den 15. april: Kom og få et forårstjek af din Traction. Vi starter ved 9-tiden. Thomas Bødkers værksted, Elisagårdsvej 16, Roskilde.

Redaktionen har ikke modtaget information om flere af de kommende klubaktiviteter.

Det anbefales derfor at holde sig orienteret på www.traction.dk!





Fra TAD-værkstedsafdelingen i Valby

Igen i år lagde John Reelev kælde til et svært hyggeligt værkstedsarrangement. Aktivitetsniveauet denne lørdag i marts var langt fra på højde med de gode gamle dage, men der var da to medlemmer, som havde gang i projekterne:

Samling af en gearkasse og fremstilling af nyt ledningsnet. De resterende 10-12 tilstedeværende var også travlt beskæftiget med at yde moralsk støtte og komme med opmuntring til de flittige. Og var der brug for en hjælpende hånd

var muligheden der, hvilket fremgår af billedet her. Stor tak til John for omsorg, pleje og det sædvanlige sublime trakterement! Jeg glæder mig allerede til næste år...!

-jmn.



Renovering af motor

Del 2: Motorblokken med indhold

Af Torsten Vig og Jens Møller Nicolaisen

I sidste nummer af bladet fik vi splittet motoren nogenlunde ad, dog var der nogle komponenter, som blev lagt hen i bunken i mere eller mindre hel tilstand, herunder topstykket, olie-pumpen og vandpumpen. Dem lader vi lige ligge i bunken – nu koncentrerer vi os om motorblokken.

Rensning af motorblokken

Vi starter med et kigge på selve motorblokken. Her er en meget grundig rengøring en forudsætning for det videre arbejde. Start med at vaske blokken med motorrens og masser af varmt vand. En højtryksspuler er god! Derefter følger en mekanisk afrensning, både ind- og udvendigt. Pas på den lille sarte motorplade, den er jo kun et tyndt stykke aluminium. Især er det vigtigt at få alle rustskaller væk inde i motoren, så de ikke senere går løs og havner i kølesystemet. Diverse roterende stålbor-



ster er gode, blot skal man passe på cylinderforingernes anlægssteder. Det næste er at få rensat alle motorblokkens oliekanaler. De kan være mere eller mindre tilstoppede af gammelt olieslam, der sætter sig som en sej belægning i de tynde kanaler. Ståltråd, små stålborster af flaskerensermodel og suppleret med motorrens, trykluft og god tålmodighed. Det skal ende med at være HELT rent!

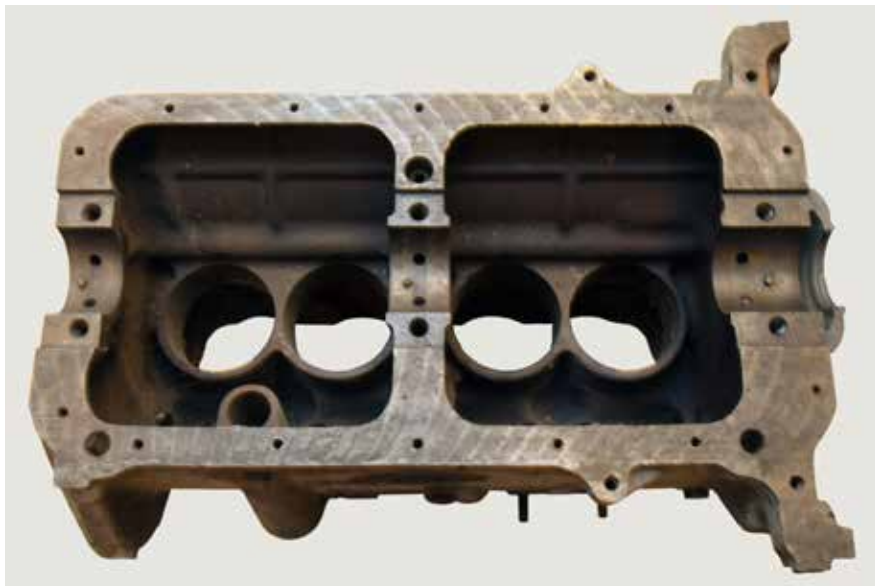
Motoren kan være meget medtaget af gravrust og gammelt slam, og det kan

være fristende at skride til sandblæsning. Det er absolut sidste udvej, for det vil være næsten umuligt at få alle rester af sand ud bagefter. Specielt i motorens smøresystem er selv det mindste sandkorn en katastrofe! Så lad hellere vær'.

Mange motorrenoveringsfirmaer påtager sig rengøring, bl.a. med ultralyd eller i store industri-opvaskemaskiner. (Værn om husfreden: Brug ikke den hjemme i køkkenet).



Her er en gammel træt motor, godt tæret og fuld af mere eller mindre løstsiddende rustskaller. Der forestår et stort arbejde, og det kan være nødvendigt af banke skallerne af – f.eks. med en lille mejsel. Det skal gøres med stor forsigtighed, og især skal man passe på cylinderforingernes anlægsflader.



Med bunden i vejret ser blokken lidt kønnere ud, for under cylindrene har det hele jo kørt i olie, og ikke vand. I fordybningerne til hovedlejerne ses hullerne, hvorfra olien kommer til de tre hovedlejer. Her må man rense med en lille pind, ståltråd, svejsetråd, trykluft og hvad man ellers har. Alle gevind i hele blokken skal selvfølgelig renses og være i orden.



Ikke godt: Her er et stykke brækket helt af ved én af pinboltens gevind. Det er desværre ikke ualmindeligt. Hvis motorblokken skal reddes, skal der en fagmand på banen!



Under knastkædedækslet kan man faktisk se hvor oliekanalerne løber (markeret med stiplede rød linie). Rens også vandkanalen til aftapningen, her markeret med en lille pil.



Det forreste hovedleje er bredere end de andre to, og på dette billede ses det, at den ene er oliekanal blændet ned, for nedsætte oliemængden til det forreste knastakselleje.



Roterende stålborste og knofedt i rå mængder, så kommer malingen af, så man har et godt grundlag for den nye maling. På grund af den grove struktur kan blokken nemt males med autolak, med pensel. Vigtigst er det dog med den indvendige afrensning – alle rustskaller skal væk.

Man skal være omhyggelig med fladerne, hvor cylinderforingerne hviler mod bunden. Her kan man skrabe forsigtigt med et stemmejern. Når foringerne kommer i, skal det jo være vandtæt!

Inspektion

Start med at kigge grundigt efter rustskader eller revnedannelser. Revner er ikke ualmindelige på grund af frostsprængninger, da man i gamle dage ofte kørte med rent vand (uden tilsætning af sprit eller glykol). Revnerne kan være meget fine og svære at se, men optræder gerne på siden af blokken, enten vandret eller lodret i forbindelse med cylinderforingerne.

Er motorblokken revnet, gør man klogt i at se sig om efter en anden.

Næste punkt er gevindene til topstykkets bolte. De skal være 100% i orden, sæt derfor gerne en snittap forsigtigt i; så du får gevindene rensat. Revner omkring gevindhullerne ses desværre ret ofte, især på blokke der har været monteret med støttebolte (før 1952). Revnerne går som regel vinkelret ud fra gevindet og ind mod moteren, oftest i de fire hjørnehuller. En sådan skade kan udbedres, men det kræver slaglodning eller svejsning, noget der bør foretages af en specialist! Bagefter skal gevindet så repareres, f.eks. med en Helicoil-spiral.



Gevindreparation med Helicoil.



Ser hovedlejerne sådan ud, er beslutningen ikke svær: Over venstre skulder med dem! Der mangler lejemateriale og bilen de kom fra havde da også både bankelyde og et ufatteligt stort olieforbrug.

Udmåling af lejer

Det kan som regel hurtigt konstateres hvis hovedlejerne er så dårlige at de skal udskiftes. Store ridser eller manglende materiale, så er der ingen tvivl. Er der ingen synlige skader bør man alligevel altid måle lejrernes tolerance. De kan nemt være slidte, uden at være egentlig defekte.

Måske har du allerede udmålt lejerne, da motoren blev skilt ad. Ellers skal du have lejerne og krumtappen på plads i motorblokken igen.

En nem og meget præcis udmåling kan foretages med et produkt, der hedder Plastigage. Det er noget tynd plastictråd, med en præcis given tykkelse. Den findes i forskellige udgaver og tykkelser; vi bruger den grønne, der hedder PG-1. Det er den der passer til det lejespillerum vi er i gang med.

Man klipper et lille stykke Plastigage, som forsigtigt lægges over krumtappens lejesøle – se billederne. Derefter



1



2



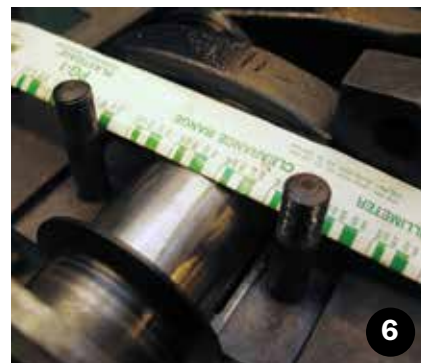
3



4



5



6

ter skrues underfaldet forsigtig på og spændes til det foreskrevne moment. Herved deformeres det lille stykke plastictråd, og så fjerner man underfaldet. Nu kan man med den medfølgende, specielle skala måle bredden af plastictråden. Den deformeres ved sammen-spændingen, og jo større deformation, jo mindre spillerum er der mellem leje og søle.

Hovedlejernes spillerum skal ligge imellem 41 og 81 tusindedele mm. Hvis man er i nærheden af de 81, bør man overveje nye lejer, da der ikke er noget tilbage at slide på. Og er tallet større, er der ingen vej udenom: Du skal have

nye, hvilket også kræver slibning af krumtappen – som derfor må lægges i hænderne på et motorrenoveringsfirma.

Og så skal du ikke klage, for det kan faktisk være værre. Der er nemlig risiko for at krumtappen allerede har været slebet flere gange, hvorfor sølernes diameter er under minimumsmål. På en ny krumtap måler hovedlejernes søler 50,00 mm i diameter, og de må ikke slibes til mål under 49,00 mm.

Nye hovedlejer kan købes i forskellige overstørrelser med spring på 0,25 mm. Et sæt koster i omegnen af 2.500-3.000 kr.

1. Plastigage – de fine stykker plastictråd ligger i kuverten, med skalaen til aflæsning påtrykt.

2. Et lille stykke tråd klippes af og placeres hen over lejesølen.

3. Underfaldet monteres og spændes til det foreskrevne tilspændingsmoment. Derefter løsnes det igen og fjernes.

4. Plastictråden, som den ser ud inden underfaldet har været monteret.

5. Efter fjernelse af underfaldet er tråden deformeret.

6. Derefter måles trådens bredde med skalaen, hvor man direkte kan aflæse tolerancen målt i 1/1000 mm.

Proceduren er den samme for både hoved- og plejstangsejer, hvilket faktisk fremgår af billederne: 2,4 og 5 er plejstangsejer – 3 og 6 er hovedlejer.

Plejlstangsløjjer

Samme principper og metoder gælder for plejlstangsløjjer. Har du den gamle type plejlstænger, hvor lejematerialet (hvidmetal) er støbt direkte på plejlstængerne, kan du være lidt på den, hvis lejerne er slidt op. For det er både dyrt og besværligt at få lagt nyt lejemateriale på. Selvfølgelig kan det lade sig gøre, men der er jo fordel ved de løse (udskiftelige) lejepander som man finder på plejlstængerne fra en 11D-motor, en HY eller tidlig ID/DS. Så det kan være en rigtig god idé at få fat i sådan et sæt plejlstænger – de kan faktisk også købes nyfremstillet, endda til en rimelig pris, men vi har dog ingen erfaringer med kvaliteten.

Den foreskrevne tolerance på plejljerne er 44-61 tusindedele mm. Plejlstangssølerne måler 48 mm originalt, og kan slibes ned til 47 mm. Også de løse lejeskaller til plejlstængerne kan købes i overstørrelser med 0,25 mm intervaller – og de er billige – ca. 4-500,- kr. for et sæt.



En ubrugt, men let anløben lejeskal til 11D, HY eller ID/DS med den gamle motor. Se forskellen på plejlstængerne i sidste artikel. Det lille hak passer til en udfresning i plejlstangen, så den ikke kan monteres forkert.



Et godt stykke jern: Nyslebet krumtap, både sølerne til plejlstænger og hovedlejer er slebet. Krumtappen er også blevet afbalanceret – bemærk de små borehuller på kontravægten. Der skal ikke mange gram til at gøre en stor forskel. Normalt er der i øvrigt ingen grund til at afmontere kontravægtene.

Krumtappen

Vi har allerede været inde på krumtappens mindstemål, nemlig 49 mm for hovedlejerne søler og 47 mm for plejlstangssølerne. Hvis disse minimumsmål ikke er overholdt, må man finde sig en anden krumtap. (Her kan det lige nævnes at, der findes tre forskellige typer krumtap: Før 1939 (non-perfo), 1939-54 performance og endelig 11D).

Hvis lejesølerne har en markant blålig farve (på grund af overophedning) er krumtappen også død, fordi hærdeningen er ødelagt.

Også krumtappen har tynde oliekanaler, der skal være helt rene – dvs. renses!

For 11D-krumtappen gælder der det særlige, at den faktisk har en tendens til at revne! Dette bør man lade et motorrenoveringsfirma undersøge.

Knastaksel, ventilløftere, stødstænger

Knastakslen slides normalt ikke nævneværdigt, men skal selvfølgelig kigges efter for mærker, ar eller rust, der kan have ødelagt knaster og søler. Tappen til klokoblingen i den forreste ende af knastakselen skal være i orden.



Her ses tappen til klokoblingen for enden af knastakslen, der driver det store remskivehjul ved koblingshuset. Det ses tydeligt hvor kloen har været i indgreb. De kan være meget medtagne, men denne kan godt bruges.

Ventilløfterne slides ofte fælt på fladerne i bunden, hvor de er i kontakt med knasterne. På en sund knastfølger kan man se at den har drejet rundt så slidet er jævnt fordelt, men ofte er der slid et spor, eller reelt en fordybning efter knasten. I så fald bør man kassere knastfølgeren; de kan købes nye.

Stødstængerne må ikke være bøje – det kontrolleres let ved at rulle dem på en plan flade. Mindre buk kan man rette i hånden. Udskifter man, skal man være opmærksom på at de findes i forskellige længder og udgaver.



Knastfølgerne/ventilløfterne: Den venstre er fin – den højre kassabel på grund af rust-ar, og man kan se at den ikke har drejet ordentligt rundt. Nogle gange er det værre – der kan ligefrem være en aflang fordybning efter knasten.

Stempler og cylinderforinger

Stempel- og foringssæt er så billige, og funktionen så vital, at man ikke skal spare: Køb nyt – med mindre du gjorde det for under 10.000 km siden!

Bundkar og andre ting

Bundkarret renses og er der buler, rettes de ud. Man kan komme ud for at der er tæring indvendigt i bundkarret,

og så bør man finde et andet. 11D-motoren har bundkar af aluminium, og har meget let ved at revne omkring bundproppen. (Og nu vi taler om det: Lad ALDRIG en 11D-motor hvile på bundkarret, for så er det sket!).

Knastkædedækslet er på de tidligste motorer lavet af aluminium, og har en tendens til at revne. Og uanset om man har alu-dæksel eller ét af støbejern, er det en god ide at chekke gevindene til gummiklodsens bag på motoren.

Knastkæden er en udpræget slidel, og den kan man ligesågodt udskifte. Det lille tandhjul slides dobbelt så hurtigt som det store – og vil ofte være meget slidt. Nye tandhjul kan købes.

Svinghjulet fejler sjældent noget, men en let afdrejning er ofte at anbefale. Startkransen er kan være slidt de steder den lander på, når motoren stop-

pes. Den kan stadig bruges, men skal drejes 90 grader på svinghjulet. Det vender vi tilbage til.

Afbalancering!

Nu har du efterhånden et overblik over hvad du har: Hvad der kan bruges og hvad der skal renoveres på. Er der behov for renovering af krumtap, lejer mv. er det nu tingene skal sendes afsted til et motorrenoveringsfirma. Lad gerne eksperterne afgøre hvilke størrelser lejer der skal købes. Aftal så vidt muligt alt med firmaet på forhånd. Afbalancering af krumtappen, inklusive svinghjul og kobling, er et must – det er helt afgørende for, at motoren en skønne dag kommer til at køre godt, med et minimum af vibration!

Topstykke, oliepumpe og vandpumpe er næste kapitel, som af pladsmæssige årsager må vente til næste Attraction.



Cylinderforingerne får ved slid en såkaldt vendekant, dér hvor den øverste stempelring har sit toppunkt. Køb et nyt stempel- og foringssæt – der er absolut ingen grund til at lave sig en ny slidt motor!



SALON RETRO MOBILE

Tekst og foto: Jens Møller Nicolaisen

Som altid er det jo overvældende, hvad man kan opleve. I de senere år har Citroën haft nogle imponerende og meget store stande, hvor de har stillet arealer og faciliteter til rådighed for både de franske klubber og ACI – flot omkranset af Citroëns rød/hvide farver. Ikke mindst takket være folkene fra Conservatoire blev Citroëns historie fortalt på

en god måde, med et ønske om at vise verden den kreative, fremsynede og progressive ånd, der har præget mærket siden André Citroën begyndte sin bilproduktion i 1919, og helt frem til årtusindeskiftet.

Allerede sidste år havde man i stedet en fælles PSA-stand under navnet l'Aventure Peugeot Citroën DS, delt op i mindre sektioner for hhv. Peugeot, Citroën og det nye mærke DS (som i princippet vel ikke har meget at gøre på Retromobile). Citroën havde tydeligvis ikke



Traction Universelle havde valgt at udstille et par to-dørsmodeller. **7C Coupé** fra 1937 og en nydelig **Cabriolet** fra 1935, som angiveligt var en **11AL**. Numrene på Cabrioletens stelnummerplader var dækket med sort tape – måske kunne de ikke tåle dagens lys? Til gengæld var karrosserinummeret på skinken til at se – ingen havde nok regnet med at der kom en nummer-tosse fra Danmark, som med det samme kunne konstatere at bilen i virkeligheden er en **7C!**



General de Gaulles helt private DS.

den største prioritet, og i den nye butik kunne man bl.a. købe små Citroën DS-modelbiler, hvor Citroën-navnet var udelandt på æskerne – der til gengæld bar det nye DS-mærkes logo.

I år var det ikke stort anderledes. På udstillingens PSA-DS-sektion med den selvmodsigende overskrift "DS Heritage" var temaet præsidentbiler – hvor man udstillede 3 stk.: Den knapt 7 meter lange specialbyggede DS fra 1964, en SM Presidentielle og en helt ny "DS7 Presidentielle", en pænt ligegyldig SUV med hul i taget, så Monsieur Hollande kan stå op og vinke til pøbelen. Jo, præsidenter har skam altid kørt i DS! Sarkozys Citroën C6 havde man behændigt "oversat", men nu var det jo bestemt heller ikke en Citroën-stand!

Den franske ID/DS-klub udstillede også et par DS, hvoraf én havde tilhørt De Gaulle. De franske D-modelklubber er det hele taget hoppet helt med på vildfarelsen om, at produkterne fra PSAs nye bilmærke har noget som helst at gøre med Citroëns biler fra 1955-75. I hvert fald vil de hellere end gerne hjælpe PSA-DS igang med at markedsføre



DS Chapronmodel - med lys i lygterne.

deres produkter. Måske kan det skyldes at de hvert år via Amicale Citroën France modtager store beløb fra PSA.

Det kan jo være ædelt nok at ville hjælpe andre. Men det er nærliggende at mene, at den man tager luften fuldstændig ud af den oprindelige DS, og glemmer hvor enestående den var og er, ikke mindst set i forhold til den tid den blev skabt i. PSA forsøger indædt på at koble deres produkter sammen med noget, der blev skabt af et helt andet firma, som de købte langt senere, og som de lige siden har forsøgt at lave om på. Som en sidebemærkning kan jeg nævne, at det nye DS-mærke har langt fra den succes som PSA havde håbet på.

Citroën-standen

- eller måske rettere: Citroën-sektionen på l'Aventure-standen, var til at overse. Der var bl.a. udstillet nogle A-modeller (Méhari-jubilæum), TPV 1939 og en grøn CX. Den franske TA-klub havde også et par fine biler: En 1937 Coupé og en 1935 Cabriolet, og deusen var der et par fine gamle baghjulstrækkere. En



Kégresse K1 - original Jouets Citroën.

fin lille udstilling, som kunne have fortalt mærkets historie, hvis ikke noget af det vigtigste ikke havde manglet helt: For selvfølgelig var der ikke skyggen af ID/DS og SM her! Den del af Citroëns historie har PSA ikke brug for; derfor fjerner man den bare. Og ja, det er lidt trist at det også sker med de franske D-modelklubbers velsignelse – money talks – det kan jo være svært at bebrejde dem. Men resultatet er selvfølgelig en svækkelse af Citroën, når man ikke må bruge den virkelige historie i branding. Historien om et bilmærke, der ubestridt var det mest progressive i verden. Og man kan spørge sig, om det på længere sigt er klogt – for hvad er der så tilbage...?



Petite Rosalie 1933 - men vist ikke den ægte.



Alt det andet

Med denne lidt blandede Citroën-oplevelse inden for vesten, kunne man så glæde sig over så meget andet på årets Retromobile. F.eks. tror jeg aldrig der har været så mange Voisin-biler som i år. Eller alle mulige afskygninger af Ferrari 250. Der var udstillinger af biler fra diverse museer, blandt andet en enorm Panhard rekordvogn med 8-liters, 8-cylindret glidermotor, der i 1932 tilbagelagde 210 kilometer på en time. Eller den berømte Panhard Dynavia fra 1948, strømlinie-prototype, der kunne køre 130 km/t med en 2-cylindret motor på kun 610 cm³.

Der var også spændende Citroën'er på auktion. Dansk 11BL 425kg. varevogn, ex Henrik Jacobsen, blev ikke solgt. En



Nogen har øjensynlig være i gang med en kosmetisk restaurering af denne 7C 1937 – blandt andet ved at hænge et par dåser maling til tørre på den. Hvorfor både stelnummer og produktionsnummerpladerne manglede er et uløst mysterium, men der var absolut ingen tvivl om at det er en helt autentisk Cabriolet. Tilmed var den kernesund og nogenlunde urørt karrosserimæssigt. Skulle man gå rundt og ønske sig en Cabrolet, var denne bil med en pris på knap 65.000 euro det bedste bud set i meget lang tid.

oprindelig dansk Cabriolet, en 11B Normale 1939 (147.926), der i de senere år har opholdt sig i England, gik for godt 125.000 euro – pæn bil i god stand, dog ikke restaureret med større sans for det originale. Den blev solgt til en tysker, og prisen er nok udtryk for en vis afmatning. Jeg tror prisen ville have været noget højere for 2-3 år siden, for netop en 1939 Normale er utvivlsomt den mest eftertragtede Cabriolet-model. En anden Cabriolet var en urestaureret 7C fra 1937. Den var nogenlunde komplet og absolut autentisk; hvad man vil kalde et godt projekt. Dog manglede stelnummerpladerne (hvorfor?). Den blev solgt for små 65.000 euro, og det er nok det billigste der længe er set for en original Cabriolet.



Sådan noget ser man vist kun på Retromobile: "J.P.W." 3-personers prototypevogn, udviklet under krigen og kørende i 1946 med en centerplaceret Citroën 11 motor. Topfart 150 km/t, Total elektromagnetisk gearkasse, tandstangsstyretøj med rattet i midten, og egenvægt på 1200 kg. Karosseriet er lavet hos Chapron. Bilen forsvandt, men blev genfundet en gang i 1970'erne.



En noget træt DS-cabriolet med specielle forsikringer fra Pichon-Parat. Solgt på auktion for næsten 93.000 euro.



Panhard Dynavia 1948.

Til venstre: Citroën Méhari er heldigvis stadig en Citroën, og har i år 50-års jubilæum. Denne er en 1969'er fra Conservatoriet.



Ekstremt sjælden og original B2 Caddy Sport 1922, lige bortset fra hjulene. Denne fantastiske bil kan - hvis man tør - køre 90 km i timen. Den blev solgt for godt 50.000 euro.

Nyt fra ACI

Af Jens Møller Nicolaisen

Der er sket meget store forandringer i Citroëns organisation i de seneste par år. Foreløbig er det svært at se, at noget har udviklet sig til det bedre. Conservatoriet bliver snart helt nedlagt og Héritage Citroën er nu blevet en del af en "selvstændig" organisation under PSA: "L'Aventure Peugeot Citroën & DS", som skal varetage arven fra de tre bilmærker. Skrev jeg tre? Ja, det gjorde jeg vist – for en del af PSA-strategien er jo påstuldet om at bilmærket DS, etableret 2014, har en lang og stolt historie.

Der er vist al mulig grund til at forholde sig kritisk til PSA og deres "forvaltning" af Citroëns historiske arv. Netop bevarelsen af Citroëns historieske arv er én af ACIs erklærede kerneopgaver, og så meget desto mere har vi grund til også at forholde os kritisk til ACI – hvor man, med den siddende bestyrelse i spidsen, løber med PSA-løgnen og har optaget det nye DS-mærke i ACI. Dog ikke i navnet, som tilfældet f.eks. er det i Tyskland. Man kan spørge sig, om PSA efterhånden har købt ACI for de ca. 60.000 euro, der hvert år gives til ACI fra Citroën. Det er vigtige penge, og størstedelen af dem bruger vi jo til at støtte de store internationale træf, ikke mindst ICCCR. Men de skaber unægteligt et dilemma. Efter min mening går

ACI alt for langt og medvirker desværre til et kedeligt udsalg af Citroëns historie.

ACI er pr. definition en international sammenslutning af Citroënklubber fra hele verden, og det er jo fantastisk at vi har en sådan organisation! Man kan da godt stille spørgsmålet "hvad får vi ud af det?" – men det ville vel være mere konstruktivt at spørge sig hvordan man kan bidrage. ACI er den eneste mulighed vi har for at påvirke, og måske undgå, at det med tiden vil lykkes for PSA at underminere den almindelige forståelse for at Citroën engang var det ubetinget mest progressive bilmærke i verden. Efter at Citroën har nedlagt den danske filial er ACI også den eneste (og i hvert fald den mest direkte) kanal vi har, til Citroën og til L'Aventure. Og selvom det ikke altid fungerer optimalt, så er ACI jo et enestående netværk mellem klubberne. Det kunne udbygges, især med øget og bedre informationsniveau, men fungerer upåklageligt i forbindelse med organisationen af de store internationale træf. Det korte af det lange er, at vi har al mulig grund til at støtte ACI, og træde aktivt ind for at forbedre ACI.

Årets ACI-generalforsamling

Ovenstående er selvfølgelig blot mine personlige betragtninger. Skal jeg referere generalforsamlingen, kan jeg naturligvis ikke se bort fra dem. Hvis nogen har svært ved at udholde det, kan jeg trøste med at der forhåbentlig snart kommer et officielt referat tilgængeligt på ACI hjemmeside (amicale-citroen-internationale.org). Men her følger mit

"uofficielle", som også indeholder informationer om planer for et kommende museum, arkiver, reservedele samt aktiviteter omkring Citroëns 100-års jubilæum til næste år.

Arnaud Ribault

Den første gæstetaler var en PSA-mand – jeg husker ikke hans præcise stillingsbetegnelse, men han holdt et næsten én time langt foredrag om de idéer og udfordringer, der havde ligget i skabelsen af det nye bilmærke DS. Herunder hvordan man var startet i Kina i 2010 og har forsøgt at lægge forskellige værdier i DS som varemærke. En raffineret fransk luksubil – et high-tech "premium brand" osv. Talen var én lang ordstrøm som et panisk forsvar for vildfarelsen om at der er designfilosofiske ligheder mellem fortidens (Citroën) DS og nutidens rullende Gucci-tasker. I mine øjne ren ynke og pladder, men det gør sikkert indtryk på mange, når manden også står og fægter med diverse smarte engelske udtryk fra marketingbranchen. Det er jo ikke alle, der har større indsigt i industriel designhistorie, så løgnen lever desværre. Uanset hvad man ellers mener, så virkede det frem for alt som spild af tid at have sådan en mand til at stå og peptalke i næsten en time... skal en ACI-generalforsamling virkelig bruges til at PSA kan reklamere for deres såkaldte DS, hvor et USB-stik er langt vigtigere end bilens affjedring?

Ribault understregede utallige gange, at man bestemt ikke havde taget historien fra Citroën. Blandt andet beklagede han dybt "fejlen" med websiden Citroë-norigins, hvor DS og SM som bekendt

manglede. En beklagelig fejl, men nu var det jo blevet rettet!

Under den efterfølgende spørgerunde løb Ribault dog tør for ord. Vi var flere, der mener at koblingen mellem Citroën DS og PSA-DS er ren marketing-konstruktion uden hold i virkeligheden, og at der i høj grad er tale om historieforvanskning, når man fjerner ID/DS/SM fra Citroën. Rigtig svært havde manden selvfølgelig ved at svare på mit spørgsmål om hvorfor der ikke var nogen D-modeller på Citroëns stand på Retro-mobile, når nu de havde "rettet fejlen" på citroenorigins.com.

Henri-Jacques Citroën

André Citroëns sønnesøn (en levende kopi af Le Patron hamselv) blev sidste år udnævnt til "ambassadør" for ACI. Han var også til stede på generalforsamlingen, og jeg må indrømme at det var pænt tilfredstillende, da han under en pause kom hen og erklærede sig yderst enig i mine ytringer omkring Citroëns historie...



Generalforsamlingen blev holdt på en skole i Issy Les Moulineaux, mødelokaler er blevet meget dyre på Paris-Expo. Her kigger vi på planerne for Citroëns 100-års jubilæum.

Xavier Peugeot

- var den næste taler. XP er øverste ansvarlige for hele PSAs modelprogram, herunder udvikling af nye modeller og hvilke typer biler de tre mærker skal markedsføre.

Her var indholdet noget mere relevant, idet det bl.a. handlede om fremtiden for Conservatoire Citroën. Selvom alt arkivmateriale nu er flyttet, er stedet ikke lukket endnu, men det kommer formentlig til at ske i løbet af året. Der blev snakket om noget nybyggeri i Poissy. Kapi-museet (Simca) ligger der nu – og XP kom ikke nærmere ind på hvordan konstruktionen skal være. Men man bestræber sig på at der skal være et dedikeret Citroën-museum, og at det skal stå klart ved Citroëns 100-års jubilæum i 2019! Uanset hvad bliver der helt sikkert ikke plads til det antal biler, der idag står på Conservatoriet, men ambitionerne er, at ikke-udstillede biler skal kunne findes i magasiner i nærheden, med mulighed for at se dem ved særlige lejligheder. Det var i øvrigt tydeligt at man ikke er så langt med planerne, og at det ikke er afklaret hvordan det nye museum skal finansieres. Idéen er, at aktiviteterne under l'Aventure skal udvikles og at der skal tjenes penge. Både for at finansiere det nye museum og for at blive økonomisk uafhængig af PSA. Heri indgår også planerne om reservedelssalget.

Hugues Reboul – Citroën 100 år

Næste taler – ansvarlig for aktiviteterne omkring Citroën 100-års jubilæum. Han fortalte løst og fast om forskellige tiltag i markedsføringen. Hvad han gik en

del op i, var udgivelsen af modelbiler (!) i en serie kaldet Citroënorigins. (Vi venter spændt på om der kommer D-modeller med her). Men ellers bliver hovedbegivenheden i 2019 et stort træf på Citroëns gamle prøvebane i Ferté-Vidame. Det arrangeres i samarbejde med Amicale Citroën France og finder sted den 19.-21. juli 2019. Det forventes at der kommer over 7000 biler.

Selve fødselsdagen er den 4. juni (100-års dagen for den første Citroën model A), men der er planlagt aktiviteter (i Frankrig) gennem hele året.

Reboul nævnte i øvrigt at Linda Jackson (Citroëns øverste direktør) vil offentliggøre hele programmet ved næste Mondial i Paris.

Amicale Citroën France er til dels involveret i planlægningen – men desværre ikke ACI.

Xavier Crespin

- er direktør for l'Aventure Peugeot Citroën DS, og tog imod spørgsmål. Han nævnte at der i 2019 vil blive lanceret nogle specialmodeller i forskellige lande, i anledning af 100-året. Derudover kommer Citroën ikke til at støtte nationale begivenheder uden for Frankrig. Det bliver op til hvert enkelt land.

Om 100-årstræffet i Ferté Vidame fortalte han lidt af hvert; bl.a. at man vil rive en del af den gamle mur ned, og at deltagerne vil få mulighed for at køre i deres egne biler på den gamle prøvebane. Man har også fastsat træfprisen, som bliver 100 euro + camping.

Hvad angår nyproduktion af reservedele

undskyldte XC at der ikke er sket noget videre siden sidste år. Der er planer om en hjemmeside med butik, men det går ikke ligefrem hurtigt.

Han gentog, at bilerne fra Conservatoriet flytter til Poissy. Der skulle være 8000m² til rådighed og ambitionerne er et museum med et højt niveau som i Sochaux (Peugeot-museet).

Arkiverne befinder sig allerede i Terre Blanche, et sted som ligger 15 km. fra Sochaux. I Poissy vil man give adgang til det arkivmateriale der findes digitalt, men der blev ikke redegjort for om de fysiske arkivalier bliver tilgængelige i Terre Blanche.

Formandsberetning

Hermed var gæstetalerne omsider overstået og vi gik videre med formandsrapporten fra Stephan Joest. Han causerede længe over emnet ny teknologi i biler; biler der kører selv og tænker selv. Han brugte det meste af taletiden til at fortælle om hvordan han selv tager rundt og holder fordrag om dét emne – og jeg kunne ikke lade være med at tænke på, at vi jo har FIVA til at varetage vores interesser indenfor gammelbilverdenen, og at det kan forekomme en smule irrelevant for en ACI-generalforsamling at høre hvad Stephan i øvrigt render rundt og laver. Tiden havde været brugt bedre på en redegørelse for hvad bestyrelsen har gjort i forhold til ACIs erklærede formål om at skabe netværk og kontakt i verdens Citroën-klubber.

Der har været afholdt mange møder med Xavier Crespin, men vi fik ikke den

store indsigt i hvad der så er kommet ud af det.

Bestyrelsesmedlem Manfred Buchgeher fra Østrig beklagede også, at der reelt ikke er sket noget på reservedelsfronten. Han nævnte at 3 (tre) nye reservedelsnumre er kommet i produktion.

Der blev lovet bedre kommunikation – (underforstået fra bestyrelsen) til de delegerede – vi må se hvad der sker; det kan kun blive bedre.

Regnskaberne

ACI er kommet ud med et gigantoverskud, og der er stort set ikke brugt andre penge end 6.300 euro til bestyrelsesmøder. Det er så 2.100 euro pr. stk., da der kun har været afholdt tre møder. Helt personligt kan jeg ikke lade være med at tænke mit, for det er netop medlemmerne i den siddende bestyrelse, der for få år siden lavede en farlig ballede over hvad de kaldte et manglende aktivitets- og informationsniveau. Det var den gang jeg selv sad i bestyrelsen og hvor Didier Parjadis var præsident. I den periode fik vi rykket ACI stærkt frem, med gode kontakter hos Citroën og ikke mindst en kontrakt som garanterer fremtidig økonomisk støtte. Det er bestemt ikke gået fremad siden, men det har selvfølgelig også været en tid med omvæltninger inden for PSA.

Løst og fast

Sandor Schubert, som tidligere har været delegeret for Ungarn, har nu bosat sig i New Zealand, hvor han er aktiv i klublivet omkring Citroën – som han

præsenterede for os.

Bestyrelsen foreslog at der afsættes 5.000 euro til støtte for de delegerede, der ikke får rejsetilskud til generalforsamlingen fra Citroën i deres lande. Som jeg husker det blev forslaget ikke endeligt vedtaget.

Til gengæld blev det vistnok vedtaget, at generalforsamlingen i 2019 skal afholdes på Ferté-Vidame træffet. Det er ikke nogen videre god idé – for det første er træffet et halvt år forskudt fra det sædvanlige tidspunkt, for det andet vil det være svært at få folk til at bruge det meste af en dag, når de har rejst lang vej til et stort træf. Man må formode at de hellere vil bruge tiden på træffet!

Vi så en præsentation for 2CV-verdenstræffet 2019 i Kroatien.

Derudover så vi også en præsentation (med en meget lang video) for det næste ICCCR i Torun, Polen 2020.

Der er ingen kandidat til "Årets ACI-træf" *Event of the Year* i 2021.

Citroën har lanceret en foreløbig hjemmeside omkring 100-årstræffet. Den er kun lige påbegyndt, men er altså i luften. Se www.citroencc.com.

Valg

Den siddende ACI-bestyrelse blev genvalgt ved skriftlig afstemning. Der var ingen modkandidater.





Endnu en Cabriolet fra befrielsen!

Det er utroligt hvad der for tiden dukker op af billeder på Facebook! Desværre er billedkvaliteten næsten altid for dårlig til tryk, men dette billede, lagt op af Niels Anker Andreassen i januar, er jo noget ud over det sædvanlige! Vi fik heldigvis lov til at låne de originale foto. TAK for det!

Maj 1945, Brolandingen i Nørresundby, hvor en Citroën Normale Cabriolet er med i modstandsbevægelsens optog. På det lille billede fortsætter optoget over Limfjordsbroen. U11.163 er af tidlig årgang 37 og kan kun være bilen med stelnummer 118.642, som tilhøre konsul K.E.M. Marcussen, C.V. Obels fabrikker i Aalborg. Den blev som den ene af to stk. eksporteret til Danmark 25. maj 1937 og indregistreret den 18. juni. Marcussen beholdt bilen til 1952, og den sidste registrering vi kender var til Svend Sylvest i 1961 – fra ham viste vi i sin tid to billeder af bilen. Bemærk de små horngitre og Jantex-ringene på hjulene. Sådan så bilen ud da den var ny!

Trangen til at kigge gamle billeder på Facebook kan man især få afløb for i en gruppe, der hedder "Gamle danske trafikbilleder", som er startet af Preben Buchhave og nu har over 4000 medlemmer.

KØB & SALG



Citroen 11B til salg

Særdeles velholdt Citroen Berline fra 1954. Bilen står næsten som "nylakeret" (dog stenslag på hjulskærme). Er løbende blevet vedligeholdt, blandt andet nyt betræk på sæder, i originalt stof fra Frankrig og dørindersider også købt i Frankrig. Motor fungerer perfekt og har ca. 144.000 km. på tælleren, men uden garanti. Står nærmest som da den forlod fabrikken i 1954.

Bilen står i Fårevejle.

Pris: 135.000 kr.

Henvendelse på mail:
mogenshansen49@gmail.com
eller på 21495389



Sælges:

Citroën 11 CV Commerciale, lang model årgang 1955.

Original registreringsattest haves.

Bilen står i fin stand. Farven er sort og bilen er med historiske nummerplader.

Ekstra fælge medfølger.

Henv. Erik Bro

23334104

Mailadresse: erik@elt.dk

