



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



Se flere
bilder fra
turen på side
11.

LEDER

Tur-retur Loen

45-50 mil hver veg skulle ikke by på problemer for de to tractionene som kjørte i følge til Loen. Skjønt, gjennom Hemsedal og Mørkedalen, da vi nesten krysset 1200 høydemeter, snødde det godt! Snø og sludd la seg på ruta. Heldigvis la den seg ikke seg på veggen. Vi så heller ingen ting til vegvesenets saltbiler over fjellet.

Nedover mot Lærdal gikk nedbøren over i regn. Kjøreturen med innlagt ferje var så vakker som det kan gå an. Begge veier!

Og når vi oppå alt har et lite varmeapparat som virker upåklagelig og holdt kupeen varm var alt en sann glede. 8 timers kjøring gikk som en lek og uten et feilslag!

Prikken over i-en er å sitte i en Citroën Traction Avant (eller en annen modell) på veg til og fra 100-årsjubileet til bilfabrikken Citroën. Da er livet bare kos!

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



Det er fortsatt
mulig å melde seg
på landstreff, til tross
for at fristen er ute.

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, Brækkeparken 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

NYTT LEDNINGSNETT

AV HELGE GULDBERG

For noen år siden (i 2002) deltok Bernt Christian Bowitz og undertegnede på et ledningsnett-kurs hos danskeklubben. Her var det stor ekspertise, og et miljø som var mer enn villige til å videreformidle sin kunnskap. En artikkel ble den gang skrevet og publisert i Journal Traction nr. 4/2002. Denne artikkel er i ettertid litt endret

På kurset var det samlet 3 stk. komplett-demonterte ledningsnett fra forskjellige biler, to av dem oppspennet på kryssfinerplate (120x240cm). Danskeklubbens formann Eugenio Lai (den gang og nå) hadde på forhånd sjekket hver enkelt deltaker med hensyn til biltype og årgang, og hadde samlet en pakke til hver deltaker med el-koblingsskjema, skriftlig beskrivelse for hva som må gjøres og tips dersom deltakerne ville montere blinklys etc., samt kabel, kabelsko, krympestrømper etc. for hver deltaker. Alt komplett for en hel bil.

TILBAKE TIL LEDNINGSNETT-KURSET. NOEN RÅD:

Fremskaff riktig koblingsskjema for din bil, spesielt modell og årgang. Svenska B11-klubben har nytrykk av Citroën, «Schema d'installation électrique», en bok for dette med ALLE varianter. Kan finnes på vår klubbs delelager. Dette skjema for din spesifikke bil kan evt. kopieres/skannes og sendes deg pr. mail ved behov. Ta evt. kontakt med sekretæren.

Det finnes hele 9 versjoner av koblingsskjemaet for Normale og Sport, avhengig av bilens produksjonstidspunkt. Egne skjema for 15-Six finnes også. Skjemaene er årgangsmessig like for Sport og Normale, men kabel-lengdene er forskjellige. Det er lurt å demontere hele det gamle ledningsnettet så helt/komplett som mulig og bruke det som mal eller å ha noe å se/måle ut fra. Det er enklest å kopiere et ledningsnett, fremfor å bygge opp et helt nytt, men ut fra koblingsskjemaet er det fullt mulig å legge et nytt, men kabel-traseene må legges riktig, og riktige lengder må utmåles.

Prøv å få sett hvordan ledningsnettet er lagt i egen bil eller en god original-bil, eventuelt ta mange bilder av ledningsnettet fra en tilvarende bil, om mulig. Tractionens ledningsnett var originalt laget med SVART bomullsomspunnet kabel, 4 mm², 2,5 mm² og 1,5 mm².

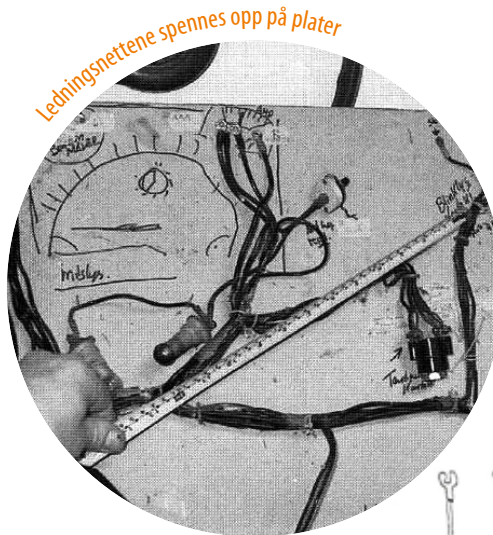
Det vanlige i dag er å forenkle slik at det legges kun 4 mm² og 2,5 mm².

På kurset vårt ble det benyttet en svart kabel (mange-kobbertråds), med silikon-gummi isolasjon og "bomullsomspunnet-utseende" (egentlig glassfiber) kabel, som ser helt ut som originalkabelen. (Entrådet/

få-trådet kabel vil være altfor stiv og ryker lett pga. vibrasjoner)

FREMGANGSMÅTE:

Spenn opp det gamle ledningsnettet på en kryssfinerplate 120x240cm. Spikre fast det gamle ledningsnettet i fastpunkter, greipunkter og sett fast koblingsbrett, og tegn inn på kryssfinerplaten ut fra koblingsskjemaet hvor hovedstrømbryter, hovedlysbryter, taklys, tenningsnøkkel, amperemeter, bremselys etc. finnes (sjekk mot koblingsskjemaet).



Ledningsnettene spennes opp på plater

Da kan det nye kopieres. Start med en kabel på det gamle ledningsnettet. Med et universalinstrument kan du finne igjen denne kabelens andre ende ved å finne hvilke av kablene som kortslutter strømkretsen.

Er du usikker på lengde, klipp litt ekstra lengde, og tilpass det hele etter montasje i bilen med teksten ledningsende for innkopling senere, på plass.

Det originale ledningsnettet har riktige kabelsko-farger, og som kontroll-sjekkes dette mot koblingsskjemaet, som også har fargeangivelse. Sjekk hvilken hulldiameter kabelskoene har på det aktuelle tilkoplingspunkt. En ledning har samme fargekode i begge ender.

Tre på 12–15 mm krympeplast-isolasjon av riktig farge på hver ledning, så loddes uisolerte kabelsko på, og deretter

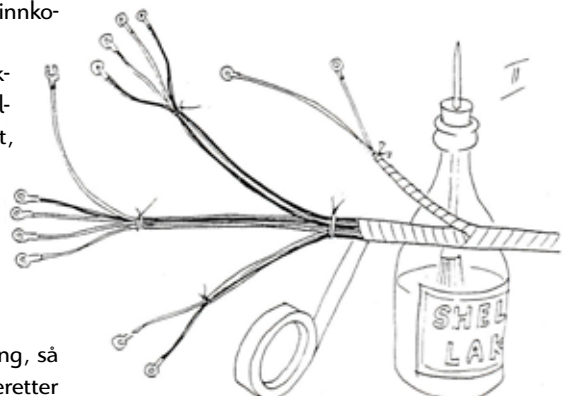
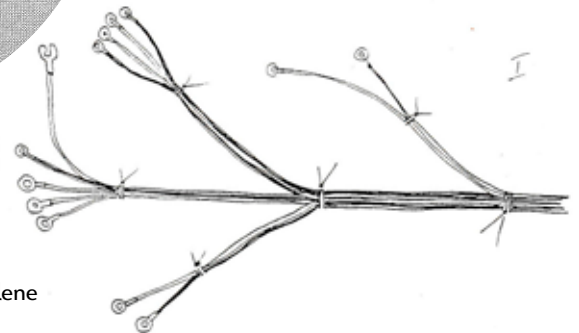


Plutselig står du der med behov for nytt elektrisk anlegg, her etter brann i det som en gang var redaktørens DS.

krympes krympeplasten som isolasjon rundt hver kabelsko, og skriv i tillegg tekst på frysetape eller liknende. God kabelskolodding er her anbefalt, ikke bare klemming av forbindelsen, men unngå å lodde for langt innover kabelen, da blir den stiv.

Dersom det er aktuelt å komplettere, med for eksempel blinklys, tegn inn dette på skjemaet, og finn ut hvor dette må ligge i/på bilens karosseri. Oppdatert koblingsskjema vil forenkle feilsøking senere, hvis behov.

Når alle kabler er tilvirket i riktig lengde, kan sammen-monteringen (buntingen) starte. Benytt et fastpunkt å legge ut fra (for eksempel et koblingsbrett). Legg kabel i riktig trasé (som originalen) og kablene buntet sammen riktig med frysetape /strips eller liknende. Denne sammenbuntingen sitter på det originale ledningsnettet, så kopiering er enkelt. Deretter samles/omvikles det hele med bomullsband eller tjærebåndstape. (Det siste blir stivere å få på plass i bilen)



TIL VIDERE INFO: MATERIAL-BEHOV FOR ET LEDNINGSNETT:

Som et eksempel for min 11 Sport fra 1937:

Originalledningsnettets krever:

Det går med ca. 79 meter av 2,5 mm² kabel og ca. 10 meter av 4 mm² (4 mm² der de største strømmene går). Regn med 100 meter + 10 meter.

Noe ekstra går med for blinklys etc. som kommer i tillegg for min bil. Ellers besto settet vi kjøpte av 112 kabelsko med forskjellige øyehulldiameter, krympeplast, tjærebånd etc., samt riktig koblingsskjema for min bil.

FORDELINGEN AV KABELSKO-DIMENSJONER:

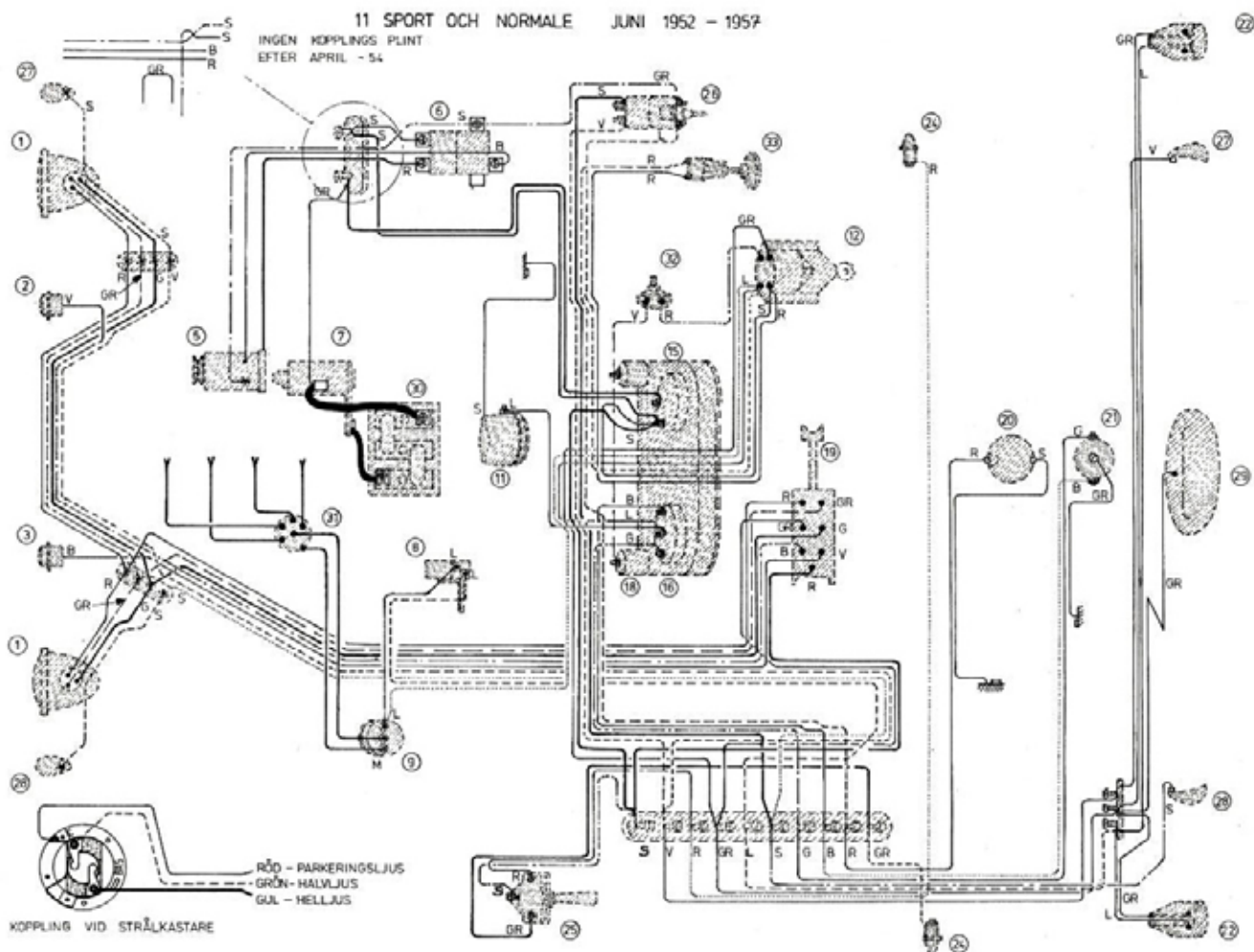
20 stk.	2,5 mm ²	Ø4 mm hull
70 stk.		Ø5 mm hull
10 stk.	4,0 mm ²	Ø4 mm hull
10 stk.		Ø5 mm hull
2 stk.		Ø8 mm hull

Et tips: Krympeplast-isolasjon kan kjøpes hos Claes Olsson eller på Biltema, men det er ikke sikkert at alle de nødvendige fargene er med. Det lønner seg å lete gjennom

hyllene hos disse firmaene for å finne alle fargene, (jeg har funnet alle). Alternativt kan du «blande litt lakk til riktig farge og lakkere krympestrømpen. Andre el-spesialfirmaer kan også ha tilsvarende type krympeplast. Et annet alternativ er å benytte hvit tape, fargelegg riktig farge med en tusjpenn, og benytt en gjennomsiktig krympestrømpe over.

NVK's loppemarked på Ekeberg har hatt mye, både kabel og kabelsko. Kjøp ordentlige, kraftige kabelsko, ikke billig-varianten.

Lykke til! Helge Guldborg.



Koplingsskjemaene på fransk har behov for litt oversettelse: S=svart; GR=grønn; B=blå; L=lilla; R=rød; G=gul; V=hvitt; M=fiolett

NUMMERKODER PÅ LEDNINGSNETTET:

- | | | | |
|-------------------------|------------------------------------|---|------------------------------------|
| 1. Frontlykter | 11. Viskermotor | 20. Innvendig taklys | 29. Nummerplatebelysning |
| 2. Horn høyre | 12. Tenningslås | 21. Tankmåler | 30. Batteri |
| 3. Horn venstre | 13. Tenningslås med lyskontakt | 22. Baklys/bremselys | 31. Strømfordeler |
| 4. Generator (compound) | 14. Bryter for instrumentbelysning | 23. Baklys/bremselys (ikke standard fra ny) | 32. Bryter for instrumentbelysning |
| 5. Generator | 15. Amperemeter | 24. Sideposisjonslys | 33. Bryter for innvendig lys |
| 6. Rele til generator | 16. Tank-nivå-måler | 25. Bryter for sideposisjonslys | 34. Blinklyskontakt |
| 7. Startmotor | 17. Klokke | 26. Blinklys-kontakt | 35. Sideblinklys |
| 8. Bremselyskontakt | 18. Instrumentbelysning | 27. Høyre blink | 36. Oljetrykksmåler |
| 9. Coil | 19. Lyskontakt | 28. Venstre blink | 37. Oljetrykkslampe |

ARVE & ELLEN GAUPSET

DENNE ARTIKKELEN STOD PÅ TRYKK I CITROPHILE FOR 20 ÅR SIDEN. I ALLE ÅR ETTER HAR VI KUNNET BEUNDRE ARVE OG ELLEN SITT KLENODIUM. REDAKTØREN HAR EN GANG SKREVET AT DETTE KANSKJE ER VERDENS ELDSTE TRACTION OG FIKK MOTBØR. DET FINNES SANNSYNLIGVIS NOEN GANSKE FÅ BILER SOM ER ELDRE, MEN AT DETTE ER EN AV DE ELDSTE I VERDEN, ER DET INGEN TVIL OM. SLIK KOM DEN UT AV GARASJEN:

MIN BIL-
HISTORIE



I garasjen til min svigerfar har det stått en gammel bil i over 32 år. En 1934 Citroën 11 A. «Gangsterbil» ble den kalt i sin tid. Har vel lurt på om bilen skulle selges noen gang, men franske biler har jeg styrt unna så langt. Utpå høsten 98 ble jeg spurt om jeg kunne tenke meg å kjøpe bilen – kanskje det?

JODA, DET BLE BIL

Tanken fikk nok modnet seg litt. Etter noen uker ble jeg spurt en gang til. Da våknet interessen for alvor. En dag sent i september ble bilen ryddet fram fra sitt skjulested, fylt luft i dekkene, og trillet ut i dagslyset. Bilen ble sjekket både her og der. Motoren ble tørnet

forsiktig rundt, men det var vel litt lite komp i den. Vi gjorde noen tapre forsøk på å starte den, men motoren tente bare så vidt på en sylinder.

1.10.98 ble kjøpet ordnet og bilen ble registrert på de skiltene den tidligere hadde. Så ble bilen fraktet hjem til sin nye adresse.



MEN Å FÅ DET TIL Å PASSE!

Svigerfar hadde en ekstra motor stående fra en 50-mod., så den ble raskt startet på. Nye sylindre, stempler og råder ble montert, og veiva ble slipt. Topplokket var allerede overhaldt. Etter noen uker var det meste av motoren montert. Så skulle girkassa på plass, men den nektet å forene seg med motoren. Ny sentertapp ble laget, men det var helt umulig å forene en 50 modell motor og en 34-modell girkasse. Etter flere timers måling, ble det konstatert at hovedtappen i girkassa lå noen få millimeter lavere enn veivas senter. Vi rotet fram en møkkaklump av en girkasse som kom fra samme delebil. Den ble rengjort og prøvemontert, den gled rett på plass, men den hadde et veldig slitt lager som vi måtte bytte. Litt ut i desember var både motor og girkasse i topp stand etter vår mening. Vi bruke de gamle motorfestene fra 34-modellen.

MYE RUST

Så var det resten av bilen sin tur. Den ble demontert og merket bit for bit, og dører ble sendt til sveising. På grunn av en gammel skade bak måtte deler av bakstussen, inklusiv bunne på bagasjerommet håndlages etter bilder fremskaffet av vår sekretær Helge Guldborg. Det ble målt, klippet, tilpasset og formet. Til slutt var det klart for sveising.

Bensinpåfyllingen på venstre side var fjernet en gang i tiden, så tuten fra 50-modellen ble sveiset på den gamle 34modell-tanken. Begge luftelukene var loddet igjen. De ble også åpnet og var i god stand.

Bilen ble fraktet til Fetsund en dag i mars, men Frode var mest opptatt med en løpsbil som det hastet med. Jeg ble opptatt med å sandblåse hele bagasjerommet den dagen.

På søndag var det Citroëns tur. På kvelden ble bilen fraktet hjem med nysveiset bakstuss.

MISLYKKET LAKKJOBB

Frode var en flink, men veldig opptatt mann, så jeg måtte skaffe en ny sveiser til resten av jobben. Alle skjermene og karosserideler ble sandblåst. Men, skjermene så ut som «tesiler» før sveising. To helger før påske ble bilen pusset ned og lakka. Men resultatet var nedslående. Hele bilen så ut som en svart sitron! Det ville bli lite hyggelig å vise fram bilen slik, så jeg fikk tak i en ny lakkerer.

Tidlig i påskeuka ble bilen lakkert på nytt, med et mye bedre resultat. Bit for bit ble resten av delene lakkert.

ETTER NEDTUR KOMMER OPPTUR

Motor og girkasse ble montert og alt rundt av kabler rør og stag ble satt på plass, og så var det store øyeblikket kommet. Motoren skulle startes. Den startet med en gang, oljetrykket var upåklagelig og den fikk normal arbeidstemperatur. Men det var noe som ikke stemte. Det var vann mellom toppen og blokken. Jeg stoppet motoren og sjekket olja, den var blitt grå! Her var det bare å begynne å demontere motoren igjen.

Av med toppen og bunnpanna og råder, stempler og sylindre. Det var en defekt brillepakning. Toppen ble nøye kontrollert og sendt til planing. Knut L skaffet nye pakninger og nå måtte det bare bære en vei. Etter en nedtur, måtte det komme en opptur, så nå var det bare å skru motoren sammen igjen. Denne gangen gikk det mye bedre. Motoren var lettstartet og gikk fint. Så ble grill, skjermene, dører og panser montert. Så ble hele bilen forsiktig vasket. Etter 10 måneder nesten sammenhengende tilhold i garasjen var det på tide å flytte opp til kona Ellen igjen.

NERVEPIRRENDE JOMFRUTUR

19. juli kl 21.15 var det på tide med «jomfruturen» Det røkka, ristet og vi syns vi hørte både det ene og det andre, men turen gikk fint, den. Jomfruturen ble forlenget både en og to ganger, vi var ikke hjemme før litt over tolv. Det ble en kjøretur nesen hver kveld den første uka. Etter en måned, nesen uten problem, ble det dansketur til Karrebæksminde på dansketreffet. I skrivende stund er bilen jekket opp etter 1600 km kosekjøring.

(Red anm: Det har vel blitt litt flere km etter så mange år, Arve og Ellen?)



Foto Lillian Henriksen

Nytt fra klubbens **DELELAGER**

AV KNUT LARSEN

Klubbens delelager er igjen fylt med deler, men det er rart med det – noen ganger skal «alle» ha de samme delene. Da beholdningen er begrenset, kan vi noen ganger ikke helt holde tritt med etterspørselen. Naturligvis er mye av forklaringen at klubbens midler tross alt er begrenset. Ny bestilling er sendt, og ventes inn i begynnelsen av mai.



DRIVAKSLER

Vi har fått inn ganske mange drivaksler på lager. Grunnen til dette er at vi måtte bestille inn mer enn normalt for å få satt i gang produksjon av en ny ladning aksler. Produsenten måtte få en viss mengde bestillinger, og den eneste aktuelle kunden var Traction Norvèges delelager. Vær oppmerksom på at disse akslene nå både er vesentlig billigere enn aksler solgt av andre, og at de nå er teknisk svært gode. Det var problemer helt i starten, men dette er gammel historie, og jeg tror alle de tidligste kundene har fått hjelp til utbedring. En bonus er også at de tåler vesentlig større vinkel i svinger, Tractionens svingradius kan reduseres betydelig.

BESTILLINGER

Delelageret kan nås på tlf. **63 90 08 17**. Jeg kan svare på det meste på denne telefonen, da jeg da er hjemme på «kontoret». På mobilen er situasjonen slik at om er jeg ute, så kan jeg i liten grad gi fornuftige svar slik jeg kan hjemmefra. Det er derfor greit at dere bruker det gamle nummeret om dere vil ha gode svar på et

eller annet. På priser eller annet. **Veiledende priser finnes også på hjemmesiden.**

Da jeg nok i større grad kan være på reise nå som vi begge ikke jobber lenger, vil e-post ofte være best å bruke: **knut@rallylarsen.no**. **Bemerk ny adresse!!!** Jeg måtte avvikle den gamle adressen (vikenfiber) på grunn av endring i datasystemet her. Den gamle adressen koples over en god stund fremover, men bruk den nye!

En stor fordel med å bestille på e-post, er at jeg mottar bestillinger etc så snart det er mulig. Du trenger ikke å treffe meg hjemme. **Det er imidlertid viktig at dere oppgir nøyaktig antall, hva slags del det handler om, årsmodell og type bil, gjerne også delenummer. Oppgi også navn og adresse for sending.** Deler kan bare sendes til medlemmer som har medlemskapet i orden. Det er derfor viktig å betale medlemskapet!

Delelageret formidler deler til medlemmene for selvkost. Dere får neppe bedre priser andre steder, da vi får ganske gode rabatter ved større kjøp enn dere får. Fraktkostnadene blir også mindre ved større sendinger. Slik er det...

LØST OG FAST fra sekretæren:

NYE MEDLEMMER

Helge Arnesen fra Sætre
Kato Steinhaug fra Borkenes

Bjørn Lazar Bråthen fra Kolbotn har anskaffet en 11Fam fra 1952, L-1152, ex Stordahl fra Tistedal.

Henrik Rosenlid har flyttet til Vestlandet, men har fortsatt Oslo-adresse og en 11BL-52, ex. Gunnar Thomassen og Odd Ødegård. Henrik besøkte 100-årsjubileet og har flere gamle Citroëner, og kommer tilbake som medlem.

Det har vært noen Tractioner til salgs på Finn.no, uten at vi vet hva som er omsatt og til hvem. Vet noen, så informer sekretæren. så tar jeg kontakt med ny eier.

Sekretæren var en tur innom Oppdal litt før 17. mai. Der stakk jeg innom et medlem: **Anders Næss** har fin en 11BL-49 som vi ikke har sett før. Forhistorie fra Gjøvik-området. Litt fintrimming av tenning etc., så er den på veien.



TUR-RETUR LOEN

Foto: Ottar Kaasa

