



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@hotmail.com

Sekretær

Helge Guldborg
Morskoglia 8, 3482 Tofte
Tlf.: 916 98691
E-post: hguldb@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: gudmunnns@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: Feks.: 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 prislistens 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 bruktdelageret:

Tractionklubbens store lager av brukte deler befinner seg i Dalsbygda ved Røros. Nå etterlyser Sverre 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. Sverre 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"

Sverre Robert tilbyr seg å sveise opp dører hvis det skulle være interesse for det. Hvis det skulle være behov for det, er det fortsatt noen girkasser hos Sverre Robert han kan renovere for dere. Kontakt Sverre Robert: tlf. 929 57 765 eller: sverre.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.selbeek.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 Citrophile. 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 epost-adresser og ber alle som har epostadresse, har byttet eller fått ny adresse om å sende ham informasjon om dette. Send epostadressen din til: hguldb@online.no

LEDER

I Covid 19-tiden ...

Når dette skrives, har det vært restriksjoner på bevegelse og kontakt mennesker imellom i Norge og resten av verden i flere uker. Det har vært oppfordringer og det har vært forbud om ikke å møtes i større forsamlinger. Myndighetene har oppfordret oss om å holde fysisk avstand til hverandre. Her i landet startet vi på en meter. Nå er det to meter. Dette er uten tvil utfordrende og vanskelig for oss sosiale vesener. Avhengig av alder og lojalitet er det vanskeligere å forholde seg til disse reglene for noen av oss enn for andre. Slik er vi mennesker ulike og unike. I alder og holdning.

For oss i Traction Norvège er utfordringene de samme som for andre mennesker som er med i, og som driver en klubb eller en organisasjon. Vi er avhengig av sosial kontakt og en hjelpende hånd. Om det så er et styremøte, et problem med en av bilene eller kun et hyggelig sosialt treff som vårmønstringen på Frognerseieren, i Midt-Norge eller Stavangerregionen.

På grunn av smittefare og spredning av dette viruset som har fått navnet Covid 19 sier det seg selv at det blir mindre av sosialt samvær og felles innsats for å renovere og reparere bilene våre. Vi må trives i eget selskap og gjøre det praktiske sjøl uten stor bistand.



Alt av arrangement ligger også på vent mot bedre tider. Vi i styret kan ikke gjøre annet enn å være lojale mot det myndighetene sier og bestemmer. Om det da ikke går på demokratiet løs.

Det er en spennende og en utfordrende tid. Vi vet ikke om vi kan reise på ferier i landet vårt. Langt mindre vet vi om vi kan dra utenlands sommeren 2020. Dessverre blir det ikke noe av sommertreffet i Egersund. Inntil videre får vi gjøre våre små reparasjoner, ombygginger og oppdateringer på våre franske klassikere. Vi får gnikke og gnu og stelle med bilene så de blir så presentable de kan bli. Og ikke minst; vi får ta oss noen små bilturer i nærmiljøet og vise at det er liv i både oss og de flotte bilene våre!

Ottar Kaasa, President



UTSATT

Dessverre ser styret og treffkomitéen seg nødt til å utsette landstreiffet i Egersund til 2021.

På grunn av Koronapandemien kan vi ikke gjennomføre treffet.

De som har betalt penger vil få dem igjen, vi kommer tilbake med detaljer om dette.

Vi beklager og ønsker alle medlemmer en god sommer likevel.

En norsk landsväg. Grusväg, en hållplats samt en Osloregistrerad Citroën-buss. Troligen är det en Type 45 för chassiet verkar ganska långt och för norsk terräng krävs nog den raka sexan på 4,58 liter och 73 hästar för att bemästra backarna. Type 45 tillverkades 1934–1954 och kan man gissa att foto är taget i mellankrigstiden.

MER OM BUSS I CITROPHILE

Det hörer til sjeldenhetene at vi skriver om busser Citrophile, og særlig på Tractionsidene, men nå kommer en oppfølger til forrige nummer, også denne gangen et avtrykk av en artikkel som har stått på trykk et annet sted, denne gangen fra Norsk Motorveteran (fra 1992 ser det ut til). Njål Møller har lovet at vi til neste nummer skal få en oppdatering på hva som skjedde med denne fra Stavanger-gjengen. For noen uker siden fikk vi følgende tilsendt fra Lorentz Österling:

Lorentz: i senaste Citrophile om den norska Citroën-bussen som gick på ruten Larvik–Sandefjord. Ni nämner att det kanske inte gick så många Citro-bussar i Norge. Det kanske stämmer, men några till har det ju funnits. Jag tänker bland annat på den buss som bärgades med helikopter i Rogaland. Jag undrar hur det har gått med den? En fantastisk bedrift att rädda den ändå.

Och så har ju denna buss gått i Norge, se bifogade bild och korta text som vi införde i Autogöenial nr 288. Foto fann jag i ett av min svigefars fotoalbum! Jag tror att han var på en ingenjörskongress i Norge någon gång under tidigt 1950-tal.

Sedan undrar jag lite över det ni skrev om Larvik-bussen, skriver Lorentz. Det står i referatet att den hade en 70-hästars motor, men ni talar om den 4-cylindriga på 48 hp. Det är väl ändå troligt att bussen hade den starkare 6-cylindriga motorn?

Selvfølgelig hadde Knut Larsen et svar klart. Han skrev:

Det er artig at det kommer reaksjoner på innlegg i bladet, det er ikke ofte det skjer! Det betyr jo at noen leser det som presenteres, og kommer med utfyllende kommentarer. Jeg savner alltid dette når jeg publiserer noe, men som regel er det kun den øredøvende stillhet som rår...

Når det gjelder bussartikkelen, ble denne klippet direkte og ukritisk fra bladet «Rutebil». Jeg har sjekket litt grun-

digere, og La Catalogue Citroën 1918–1960 av Fabien Sabates, finner jeg type 32C Autocar de Voyage. Det stemmer at denne hadde en 4-syl. Bensinmotor på 48 Hk v.2.500 o/min. Toppfarten lå rundt de svimlende 50 km/t. Jeg finner ingen opplysninger i boken om en frembygget modell, kun snutemodeller. Det fremgår jo ikke av «Rutebil» om hvem som bygget karosseriet, det ble kanskje bygget i Norge?

Det kan tillegges at om det hadde dreid seg om en 6-syl. modell, ville den hete type 45 og hatt 73 Hk. bensinmotor. 6-syl. dieselmotor fantes også, i alle fall som lastebil, med 76 Hk. Det er klart at den lille motoren var lite egnet for motbakkene som det finnes rikelig av hos oss. Toppfarten var nok ikke så ulik andre busser og lastebiler på denne tiden. Etter vår tids standard var de ultratrege.

Lorentz: Tunga nyheter

Citroëns tunga fordon har aldrig varit nån tung sak i Sverige. I Frankrike och många andra länder nådde Citroën dock framgång och för den som är intresserad av Citroëns hela historia kan det vara intressant att ta del av denna del också.

Journalisten, motorhistorikern och redaktören för tidningen CitroExpert, Wouter Jansen har studerat Citroëns tunga fordon och nyss utkommit med boken «Citroën Ses poids lourds & autocars». Nu handlar det alltså om tunga for-



don, lastbilar och bussar, och dit räknas inte HY, Jumper eller andra "småbilar". Historien började 1929 med modellen C6 série 1500 kg och avslutades med modell K som 1974 blev Berliet Dauphin.

Wouter har lagt ner ett fantastiskt arbete på att leta upp foton och tekniska uppgifter, både hos Citroën och hos de olika påbyggarna och karossörerna. Flertalet av dem är aldrig publicerade tidigare. Boken innehåller cirka 600 foton med bildtexter, massor av tabeller för de olika modellserierna och relativt korta texter. Det gör att även en läsare som inte behärskar franska till fullo ändå kan få ett grepp om ämnet.

Knut Larsen: Hei Lorentz! Artig at du har funnet denne artikkelen i Norsk Motorveteran! Jeg abonnerer på bladet, men kan ikke huske å ha sett denne artikkelen. Når ble den utgitt? Når det gjelder boken om Citroëns tunge lastebiler, så forsøkte jeg å bestille den, men noe gikk galt, skriver han.



- ◀ Min 11 Sport slik den framsto som «ungdoms-bruksbil» i Danmark 1970, sammen med eieren anno 2018.
- ↓ Brann i motorrommet like før avgang til Hadelands-treffet 2018.



To Tractioner på Toten

På Toten, nærmere bestemt Østre Toten, er to Tractioner i ferd med å gjenoppstå etter mange års Tornerose-søvn.

På Kapp er Olav Myrland godt i gang med sin Normale 1949-modell. Den ble kjøpt i 1988, for 32 år siden, av en bilforhandler i Hokksund. Bilen ble “slaktet” med en gang – og har siden stått lagret bakerst i verkstedet hans, med utallige deler gjemt i kasser og reoler. Et billass brukte deler ble kjøpt da klubbens låve på Tveita skulle tømmes, siden er mye mere kjøpt og lagret!

Olav har blitt 73 år men driver fortsatt aktivt som maskinentreprenør, derfor har hobby-bilen ikke blitt prioritert. Vinteren 2018 bestemte han seg for at det var nå eller aldri med Tractionen. Siden har det skjedd nokså mye. Han er praktisk anlagt og har fornyet eller overhalt det som går an, spesialverktøy har han konstruert og produsert etter behov. Nå er motoren overhalt og klar for innsetting, i april skal Odvar Pålerud være med å fikse girkassa. Da går det etterhvert mot lakkering og kjøring.

Nylig har han fått opp en løftebukk, da blir mye arbeid enklere. Noe av den største utfordringen var å få nytt gulv på plass og sveist fast. Også skifting av drivakslinger krevde sitt.

Mogens Bisgaard sin 11 Sport 1950 har overvintret på Lena hos Stefan Solberg – teknisk geni og veteranbil-ekspert – for totalrenovering. Den har vært kjørbar men en brann i motorrommet like før klubbens sommertreff på Hadeland 2019 satte den ut av drift (den ble belønnet med årets uflaks-pris!).

Et positivt forsikringsoppgjør fra IF inspirerte til overhaling av det som var “oversett” fra før, bl.a. kløtsj, bremses, støtdempere og drivakslinger fra Terje Lund. Motoren var tidligere overhalt i Trondheim.



Olav Myrland er godt i gang med renovring av sin 11 Normale 1949



↑ Mogens sin 11 Sport tas hånd om av Stefan Solberg – teknisk geni og veteranbil-ekspert.

↓ Mogens sin 11 Sport 1950 tar form.



Bilen hadde sin barndom i Danmark, funnet på bilopphuggeri av Mogens i 1969 og satt i stand som et ungdoms-prosjekt med mange deltakere. Fra 1974, da Mogens reiste til Norge, har bilen stått lagret. Ungdomsfargen var gul! Nå er det mye som tyder på en to-farget utgave etter inspirasjon av bilen til svenske

Bengt Møllenberg. Opprinnelig var den blå-grå i Danmark.

Olav og Mogens satser (håper?) på å ha bilene på veien i løpet av 2020. Foreløpig er det ingen treff som stresser framdriften, men alderen til eierne tilsier “Nå eller aldri!”

Mogens B.

Tekst og foto: Paul Bjåstad

PROSJEKT CITROËN-BUSS!

En høstdag i 1992 fikk presidenten i Citroën DS-klubben i Rogaland, Alf Inge Rage, nyss om at det sto en Citroënbuss til nedfalls inne på Finnøy i Ryfylke. Kunne en vanlig bilklubb bli eier av en hel buss? Diskusjonen gikk livlig, stemningen steg og avgjørelsen var tatt - klubben ville gjøre sitt ytterste for å få fatt i dette spennende prosjektet.

Det skulle tydeligvis ikke bli enkelt for oss å gjennomføre redningsaksjonen av ervervelsen. Bussen sto som sagt på en øy, følgelig trengtes frakt både til lands og til vanns. Men det gikk ikke lenge før klubben konkluderte med at vi også måtte ta det tredje element i bruk, nemlig lufta.

Ferjeselskapet Rogaland Trafikkselskap A/S Stavanger, ble kontaktet. Selvfølgelig skulle vi få gratis frakt av stor lastebil Stavanger - Finnøy med retur. Hos Sjur Lode Transport, Kleppe, møtte vi også stor velvilje. "Vi stiller med bil og svanehenger gratis, bare gi beskjed om når". Svaret fra Helikopter-Service A/S, Sola, var like positivt: "Vi tar det som en øvelse, men forbeholder oss en viss dekning for

utgifter av drivstoff". For noen enestående firmaer og mennesker. Vi har nesten alt å takke dem for. Men den største takken går til bussens eier Lars Ørland, innehaver av Mudla Mekaniske, Stavanger. Han ga bussen til klubben til tross for at den hadde vært i familiens eie i 30 år, med mange gode minner fra bruken av den.

Lars Ørland kjøpte bussen for bakakslings skyld. Det var en ti-tonns aksling, som skulle brukes

til en tilhenger. Da han så var på hjemveg fra Suldal, slo ideen ned i ham - jeg bruker bussen som hytte. Dermed havnet den på Finnøy. Han forteller at turen dit gikk over haug, hammer og skog! Tenk dere da hvilket problem vi sto overfor da vi ankom bussen, totalt omgitt av en 30 år gammel tett skog i et kupert terreng. Ikke rart at vi bare hadde en utvei - opp i lufta med Helikopter Service A/S.



"Skogsarbeidergjengen" i arbeid. Fra venstre: Njål Møller, Kjetil Søreide, Alf Inge Rage, Petter Alfsen, og Kjetil Fuhr.

Skogen rundt ble fjernet. (To favner ved?). Uvedkommende hadde fjernet innredningen fra "hytta". I tillegg hadde de knust og sparket ut vinduer og sideplater. Citroëngjengen demonterte panser, skjermer, resten av sideplatene, motor og girkasse. Var dette nok vektreduksjon til å bli løftet av et Super Puma helikopter? Mandag 19 oktober løftet helikopteret først motoren og plasserte den elegant på svanehengeren. Tilbake til bussen ble stroppene festet, helikopteret ga gass ... og måtte gi opp. Løftet ble for tungt.

Nytt forsøk ble gjort 22. oktober etter at gulvet og forsakslingen var fjernet. "Damen" svedde, og forsvant bak skogen. Første etappe og det største problemet var løst. Resten gikk glatt, og bussen ble vel plassert ved klubblokalet på Klepp på Jæren. Takket være



bedriften Kverneland på Klepp, står bussen nå tørt og godt under tak, og restaureringen har begynt.

Citroën-klubben ble møtt med en fantastisk velvilje og hjelpsomhet fra de nevnte personer og firmaer vi henvendte oss til for å få bussen vel plassert i klubblokalet. Men velviljen har ikke stoppet der. Vår president sitter sentralt og har forbindelsene i orden. En stor Citroëntusiast og tidligere flymekaniker, Sverre Nes, sa seg villig til å overhale motor og girkasse. Dette arbeidet er i god gjenge, der også kona Nilla Borgny Nes deltar aktivt og interessert i mannens engasjement. Motor og girkasse er i de beste hender.

I skrivende stund har klubben igjen fått nytt mot. Det ble reist spørsmål om rammen på bussen var kommet så langt at den måtte skiftes ut. Tidligere eier, Lars Ørland, som har stor kompetanse på dette området, var forleden innom klubblokalet og ga en uttalelse om tilstanden av rammen. Han mener den er meget god, men at det må små forsterkninger til. Planen er å sandblåse den, for deretter å bygge den opp igjen med delvis nytt materiale.

Historie og tekniske opplysninger.

Bussen er opprinnelig en lastebil. Modellen kaltes P38L. Motoren er på 4577 ccm, boring 94, slaglengde 110. Motornummer SL 02478, chassisnummer 776544. Fra Walter J. Wold, Varhaug, har vi fått følgende opplysninger: Tatt inn i landet av tyskerne. Arsmodell 1942. Ombygget til buss av T. Knudsen Karosseri, Kristiansand, i 1949. Solgt til Skien-Telemark Bilselskap A/S (1949–55). Registreringsnummer H-5137. Den 15/9-1955 ble den solgt til Suldal Kommunale Bilruter, som i 1962 solgte den til Lars Ørland. Registreringsnummer var da L-15572. Bussen hadde den ulempe at den var for stor og vanskelig å manøvrere på de suldalske veier. Passasjerkapasiteten var 34 seter inkludert fører. Dimensjoner: 10,6x2,3 m, akselavstand 5,25 m, vekt uten last 5930 kg.

Vi har sendt to faxer til Citroën i Paris, hvor vi etterlyser ytterligere informasjon, men har foreløpig ikke fått svar. Dersom noen av leserne har opplysninger om bussen som de tror klubben har interesse av, mottar vi dette med takk.



Kjetil Fuhr ser til at motoren er forsvarlig sikret før den midlertidig forlater bussen.



"Strippejengen" i ferd med å fjerne noen kilo for Pumaen foretar "Den store styrkeprøven".



Sjur Lode Transport sørget for en effektiv og skånsom landeveistransport.



LARVIK VESTRE BRYGGE

Bildet har stått på trykk i Norsk Motorveteran pluss, nr. 15-2018. Bildet er tatt fra Peter Wessel og viser påkjøring til avgang fra Larviks vestre brygge. Blant alle kjøretøyene ser vi Z-1646, en Diamond T bygget hos Bjørgulfson og tilhørende Larvik og Omegns Turistbusser. Videre er W-1040 en Citroën, mens lastebilen til høyre, Z-292S, tilhørte H. Rollesfsen Transport.

ODDVAR HAR FORTSATT MASSE DELER

Citrophile har fortalt at Oddvar Pålerud på Hokksund forsøker å trappe ned mekkinga. Hvor vellykket det er, er det visst litt tvil om. Uansett: Han har fortsatt masse deler som han vil selge. Her er det mulig å gjøre noen bra kupp. Han ramser opp:

- Et bra prosjekt, en 1946 Sport med norske papirer. Har ikke bilder, men de kan sikkert skaffes.
- Seter til Normale (Pullmanseter). Sjekk innredningens historie i Citrophile 48, 49 og 50. Finnes på traction-norvege.no
- Karosserideler
- En mengde motordeler
- Moderne kløtsj med balansert svinghjul. (Svinghjulet må være balansert om det skal funke)
- Mange girkassedeler
- Selvstarter
- Vekselstrømsgeneratorer
- Bremsetromler
- Perfekt ombyggingssett til 4 gir både for Normale og Sport

Oddvar er lett å få tak i. Det aller enkleste er å ringe ham på 941 75 950. Kom igjen gutter! Løp og kjøp.





GAMMELT NYTT:

YVETTE HORNER DØDE 18/6-2018

Hvem var Yvette Horner vil sikkert mange (yngre?) spørre. I 50- og 60-årene ble hun kjent da hun reiste rundt på sin «Tour de France», stående på taket på en 15-6 med sitt trekkspill og reklamerte for firmaet SUZE, som produserte likør. Senere ble Tractionen byttet ut med en DS19. På sine eldre dager ble hun kjent for sine TV-opptredner og deltakelser i datidens talk-show. Hun døde altså i 2018 i den respektable alder av 95. Denne lille artikkelen fant jeg i det Tyske Citroënbladet.

Hun har også blitt beæret med en modellbil, der hun i kjent stil står på taket av en 15-6. Denne modellen fikk jeg av vårt klubbmedlem Bernt Chr. Bowitz, og står nå i mitt modellskap.

Knut Larsen

LØST OG FAST FRA SEKRETÆREN:

Vi ønsker nytt medlem velkommen: **Rune Nasset fra Vågå** har kjøpt Johnny Vercoouteren's 11B fra 1956. Bleu Nuit med registreringsnummer E-8756.

I disse koronatider:

- Årets B11-treff hos svenskene er avlyst, utsatt til 2021.
- Dansk-klubbens treff er avventende. ICCCR (Citroën's verdens-treff) i Torun, Polen er avlyst, utsatt til 2021. 3.-7.8 2022 blir det nye tidspunktet.

Ellers blir det en spesiell vår, med avlysninger av arrangementer og 2-meters-regel. Allikevel er det mulig å ta en kosetur med tractionene våre. Det er viktig at vi vises på veien!

Sommertreff i Kobæks hage
13. juni er dessverre avlyst.

Sommertreff Egersund

Dessverre ser styret og treffkomitéen seg nødt til å utsette landstreffet i Egersund til 2021.

På grunn av Koronapandemien kan vi ikke gjennomføre treffet.

De som har betalt penger vil få dem igjen, vi kommer tilbake med detaljer om dette.

Vi beklager og ønsker alle medlemmer en god sommer likevel.



Annonsen er hentet fra «Avisen Motor» fra 15. oktober 1949, fra Norsk Motor-Klubb. Gustavsen & Finsen var et verksted som vi litt eldre kjente til. Verkstedet lå på Helsefyr, langs Strømsveien, og har skrudd på mang en Traction.

Når det ble nedlagt husker jeg ikke helt, men det kan ha vært på 80-tallet, skriver Knut Larsen