



ATTRACTION 326

58. årgang · april 2020 · Citroënklubberne i Danmark



TRACTION SPECIAL

Traction Avant Danmark

Bestyrelsen:

Formand - indmeldelse:

Eugenio Lai

Baldersgade 16, 2.tv.,
2200 København N.
Tlf: 23 26 28 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

Søndervigvej 16, 2720 Vanløse.
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:

Claus Falden

Erantisvej 4,
9750 Østerrå.
Tlf: 40 98 92 82.
e-mail: clausf@lden.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

Så er køresæson startet!

Håber at alle vil få rigelige muligheder for at køre i gammelbil.

I hvert fald der er mange muligheder i klubkalenderen – aldrig har været så mange, alligevel synes jeg at der er brug for flere medlemmer der vil gøre noget for klubben.

Husk at det er medlemmer der skaber klubben ved at organisere træf, ture, møder og hyggeaftener.

Det er også medlemmerne der skaber bladet, med gode indlæg om hvad de har oplevet både ude og i garagen.

Bestyrelsen gør også sit ved at koordinere og tage stilling til alt der sker i klubben. Og Jens er alene som redaktør og webmaster.

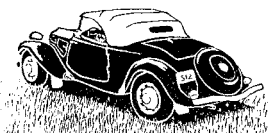
Der er faktisk mange personer der gør et stort stykke arbejde i vores lille klub, dem skal vi sætte stor pris på!

Et lille bidrag, limeget hvor lille det er, vil blive værdsat af alle, ligesom man vil værdsætte andres bidrag.

Håber at dette vil føre til noget konstruktivt – det er os selv, der skaber klubben!

Vi ses derude!

Eugenio Lai



ACDK

På bestyrelsesmødet lørdag den 25. januar 2020 er det blevet konstateret at TAD ikke er i stand til at opfylde de minimumskrav der er for at gennemføre en oprettelse af et ACDK.

Efter to års forsøg på at etablere et nationalt AC, føler TAD's bestyrelse at opbakningen fra medlemmerne ikke er stor nok. TAD har i denne periode efterlyst medlemmer som ville melde sig frivilligt til denne opgave uden resultat. Derfor er vi kommet til denne beslutning, for at ikke forsinke processen yderligere.

Med oprettelsen af et nationalt ACDK havde man tænkt at styrke kommunikationen mellem de danske Citroën-klubber og ACI, som er forbindelsesledet til Automobiles Citroën i Frankrig samt de lokale forbindelser såsom forhandlernettet.

Med denne beslutning vil TAD ikke forhindre de andre klubber om at ikke blive ved med at forsøger et etablering af AC-DK.

Det skal præciseres, at beslutningen ikke vil påvirke andre former for samarbejde med de andre Citroënklubber.

- TAD forsætter med at støtte eventuelle ACI-delegerede på lige fod med de andre klubber.
- TAD er interesseret i at blive orienteret fra ACDK om nyheder.
- TAD vil stadig deltage i det årlige klubmøde.

*TAD - bestyrelsen
Februar 2020*

Nye medlemmer

Flemming Haburg
Langelinie 19, Snekkerup, 4140 Borup.

Bjarne Aaholm
Østergade 28, 4872 Idestrup.
11C Commerciale.



Gunnar Julius Pedersen
Birkealle 1, 8722 Hedensted.
11B 1950.

Historie om min ny erhvervede Normale 1950: Det er lidt sparsomt hvad jeg ved om den, men kan da se den er bekendt i klubben, ejeren før mig var Flemming L. Jensen fra Køge.

Forleden var jeg hos Erik Hougard og købe lidt forskellige bogmateriale. Vi sad og sludrede lidt, så ringede han til Torsten om han vidste noget, han kunne fortælle den oprindelig havde kørt som taxi. Tidligere ejet af Per Bødker og da var den gul. Derefter købt af en Bent Larsen som så har solgt til en Marianne V. Larsen, videre til Flemming L. Jensen som så har sat den i stand.

Jeg er interesseret i at vide så meget som mulig hvis klubben kan hjælpe mig. Stelnummeret er 189.664.

*På forhånd tak
Gunnar Julius Pedersen*



TAD-aktivitetskalender

Kommende arrangementer:

Klubmøderne i Roskilde:

Vi mødes hver den anden fredag i måneden kl. 20.00 i Thomas Bødkers værksted, Elisagårdsvej 16, 4000 Roskilde.

Sæsonens sidste: Fredag d. 10/4.

April:

Bliv godt kørende i 2020.

Klargøringsdag hos Thomas Bødker i værkstedet lørdag den 25. april.

Maj:

Lørdag den 2.: Skovtur øst. Vi mødes kl. 9:00 på Elisagårdsvej i Roskilde, turen går omkring Roskilde fjord til Jægerspris slot og omegnen.
Tilmelding til Torsten Vig: 3030 5636.

Lørdag den 2.: Forårsmøde hos Olav Fredslund i Grauballe, fra. kl. 10.00.
Tilmelding til Olav senest 28/4 på tlf. 5134 2455.

Lørdag den 16. maj fra kl. 10.00: Åben garage for Traction og ID/DS hos Orla Falden, skævevej 188, 9352 Dybvad.
Tilmelding senest den 9. maj til Orla på tlf.: 40 89 89 80 eller på email: orlaf@lden.dk

August:

Den 28-30: Sommertræf 2020 på Agerskov Kro & Hotel i Sønderjylland.



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



Flid betaler sig...

Da jeg i 2010 havde færdigrenoveret min 11BL med gennemgribende svejsearbejde, med sandblæsning og en kostbar lakering, så jeg frem til nærmest aldrig at skulle foretage mig andet end køre dejlige sommerture i den smukke bil.

Selvfølgelig var den samtidig totalt gennemgået i alt vedrørende styretøj, afjedring og bremses. Ventiler var blevet slebet, karburator og tænding renoveret.

Vi havde samtidig med B11'eren en DS23, en Asra og en 2CV, og det betød,

at vi har kunnet foretaget mange, mange familie- og venne-ture i veteranbiler – sommetider i dem alle. Og til tider også med andre veteranbils bekendte.

Selvom der også har været kørt festkørsel i DS'eren, så har det været den sorte B11, der er blevet spurgt efter, når bryllupper og andre store begivenheder har skullet fejres.

Jeg købte B11'eren af Finn Lyster for mange år siden. Han havde erhvervet den fra Sønderjylland, hvor den både oprindeligt er solgt og har kørt - indtil den ikke kunne mere. Så stod den i

mange år – og ventede vel egentlig bare på, at skrothandleren skulle komme forbi.

Men det blev altså Finn, der kom først. Vi har hele bilens livshistorie fra en lille logbog, der beretter udførligt om alle genvendigheder og reparationer i dens lange liv siden begyndelsen i 1951. Den omtaler også en delvis hovedreparation efter 285.000 km.

Den har faktisk kun kørt ca. 15.000 km. siden – men hvad der er meget værre: Den har henstået i en flyhangar (og hos Finn) i mere end 30 år!



Jeg var jo nok lige tilfreds nok, da jeg i den store reovering i 2010 tog toppen af og konstaterede, at cylindre så ok ud, og at den kun behøvede en ventil-slibning. Motoren blev samlet – og den startede som en mis!

Men nu kommer vi til det: Selvom vi har haft så utrolig megen glæde af bilen siden, har en lille orm altid gnavet hos mig: Motoren har aldrig gået helt perfekt. Der har været både stempel- og lejestøj. Ikke meget, men for en entusiast – for meget!

Denne vinter er blevet brugt på at ho-

vedreparere den fuldstændig – med alt: Krumtap slebet, nye foringer, stempler, plejlstænger, lejer, forkammer, reovering af topstykke, tænding, kobling og ny karburator.

Og nu kan jeg sige: Den spinder, som da den var ny. Vi glæder os sammen med bilen til foråret på de danske veje!

Jeg ved jo, at den en dag inden alt for længe skal sælges. Lidt vemodigt at tænke på. Men også dejligt, at en ny familie så bliver standsmæssigt kørende, og at bilen også i fremtiden vil blive påskønnet og beundret.



*Gunnar Andreassen
Østergade 39
Hesselager*



611005

Jeg kan huske at der kørte en Traction Avant førkrigs model rundt i Vordingborg hvor jeg boede som barn og det var jo en drengedrøm at få sådan en bil en dag.

Jeg købte bilen i 2008 uden at vide hvad jeg købte. Jeg regnede med at lave lidt rust, få bilen lakeret og så var den klar. Bilen var sidst indregistreret på Bornholm, afmeldt i 1980 og havde ikke kørt siden. Jeg brugte et par år på at slibe bilen helt ned, bordeaux samt sort lak i 2 lag, og lave rust. Min garage var uden lift, så det var et knokkel at

ligge under bilen der var klodset op på bukke – og i en garage uden varme.

Bil og alle dele blev lakeret. Montering af døre, hjelm og skærme havde nok været nemmere hvis jeg havde tilpasset dem inden lakering. Dørene drillede en del, da der var svejset ny bund i alle 4 døre af tidligere ejer. Montering af sideruder i rudehejs var lidt af en udfordring, men det lykkedes.

Jeg havde købt reparationshåndbog og reservedelskatalog gennem klubben, som sammen med tekniske artikler i

klubbladet var en stor hjælp til at finde ud af hvordan motor og bil var skruet sammen.

Motorrum og dermed alle ledninger i motorrum var malet gult. Det var en udfordring at finde rundt i gule ledninger/kabelsko, som ikke passede med elskemaet for bilen. Køleren var utæt, så den fik jeg lavet i stand hos et firma i Svendborg. Bilen var monteret med en Weber karburator, som blev udskiftet med en Solex. Motoren blev startet op men toppakning var utæt, så der kom vand i motoren. Jeg fik topstykket af



og skiftet pakning, men der var stadig vand i olien. Jeg kunne ikke starte motoren igen.

En tur i Biltema og købe en motor-kran og ud med motoren. Foringer og stempler så ikke godt ud. Jeg valgte at adskille motoren totalt ud fra reparationshåndbogen hvor alt er beskrevet meget godt og præcist. Alt blev vasket og rensed med håndkraft og motor blev malet i den rigtige grønne farve. Stempel/foringssæt, kobling og andre motor dele blev købt. Jeg samlede motoren efter reparationshåndbogen, alt er be-

skrevet meget præcist så det kunne ikke gå galt.

Motoren blev startet op men gik ikke som den skulle. Nu begyndte jeg at justere tænding, ventiler, karburator igen og igen. En revnet benzinslange blev skiftet, men jeg kunne stadig ikke få motoren startet. Jeg prøvede mange justeringer, men ikke noget der fik bilen til at starte.

Bremser blev adskilt og defekte dele samt bremserør udskiftet. Motoren drillede stadig og af den grund fik bilen lov

at stå nogle år uden der skete noget med den.

Jeg har nu haft bilen på et værksted som har hjulpet med at få den startet, tjekket alle ledninger og bremses.

Planen er at få bilen synet til foråret når jeg har fået skiftet de slidte drivaksler og en aksel for triangelen. Der er altid noget at arbejde med på en bil fra 1952 og det er det sjove ved at eje den.

Michael Jensen – Svendborg.



Fra de gamle fotoalbum...

De to meget flotte billeder af denne 11 Normale fra 1950 har vi fra Morten Kjærgaard – den selvsamme, som laver DCK's sider her i Attraction.

Bilen var ejet af Mortens far, arkitekten Poul Kjærgaard, der også var professor på Kunstakademiets Arkitektskole.

Den blev købt ny (på indkøbstilladelse) i foråret 1950. På dette tidspunkt var der omsider kommet gang i salget af Normalerne, efter at Sporten havde været alene på markedet i de første efterkrigsår.

På billedet til højre er bilen faktisk ny; det er taget i juli 1950 ved Mølleporten i Stege på Møn. Herren på billedet er en onkel, der var på besøg fra Amerika.

Bemærk at bilen kun har én baglygte (fabrikat Neuhaus) – først i 1954 kom der krav om, at der skulle være lys i begge sider.

På billedet herover er hele familien på skovtur – det er taget i maj 1952, og allerede på dette tidspunkt kan man se, at bilen ikke er ny mere: Glansen er gået noget af kofangeren, og der er begyn-

dende rustangreb på skærmkanterne. Kvaliteten af de tidlige efterkrigsbiler var ikke overvældende god. Det er i øvrigt Morten længst til venstre.

Bilen blev solgt i 1955, og familien måtte nøjes med en Ford Taunus i nogle år, før der blev købt en ID19. Senere fulgte flere - den sidste var en GS.

Historien er mere end typisk – Citroën var en arkitektbil! Om ikke moderne, så i hvert fald klassisk og velproportioneret. Vi har nogle *meget* lignende paralleller i arkivet!
-jmn.





Dansk/fransk bryllup

Jeg og min 11 BL 1946 var indviteret til bryllup hos min fætter på fyn. Han skulle giftes med en fransk pige. Han bor i en lille by øst for Ringe, Sødinge, hvor han har en dejlig gård med toppede brosten på gårdspladsen.

Vejret var ikke som det ellers har været i sommeren 2019, men strålende sol, blå himmel, små drivende lammeskyer og dannebrog i forgrunden, (ingen blå klud med gule klatter!)

Jeg ankom som aftalt kl. 12 og blev til min forundring blev jeg dirigeret ind på gårdspladsen sammen med de store telte. Alle de andre biler blev "forvist" til marken bagved gården. Der var 35 franskmænd og ca. 45 danskere. Min Citroën blev fotograferet utallige gange. Men den grå "Légère" skulle pyntes med blomster og bånd!

Aftalen med bruden var at vi skulle køre kvart i 14! Jeg havde set på kortet at

jeg skulle over jernbanen og til højre ind til Ringe kirke. Men vi startede først fem minutter i, brudens far, bruden og chaufføren. Inde i Ringe, inden jernbanen, mente bruden vi skulle dreje til venstre, og jeg var jo kun chauffør, så vi endte ved plejehjemmet!

Tilbage, over jernbanen, til højre og der var kirken. Klokken var efterhånden blevet tyve min. over, så ind på perlegruset op til lågen, ud af bilen for at se om der var plads, der var en lille tomme på begge sider af "sporten". Det var godt vi ikke kørte i en "normale" selv om der ville have været mere plads til brudekjole! Op til kirkedøren og bruden og brudens fader steg ud og jeg måtte finde en parkeringsplads. Alle pladser var optaget så jeg parkerede halvvejs inde i byen.

Jeg deltog kun i halvdelen af højtiden som var på dansk og fransk. Turen tilbage må have været streng for min fætter for han sad bag chaufføren som havde flyttet sædet tilbage på et par klodser så der er benplads (franskmænd var jo små dengang bilen blev fremstillet!)

Tilbage på gården fik vi vin og champagne, og omkring kl. halvsvy en fantastisk middag! Taler på dansk og fransk som alle blev oversat af gommen. En fantastisk vellykket aften, og så hjem også med lidt af blomsterne.

*Venlig hilsen
Peter la Cour*