



TRACTION NORVÈGE har som sitt interesseområde Citroën Traction Avant type 7, 11 og 15 SIX produsert mellom 1934 og 1957. Klubben søker å oppspore, restaurere, bevare og holde i drift biler av denne typen samt å sikre tilgangen på deler til fornuftige priser til klubbens medlemmer.

President

Ottar Kaasa
Kjærlighetsstien 26 C
3682 Notodden
Tlf.: 971 22 481
E-post: ottar.kaasa@gmail.com

Visepresident

Ove Garen
Brendsrudtoppen 21, 1385 ASKER
Tlf.: 910 00 544
E-post: ove.garen@dnvgl.com

Sekretær

Helge Guldberg
Lidarende 8, 3482 Tofte
Tlf.: 916 98691
E-post: hguldbe@online.no

Regnskap, materialforvalter

Arve Gaupset
Losbyveien 159, 1475 Finstadjordet
Tlf.: 901 21 658
E-post: agaupse@online.no

Styremedlem

Gudmunn Sørensen
Høymyrmarka 189, 1391 Vollen
Tlf.: 930 07 947
E-post: gudmunns@gmail.com

Delelagersjef

Knut Larsen
Østagløttveien 14, 1472 Fjellhamar
Tlf.: 67 90 08 17
E-post: knut@rallylarsen.no

Redaktør

Geirmund Jor
Øvre Lunden 7, 0598 Oslo
Tlf.: 41 64 82 63
E-post: geirmund.jor@fagforbundet.no

Klubben har også en Forsikringskomité som bistår medlemmene i forbindelse med LMK-forsikring.

Forsikringskomité

Knut Larsen
Østagløttvn. 14, 1472 Fjellhamar
Tlf.: 90190514
E-post: knut@rallylarsen.no

Nils Skarland

Akersbakken 3 0172 OSLO
Tlf.: 938 57 892
E-post: puuliima@gmail.com

STYRET

Klubben drives av et styre som består av 7 medlemmer. Styret jobber med den daglige driften av klubben, økonomi, medlemsaktiviteter, informasjonsarbeid og andre saker som er aktuelle for medlemmene og deres biler. I tillegg yter enkeltmedlemmer en viktig innsats for klubben gjennom konkrete prosjektoppgaver, råd og informasjon, innlegg i klubbbladet etc.

Klubbens delelager er rikholdig og inneholder både nye og brukte deler til fordelaktige priser. Knut Larsen har svært god oversikt. Knut er en travel mann og tar imot bestillinger på 67 90 08 17 eller epost: knut@rallylarsen.no

Delelageret er komplettert med masse nye deler. Siden kronekursen er svak for tiden, må det påregnes at prisene på nye deler er litt høyere.

For å redusere arbeidet og mulighetene for feil ber Knut om at: Du alltid oppgir biltype og årsmodell. F.eks.: 11 N 1952 (ny type). Oppgi antall av delen og postadressen din. (deler kan ikke sendes med e-post). Bestillingen samles mest mulig. Bruk gjerne prislstens betegnelser på delen (delenummer er sjelden nødvendig). Knut er glad for bestillinger på e-post, ta gjerne en telefon om du er usikker på noe.

Bruk bruktelelageret:

Tractionklubbens store lager av brukte deler befinner seg i Dalsbygda ved Røros. Nå etterlyser Svenn Robert Stenseth brukere av alle delene. Bruktlageret er et eldorado for alle som pusser opp eller bygger om bilene sine. På lageret ligger et ganske stort antall dører, skjermer, pansere og andre karosserideler. Svenn Robert har også motordeler som for eksempel motorblokker, girkasser osv. Er det noe du mangler, ta kontakt, så sjekker han om han kan hjelpe.

"Nye dører"

Svenn Robert tilbyr seg å sveis opp dører hvis det skulle være interesse for det. Hvis det skulle være behov for det, er det fortsatt noen girkasser hos Svenn Robert han kan renovere for dere. Kontakt Svenn Robert: tlf. 929 57 765 eller: svenn.robert.stenseth@roros.net

Spesialverktøy: Utlånes mot depositum til klubbens medlemmer. Henvend deg til Arve Gaupset, Losbyveien 159, 1475 Finstadjordet. Tlf.: 901 21 658

E-post: agaupse@online.no

OBS: Har du spesialverktøy som tilhører klubben i garasjen eller kjelleren? Da må du sende det tilbake til Arve med en gang. Det er flere som har behov for det!!

CITROPHILE: Har du et tips eller en idé eller kanskje et bilde eller en artikkel kan du ta kontakt med Geirmund Jor på: geirmund.jor@fagforbundet.no eller telefon 416 48 263.

Se HJEMMESIDEN:

www.traction-norvege.no

der du finner mer informasjon, bilder, annonser og annen informasjon og tips.

Thor Olav Sørensen er web-redaktør.

Hvis det er noe du vil ha publisert på hjemmesiden kan du ta kontakt med Thor Olav, helst på epost: thorolavs@outlook.com. Du når ham også på telefon +47 905 99 774 utenom vanlig arbeidstid.

KLUBBMØTER: Klubbmøtene har ikke fast møtested. Innkalling til hvert møte.

SM/DS/Traction-forumet:

Har du et teknisk spørsmål du vil diskutere, dele med andre eller få svar på kan du klikke deg inn på diskusjonsforumet for Citroënister på www.selbeikk.com/cgi-bin/yabb/YaBB.cgi eller via en lenke på www.traction-norvege.no. På "Traction-forumet" kan vi spørre hverandre til råds, motta råd og dermed skape en felles kilde til informasjon og kunnskap. Dette er et tiltak som mange klubber har satt i gang og som er blitt viktige bindeledd for mange. Problemet med en-til-en-kontakt er at den blir mellom de som har kontakten og gjenbruksverdien kan være begrenset. Ved å legge ut spørsmål og løsninger på forumet kan mange få glede av kunnskapen slik at vi på sikt vil til en viss grad kunne bidra til den kunnskapsoverføringen som trengs for at vi fortsatt skal kunne være rimelig selvhjulpne i teknisk sammenheng.

ANNONSER KJØP/SALG:

Medlemmene kan avvertere gratis i Citroophile. Henvend deg til sekretæren eller redaktøren. Du kan også bruke www.traction-norvege.no eller andre kanaler for kjøp og salg.

KLUBBENS BANKKONTONR.:

7877.08.67966

ORGANISASJONSNR.: 912602931

E-postadresser:

Sekretæren synes det er mye greiere med korrekte e-postadresse og ber alle som har e-postadresse, har byttet eller fått ny adresse om å sende ham informasjon om dette. Send e-postadressen din til: hguldbe@online.no

LEDER Citroën 100 år: 1919–2019

I det året som ligger foran oss skjer det mye på Citroën-fronten. Først og fremst er det 100-års jubileet som får en stor markering sør for Paris i La Ferte Vidamé. Her vil 1000-vis av Citroënbiler av alle modeller møtes for å feire de første 100! Derneft vil det gå av stabelen et ukjent antall arrangement i nær sagt alle verdens land for å feire det banebrytende bilmerke sin oppstart i 1919.

Vi må heller ikke glemme merkets grunnlegger André Citroën, som under første verdenskrig omstilte tannhjulsfabrikken sin til å produsere artillerigranater og som i 1919 begynte og produsere bilmerkets første modell, Type A i de samme lokalene.

Her hjemme har Citroënkubbene i Norge gått sammen om et felles arrangement i anledning jubileet. Arrangementet finner sted i det vakre Loen i Sogn og Fjordane i tidsrommet torsdag 30. mai til søndag 2. juni. Her vil sykt mange og vakre, komfortable og banebrytende bilmodeller møtes. Hør bare: Traction Avant, 2CV, DS/ID, CX, SM, XM, C6 for å nevne noen. Vi og folk som bor i



området burde virkelig glede seg! Jeg oppfordrer medlemmer av Traction Norge til å klargjøre sine modeller og melde seg på treffet for å hylle bilmerket Citroën sammen med de andre modellene og deres eiere. Nettadressen og påmelding til treffet er: <http://www.citrotreff.com/>

Og mine venner: Godt tractionår – og husk å skift bremsevæske før sesongen starter i april/mai.

Ottar Kaasa, President

VELKOMMEN TIL LANDSTREFF 23.–25. august 2019

SKJÆRGÅRDEN HOTELL OG BADEPARK, LANGESUND

Velkommen til landstreff i nydelige skjærgårdsomgivelser hvor vi vil få se Telemark- og Vestfoldkysten! Sommeren er fremdeles varm og turen går innom flere av våre gamle kystbyer.

PROGRAM

Fredag 23.08. kl. 18.00–19.00: Velkomstsamling på hotellet med orientering om turen og utdeling av materiell. Citroën Norge presenterer nye modeller. Resten av kvelden til egen rådighet. Ta for eksempel en tur til idylliske Langesund.

Lørdag 24.08. Avreise fra hotellet i retning Vestfold. Vi skal få en orientering på stedet der de henter ut Larvikitt før vi drar videre til Stavern. Sen lunsj på gjestgiveriet i Nevlunghavn. Tilbake til Telemark via Langangen og «korketrekkeren» på gamle E18.

Middag og hyggelig sammenkomst på hotellet på kvelden.

Søndag 25.08. Avreise etter frokost på hotellet

PÅMELDING til Audun Jahren
på audunj@online.no (tlf 907 34 525)

TREFFGENERAL er Inge Walle
inge.o.walle@gmail.com tlf 959 40 268



Påmeldingsfristen er 20.06. Deltakeravgiften er kr 500,- pr. pers. Denne betales til konto 7877 086 7966 ved påmelding og dekker lunsj lørdag, div materiell, o.a.

Øvrige kostnader:

Hotell pr. person for 2 netter	Pris
Enkeltrom	Kr 2055,-
Dobbeltrom	Kr 1655,-

Dette inkluderer 2x overnatting med frokost, 3 retters selskapsmeny i eget lokale lørdag, adgang til badeanlegg, adgang til fitnessanlegg, gratis parkering (vi vil forsøke å ordne det slik at bilene står parkert samlet). Hotellet betales ved avreise.

TIPS TIL AKTIVITETER

Henrik Ibsens barndomshjem på Venstøp i Skien, Brekkeparken som viser gamle stuer fra hele Telemark.

Porsgrunn Porselensfabrikk eller sjofartsmuseet og vitensenteret DuVerden (se telemarkmuseum.no for mer info).

Velkommen! Bernt Arnesen og Inge Walle

Når skiftet du bremsevæske sist?

AV
KNUT LARSEN

Må man det da, det har jeg aldri gjort! Dette er et svar mange vil gi, om spørsmålet stilles.

Gjengitt med tillatelse
fra Norsk Motorveteran

Faktum er at så lenge en bil er nokså ny, så følges fabrikkens vedlikeholdsprogram, og da vil bremsevæsken trolig bli byttet hvert annet år. Dette foreskrives av produsentene av både bilene og bremsevæsken. Etter en 10–12 år og 2–3 eierskifter faller de fleste biler ut av serviceprogrammet, og får besøke et verksted kun når noe har gått i filler og må repareres. Vedlikehold glemmes.

HVA ER PROBLEMET?

Bremsevæsken er hygroskopisk, dvs den trekker til seg fuktighet fra luften som er i bremsevæskebeholderen. Locket her har et lite hull, som gjør at litt luft går ut og inn av beholderen når bremsene brukes. Når væsken er ny, har den et kokepunkt på typisk 260 grader, gjerne oppgitt som «Dry boiling point» dvs med 0% fuktighet. I databladet står det også gjerne «Wet boiling point», og dette kan være rundt 160 grader. Dette tilsvarer et innhold av fukt på 3,6%. Med denne lille mengden vann i væsken, har altså kokepunktet sunket med rundt 100 grader, noe som ikke er så rart, da vi vet at vann koker ved 100 grader.... Hva da om vanninnholdet er 6% eller mer ??

IGJEN: HVA ER PROBLEMET?

Når bremsene brukes, så utvikles det varme, som sprer seg i bremseanlegget, enten det er tromler eller skiver. Ved vanlig kjøring i noenlunde flatt terreng, merkes ingen problemer, da varmgangen er begrenset. Det samme trolig på en bremsetester, med kalde bremses. Alt virker helt fint, og problemet med kokende bremsevæske synes fjernt. Men så en dag går turen til en fjellovergang, og har veien gått oppover, så må den også gå nedover. Om nedkjøringen er lang og bratt blir bremsene satt på prøve, og temperaturen øker dramatisk. Varmen som utvikles i bremsebelegget sprer seg til væsken, og går fort opp i langt over det en gammel og vannblandet bremsevæske kan håndtere. Det som skjer

da, det vil du helst ikke oppleve, for bremsepedalen blir først myk, og så går den i bunn!! Her er ikke «pedal to the metal» noe kult, for du har ikke lenger bremses! Da gjelder det å sikte på noe annet enn fjellveggen eller stupet! Da kan du håpe på at håndbremsen virker, men effekten på denne er som regel svært begrenset. Bare prøv! Ikke alle eldre

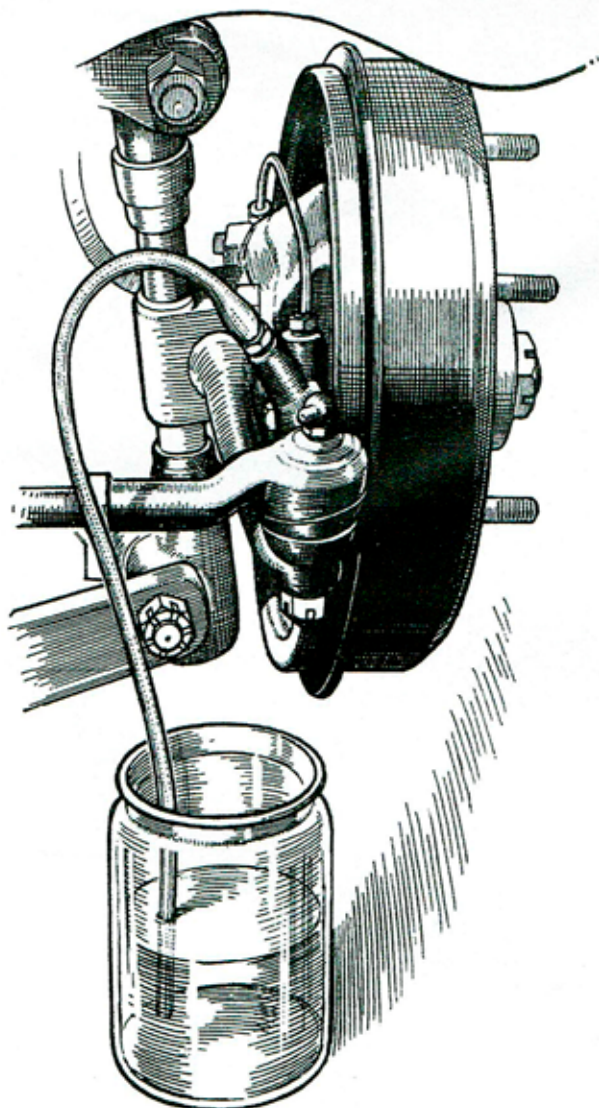
PÅ SEG SELV KJENNER MAN ANDRE, OG MIN ELDSTE VETERANBIL FIKK STRYK PÅ TESTEN, SELV OM JEG MENTE AT DET IKKE VAR SÅ LENGE SIDEN DEN VAR SKIFTET. DET TROR NOK FLERE ENN MEG. DET VAR FEIL!

biler med automat kan bremse på girene heller. Nå er gode råd dyre.... Grunnen til dette er de fysiske lover, som sier at væske ikke kan komprimeres, men det kan gass, og gass blir det når vann koker! Pedalen er derfor ikke lenger fast og fin, men myk som en pute – av gass.... Det kan jo også tillegges at det er en grunn til at tunge biler ikke bruker hydraulikk/bremsevæske, men har et helt annet system basert på trykkluft!

MEN HVA MED EU-KONTROLLEN?

Eldre biler over 50 år kan fritas fra EU-kontroll, og ansvaret blir lagt på **bruker** av bilen. Det som sjokkerer, er at en EU-kontroll heller ikke hjelper, for her er det ingen kontroll av bremsevæskens kvalitet!!!!!!

Det må sies å være overaskende å finne ut dette, men det er faktisk sant. Imidlertid finnes det en enkel løsning på dette: Hos velutstyrte rekvisitaforretninger kan du kjøpe en kjekk liten måler for dette for en beskjeden sum (rundt kr 250,-) Den ser ut som en litt tykk penn, og viser med et tastetrykk om det er 3% fukt med **rød** lampe, og 4% med **to røde** lamper, som betyr at væsken er underkjent og **er farlig! Skift umiddelbart!** Dette må sies å være en svært billig forsikring, og kan anbefales på det varmeste. På seg selv kjenner man andre, og min eldste veteranbil fikk stryk på testen, selv om jeg mente at det ikke var så lenge siden den var skiftet. Det tror nok flere enn meg. Det var feil! Husk at de fleste veteranbiler kun har 1 bremsekrets, to-krets bremser ble ikke vanlig før et godt stykke ut på 60-tallet. En ekstra bonus ved å skifte væsken ofte, er også at det hindrer rust i bremse-sylindrene, så det vil også være en svært god investering – kanskje den beste du gjør?



◀ Eksempel på lufting av bremses, med slange og glass.

Hvordan skifte bremsevæske?

Er dette noe du kan gjøre selv, eller er det bare å bestille time på et verksted?

Dette er en jobb du kan gjøre selv, om du er litt handy, og det er du nok når du har en veteran. Å arbeide på **egen bil** er noe du har lov til å gjøre, uten eksamenspapirer. Men: Du vil nok helst gjøre det riktig, så du ikke bokstavelig talt går på en smell. Jobben kan også utføres av et verksted, og bør ikke være av de dyreste jobbene man får utført på et slikt sted. Mange har en viss kunnskap og lyst til å skru selv, og vil nok foretrekke å gjøre slikt på sin hobbybil, så her kan du lese deg opp på jobben. Å skifte 20 år gamle bremseslanger samtidig er heller ikke feil. De kan tette seg innvendig, og bremsene går ikke tilbake, med varmgang som resultat, også på flat mark..

FORBEREDENDE ØVELSER:

Bak på bremseskjoldet går slangen inn til sylindrene, og ved siden av disse er det en skrue/nippel som brukes til lufting av systemet. Det første du gjør er å sjekke om disse lar seg åpne, at de ikke har rustet fast fordi de ikke har blitt åpnet på 15 år.... Om de sitter fast, må dette ordnes først. Husk at det kan være tomrestørrelser på flere enn engelske og amerikanske biler, så riktig verktøy er viktig. Helst sekskantnøkler, som griper best rundt nippelen. En klar slange som kan tres på nippelen og stikkes ned i en klar flaske er fint. Da kan du se hva som kommer ut!

Kjøp inn 1 liter bremsevæske. Dette koster lite, så her er det ingen grunn til å spare. DOT4 væske er helt fint til veteraner. Kjøp for all del ikke DOT5, som er silikonvæske. I seg selv bra, men som krever en

fullstendig rensing av systemet og bytte av alle pakninger. Den nyeste væsken på markedet heter DOT 5.1, men den er neppe nødvendig til vanlig bruk for veteraner.

LUFTING PÅ «GAMLEMÅTEN»

Når bremsevæsken skal byttes, er det helt nødvendig at det ikke kommer luft inn i systemet, derfor må prosedyren følges! Begynn med å skaffe deg en hjelper, som kan trække på bremsepedalen etter dine kommandoer. Start med det hjulet som er lengst borte fra beholderen. Når bilen er jekket opp og sikret med bukker, festes nøkkelen på nippelen og slangen som nevnt over, tres på nippelen. Du sier: Pump trykk! Hjelperen pumper noen ganger og holder trykk på den. Du åpner nippelen og væsken kommer ut i flasken. Pedalen går i bunn **og holdes der**. Du skrur igjen nippelen og sier: Pump trykk! Prosessen gjentas 7–10 ganger, til beholderen er nesten tom. Du vil se at væsken som kommer ut blir renere.

Pass på at bilens beholder fylles før den går tom!!!! Gjenta på alle 4 hjulene, og jobben er gjort. Gratulerer! Du har byttet bremsevæske 😊

EN RASKERE OG ENKLERE METODE:

I handelen finnes bremselufter å få kjøpt. Denne skal koples til en kompressor, og virker ved at væsken trekkes ut ved at det dannes undertrykk (vakuum) når trykkluften går gjennom apparatet. En slange med passende muffe tres på nippelen og den åpnes som over. Hendelen klemmes inn, og trykkluften suger gammel væske ut i en beholder. **Igen: Pass på at ikke bilens**

beholder går tom! Prosessen er ellers som over, begynn med hjulet som er lengst unna og gå forover.

FORBEHOLD 1:

Det er kanskje på plass med et par forbehold. Biler med to-krets bremser har to beholdere for bremsevæske, eller en som er delt i to kamre. Prosessen er lik, men du tømmer da bare ett av kamrene av gangen. Det er jo hele vitsen med to kretser. Om den ene kretsen feiler, mister du ikke all bremsevirkning. Systemet er som regel delt foran/bak, men Volvo gikk fra 1-krets til triangelsystem på 140 i 67, der systemet er slik at alltid to forhjul og 1 bakhjul har brems. Perfekt!

FORBEHOLD 2:

Citroën ID og DS har et helt eget bremse-system basert på bilens eget hydrauliske system, med 2 kretser allerede i 1955, og fikk i 67 en mineralbasert væske LHM, som ikke trekker fuktighet. Disse må ikke blandes! Prosedyren er annerledes, da bilen i stor grad ordner det selv. Denne væsken ble også brukt på andre modeller, som 2CV. Den skal også byttes, men mest for å få ut forurensninger. Ingen slipper unna!

FORBEHOLD 3:

Det sies at alle bremsevæsker kan blandes, men dette er bare delvis riktig. DOT3 og DOT4 er blandbare, også med DOT5.1, da de er basert på glykol-eter. Silikonvæske DOT5 (!) og Citroëns LHM (grønne) væske har andre basiser, og **MÅ IKKE** blandes med andre væsketyper !! **Knut Larsen**

Typisk plassering av luftenippel.



Bremsevæsketestet. Stikkes ned i beholderen.



Bremselufter for tilkopling til trykkluft.



En elbil växer fram i Falun

Gjengitt med tillatelse från det svenske B11-bladet



▲ Augusti 2018. De övriga bilderna från mars 2018.



Bengt Montan i Falun har under snart femtio års tid brottats med ett dåligt samvete: att han med en stor yxa högg sin fars B11 i bitar. Detta hände år 1970. Det onda samvetet i kombination med en okuvlig vilja att hela tiden lära sig något nytt, att lösa problem själv och för egen maskin räkna ut hur det ska vara – det har lett till att Bengt satsat på ett mycket stort projekt. Att tillverka en B11 cabriolet från ett rostigt B11 Sport-vrak och samtidigt göra den till en elbil! Men för Bengt är inget omöjligt, även om han får göra om allting många gånger innan han blir nöjd. Noggrannhet och tålamod i förening, alltså. Och med arbetsdisciplin. Fru Marianne säger att han är i garaget mellan kl 9 och 19 i stort sett varje dag...

Bengt har jobbat som elektriker och med vattenrening i Falu kommun. Och som

hobby har han byggt och renoverat hus med allt vad det innebär med eldragningar och vvs-installationer. Han har också alltid fixat med bilar eller motorcyklar. Enduro, crosscart och dragracing bland annat. Bilarna har han byggt själv. Kvar i dag finns en Ford Pickup från 1936 och en annan Ford cabriolet från 1936 är numera såld. Den valdes till Dalarnas finaste bil 2009 och hade då luftfjädring, Chevamotor med kompressor, skivbromsar och servo. Så visst hade Bengt tränat innan han gav sig på B11-projektet!

Hans far köpte en B11 från 1939 under tidigt 50-tal. Och i familjealbumet finns bilder från smörköparresor till Norge och från vanliga söndagsutflykter i Dalarna med bilen. Den ställdes av 1955 och var den än ställdes, på tomten eller i något uthus, stod den alltid i vägen. Så därför högg Bengt upp bilen till skrot 1970. Men drömmen om en

B11 började sakteliga nöta i sinnet. Trots att han egentligen inte var så imponerad av utseendet. Under ett års tid hade han en ID19 som bruksbil som kompensation. - Den hade alla tänkbara problem som en Padda kan ha, säger Bengt.

När drömmen om en B11 cabriolet med elmotor klarnat lite mer, för cirka fyra år sedan, började Bengt letandet efter ett lämpligt objekt. Skicket på motor och växellåda var oväsentligt, eftersom de ändå inte skulle användas. Därför blev oundvikligen de tilltänkta objekten rätt risiga. Det tog över ett år innan ett passande objekt uppenbarade sig via Bengt Möllerberg. Det var en Sport från 1946 som stod i Roslagen och var kolossalt rostigt. Bilen ägdes av fd B11-klubbsmedlemmen Anders Rydback (med vilken undertecknad lekte med bilar, 2CV, när vi var i 18–19-årsåldern).



När objektet var hemsläpat tog sig Bengt till en av de få "riktiga" B11 Sport cabriolet som finns i Sverige. Till Karl Jonas Jonsson i Nora som äger Raymond Sjöqvists gamla tävlingsbil sedan många år. Bengt tog bilder och mått från alla vinklar. Men insåg också att hans eget projekt måste bli annorlunda. Dels för att vissa utseendemässiga detaljer inte föll Bengt på läppen. Dels för att en elbil måste ha plats för batterierna.

Bilbyggandet började i oktober 2015. Men en utbyggnad av garaget och en omfattande husrenovering försköt det fortsatta bilbyggandet med ett år. Det återupptogs i november 2017 och i mars 2018 genomgick Bengt en ryggoperation, vilket också har sinkat tidsplanen för denne flitige man. Vissa moment i ombyggnationen har dessutom tagit oerhörd tid. Till exempel att Bengts estetiska sinne inte ville ha originalbilens utanförhängande gångjärn till framdörrarna.

Det upprostade chassiet till Sporten blev helt och hållet genomsvetsat med ny plåt. Och med en massa förstärkningar – både för den extra tyngden med batterierna, men också för att taket skulle tas av från Sporten. En cabriolet har helt annan förstärkning i chassiet. Bengt gjorde också en kardantunnel för allt kablage som ska gå mellan motor och batterierna i bakluckan. Bakluckan

vändes så att öppningen är andra hållet för att lättare komma åt batterierna. Bakdelen är gjord av taket från Sporten och framdörrarna har gjorts av ett hopplöck av flera B11-framdörrar. Just framdörrarna tog "ohyggligt" med timmar att göra, framhåller Bengt. Det sista momentet i karosseriarbetet var kapningen av taket, sedan alla förstärkningar gjorts. Hela karossen är nu syraprimad och grundlackad och stod vid besöket och väntade på att mattlackas och spacklas.

Bilen ska drivas av en vattenkyld växelströmselmotor från Siemens. Växelådan är fyrväxlad och kommer från en ID, men helt omgjord för att passa. Mellan elmotorn och växelådan har Bengt konstruerat en särskild adapter. En frekvensomformare ska också få plats. Och särskilda måttbeställda drivaxlar har gjorts av Terje Lund i Norge.

Batterierna ska kunna driva bilen minst 15 mil. Men batterierna med tillbehör, till exempel datautrustning, är fruktansvärt dyra och i väntan på rätt köptillfälle tänker Bengt montera in en ID-motor och besiktiga bilen med den i. - Många gillar att lösa korsord, jag är hellre i garaget, säger Bengt Montan anspråkslöst. Det finns all anledning att följa upp Bengts arbete inom kort. För det händer saker hela tiden!

Håkan Becker

INBJUDAN

till Svenska B-11 klubbens

Sommarmöte

på Ekerum Resort, Öland.

24 maj – 26 maj



PROGRAM

Fredag

Incheckning med kaffe och smörgås från 15.00
Kvällsbuffé

Lördag

Frukost
Rally med lunch
Mingel och reservdelsförsäljning
Trerätters middag

Söndag

Frukost
Avslutning och utcheckning

BOENDE

Rymliga hotellägenheter på 55 m² som är fördelade på 2 sovrum, allrum, pentry och badrum m dusch.

Pris: 2 300 kr/person i dubbelrum
2 750 kr/person i enkelrum

Uppge vid anmälan om ni har önskemål om vilken/vilka ni vill dela lägenhet med.

Gå gärna in på ekerum.com

ANMÄLAN SENAST DEN 30. APRIL TILL:

Lennart Stangius
lennart.stangius@gmail.com
070 6065004

Peter Rosenqvist
peter.rosenqvist@telia.com
072 5165878

Klubben skickar faktura på avgiften efter anmälan.

VÄLKOMNA!

En god DEKKHISTORIE

En leverandør-anbefaling etter egen erfaring

AV KNUT LARSEN

Da min nyervervede lille Lancia Appia serie 3 hadde nesten originaldekk med original-luft fra 1962, tenkte jeg at jeg burde spandere ny gummi på den, og etter litt sjekking hos dem som leverer slikt, fant jeg ut at det var liten interesse for å levere gode dekk i dimensjon 155x14 her i landet. I mitt gammelmødige hode var jo dette en helt kurant dimensjon – men det var dekkleverandørene ikke enige i. I alle fall ikke de som jeg spurte. Bred lavprofil er nok mer i tiden.

BLANT DE FØRSTE MED RADIAL

Da Lancia var blant de aller første til å montere radialdekk originalt på sine biler, med Michelin X på Aurelia i 1950, tenkte jeg at da burde jeg nok velge dette også på Appiaen, særlig når jeg så at den kunne leveres med slike dekk originalt. Pirelli Cinturato var også mulig. Neste spørsmål var da; hvem leverer slikt i Norge? Trolig ikke mange, så jeg kom da til å tenke på et tips fra sekretæren i Traction-klubben, Helge Guldborg, som hadde bestilt Michelin X-dekk fra England til sin Citroën Traction Avant, i dimensjon 165x400, (millimeter-dimensjon). Dette ble levert rett hjem til ham, etter noen få dager, og til en svært gunstig pris. Direkte billige er det nok feil å si, men i forhold til andre leverandører som vi i Citroënklubben hadde brukt før, var prisen gunstig.

KJAPT LEVERT

Jeg skred til verket, satt meg ned ved data-maskinen og oppsøkte siden til Longstone tyres via Google. Dette var på mandag i desember, og sendingen kunne hentes hos DHL på Skedsmokorset allerede på fredagen samme uke (!) Enda bedre; frakt gratis! De kunne også gjerne levere dem hjemme hos meg, men da DHL på Skedsmokorset er rimelig nært hjemme, reiste jeg og hentet dem. Det er utrolig at de kan levere såpass ruvende sendinger på så kort tid når frakt-påslaget er kr 0,-!! Om jeg skulle ha sendt en slik sending fra meg og bare til Drammen, ville jo fraktkostnaden fort blitt mange hundrelapper og tatt lenger tid. Forøvrig kunne de også levere Pirelli Cinturato, men disse var vesentlig dyrere, så X-dekk fikk duge.

FOR FORT I SVINGENE

Imidlertid gikk jeg på en blemme ved bestillingen, da denne nok gikk litt for fort.



Nettsiden anbefalte bare dekk i dimensjon 155x15 til Appia. Om jeg hadde tatt meg tid til å lese teksten med åpne øyne, ville jeg nok ha sett at diameteren ikke stemte med min Appia serie 3, som altså har 155x14. Appia serie 1 og 2 har 15-tommers hjul, mens altså serie 3 ble «modernisert» med mindre hjul. Man lærer så lenge man har lever, sies det. Det ble et par mailer til England, og her kommer et eksempel på eksemplarisk god kundebehandling: Jeg fikk oversendt fraktlapper til DHL, med beskjed om å levere dem tilbake på DHL-terminalen, og etter ganske kort tid kom det en ny sending 14-tommers dekk, kostnadsfritt, og også nye slanger som gave!! Altså pris kr 0,-!! Samtidig kunne jeg se at nettsiden deres var blitt rettet, der både 14 og 15-tommers dekk nå var spesifisert for Appiaen. Her var det virkelig noen som hadde svingt seg rundt og rettet feilen på nettsiden! Det er så flott når feil rettes opp uten diskusjon!

KJØP DEKK DIREKTE

Det kan neves at jeg samtidig hadde bestilt 5 dekk til Citroën i 165x400 m/slanger, og disse ble levert korrekt. I ettertid ser jeg at det er lurt å sjekke nøye hva man bestiller på nett, så risikoen for feil-leveringer reduseres. Samtidig synes jeg at opplevelsen

av dette firmaet var så positiv at jeg vil anbefale firmaet til alle som er dekk-trengende til sin veteran. Jeg er faktisk så fornøyd at vi til Traction-klubbens delelager (ja-vi har delelager) ikke lenger bestiller inn dekk til lager, men anbefaler medlemmene å bestille direkte hos Longstone. Da sparer vi penger både til lagerhold og lagerplass.

Dette er kanskje noe for deg også? Og husk – dekk til veteranbilen er ikke blant det som bør være originalvare! Levetiden bør nok ikke være stort mer enn 10-års tid før gummien er så hard at veigrepet er sterkt redusert. At mønsteret er fint, er ingen garanti for velfungerende dekk. Gummi er ferskvare! ■

DIVERSE HÅNDBØKER OG DELEKATALOGER

Per Bjordal har skrevet til Citrophile på vegne av Asbjørn Braarud. Asbjørn har en stor bunke delekataloger til diverse utgaver av Citroën. Dessverre har han ingen av Traction, men mange andre modeller, blant annet ID-19, Ami, GS, Dyane og AZU-AKS. Komplette liste og bilder av de ulike katalogene er å finne på hjemmesida <https://traction-norvege.no/>

Asbjørn kan kontaktes på tlf. 46 80 91 91





Citroën 100 år

FEIRES I LOEN

30. mai – 2. juni

Citroën er 100 år. Jubileet markeres over hele verden, men her i Norge blir feiringen lagt til Loen.

Treffet avholdes i Loen i tiden torsdag 30. mai til søndag 2. juni. I skyggen av Jostedalsbreen, ved Loelvas utløp ligger bygda LOEN med sine kjente hoteller. Loen ligger innerst i Nordfjord i Sogn og Fjordane fylke. Herfra er det kort vei til brearmene Kjenndalsbreen og Briksdalsbreen.

Stedet er et perfekt sted for å utforske fjell og natur i løpet av dagen og nyte

velvære om kveldene, og du finner blant annet den spektakulære Loen skylift.

Traction Norvége-medlem Hans Ottar Magnussen er blant arrangørene. Dette er et felles-treff for ALLE Citroën-modeller. Dermed er vi i TN en «naturlig del av» treffet.

Pr. i dag 31 påmeldte ekvipasjer, Hans Ottar Magnussen, Eirik Holm + sekretæren (Helge) fra TN så langt.

www.citrotreff.com

LØST OG FAST fra sekretæren:

Bilomsetning:

Odd-Bjørnar Skavhaug fra Bodø har kjøpt Bjarne Kaspersens 11BL-38.

Arild Stordahl har solgt sin 11Familiale til Bjørn Lazar Bråthen, som igjen har solgt den videre, men til hvem?? Noen som vet??

Vi vet om at flere biler er omsatt i det siste året, UTEN at ny eier er blitt medlem.

Vet dere om biler som har byttet eier, markedsfør klubben/informer gjerne sekretæren om dette, så vi kan ta kontakt med ny eier og informere om klubben, slik at vi får nye medlemmer.

100-års-jubileumstreffet i Loen

www.citrotreff.com

Et fellestreff for ALLE Citroën-modeller, i anledning Citroën's 100års jubileum som bilprodusent. Spesielt sted, med mange muligheter. Se eget oppslag i bladet.

ICCCR 17

Verdenstreffet i Torun i Polen 5.-7. august 2020. Citroën's Olympiade. Nå er det på tide å bestemme seg. Da er det 4 år til neste gang.

Hjemmesiden: www.icccr2020.pl

Flere alternativer for deleforsyning:

Er du interessert i å kjøpe interiør-detaler, sjekk www.pt2d.com. De har en illustrativ hjemmeside med interiør. Skal du trekke om din bil er det viktig å velge riktig stoff og design, ettersom alt dette er årgangsbestemt. Dette firmaet har også de vanlige «mekaniske» delene.

Kommentar fra redaktøren: Citrophile hadde en artikkelserie som hadde stått i det svenske bladet om interiørets historie i nr. 48, 49 og 50. Her går det fram hva som var riktig interiør på de ulike årsmodellene. Du finner artiklene på hjemmesiden.

Anonym forfatter

I forrige utgave av Citrophile hadde navnet til Jens Petter Kleven falt ut. Dermed fikk ingen vite hvem som hadde overtatt bilen til @Knut Ulvin. Æres den som æres bør. **Red.**



TERJE PÅ TILBUDSSIDA

Terje Lund har skrevet til oss i Citrophile. Han har flere opplysninger. Han har sendt oss bilde av den helt nye drivakselen til 15-six. "Jeg lager denne, og aksler til både Sport og Normale av de tradisjonelle akslene. Dette er en viktig nyhet, da jeg tidligere fortalte alle at min produksjon av aksler var over", skriver Terje.

Aksler for B11 Sport og Normale er lagervare hos Knut. Prisen er kr 4000,- pr stk. Et sett for 15-six er også lagervare (fra 31.12.18). Aksler til 15-six koster kr 5500,- (Med tilsvarende gummidemping som i de originale akslene.) Her kreves innbytte av gamle aksler. (Gjelder bare 15-six).

Terje skriver at han også har en bra bremsetrommel til Traction 15-six. I sin tid kjøpt av CTA i Sverige til et utviklingsprosjekt. Prisen er kr 1800,- Den er dreiet innvendig og i god stand.

Han har også sendt et bilde fra Militærhistorisk Museum i Kiev. En vaske-ekte Panser fra Russland VW II En T-34 1944 modell. Produsert i et antall av 65.000 stk. fra 1940 til 1947. Det fantes over 100 forskjellige stridsvogner på museet. Selve museet var på størrelse med Frognerparken, og bød på utstyr av alle tenkelige slag, fra håndvåpen til hele fly.

Anbefales!!

