



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: 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: 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](http://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](http://www.selbeek.com/cgi-bin/yabb/YaBB.cgi) eller via en lenke på [www.traction-norvege.no](http://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 avertere gratis i Citrophile. Henvend deg til sekretæren eller redaktøren. Du kan også bruke [www.traction-norvege.no](http://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](mailto:hguldb@online.no)

# LEDER Sommer 2020

**S**ommeren er her. Sommeren 2020. En merkelig tid skal det vise seg. Vi omgis av fare for virusssmitte som igjen legger bånd på vår adferd og store deler av bevegelsesmønstrer vårt. Ikke kan vi ha møter uten at store forhåndsregler må tas. Ikke kan vi reise utenlands uten at Norges og andre lands karantenebestemmelse må følges. Ikke kan vi håndhilse eller gi hverandre en klem. En merkelig sommer vil det bli, og vi vet ikke hvor lenge det vil vare. Kanskje til 2022?

I mellomtiden får vi gjøre det beste ut av det. De som har hytte får bruke den. De med telt får legge det inn i Tractionen og innbille seg at vi er tilbake til -40

og -50 tallet! De med båt får sette segl, ro eller starte motoren og finne seg en øy, et skjær eller svaberg og slå seg ned. De som elsker fjellet får ta seg en tur i høyden og de som søker skogens ro får reise dit! Vi får feriere i eget land og nyte det som best vi kan. Alt hva vi har planlagt i klubbregi er jo utsatt.

Mellom de sommerlige aktivitetene får vi vaske og pusse bilene. Vi får bytte ut slitte deler og reparere mangler. Kanskje vi får tid til å montere den delen vi har liggende i garasjen? Sjølv har jeg bygd om bilen fra 6 til 12 volt. Det har sine fordeler viste det seg, og ikke var det så tidkrevende og dyrt heller. Dette skal vi komme tilbake til.



I mellomtiden ønsker styret alle medlemmer en god sommer. Sjekk bremsevæske og bremser og vask dere ett par ekstra ganger på hendene! Det vil ikke lukte olje og god gammel bil, men det er sikrere for egen og andres helse! God sommer.

*Ottar Kaasa, President*



TEKST OG FOTO: KNUF LARSEN

Om noen skulle mene noe annet, vil vi herved avkreffe påstanden om at ingenting blir forandret i Traction Norvège, se bare her:



**P**å grunn av tidenes virus-blomstring og vertskapet tiltakende alder (vi blir ett år eldre hvert år), så ble årets «Bingentreff» flyttet fra – ja akkurat: Bingen, til Kobæks hage, som ligger på Semsmoen, mer i sydlig retning i forhold til Hokksund. Noen vil nok dra kjensel på navnet, og ganske riktig, det dreier seg om sønnen til Kjeld Kobæk Larsen (smeden), Kjetil. Her har altså yngre krefter trått til. Det ble også inngått avtale om at de neste 20 «Bingentreffene» vil arrangeres i Kobæks Hage, noe vi jo må applaudere. At stedet inneholder flere biler av riktig merke er en god ting. Til og med lastebilen til smeden, av typen T23 fra 1949

kan beskues der. Denne nærmer seg ferdigstillelse, om ikke med stormskritt, så i allefall med noe mindre skritt. Ikke så mye igjen her, før den kan transportere sitt første lass på lenge. Vi kommer tilbake med en artikkel i et senere nummer.

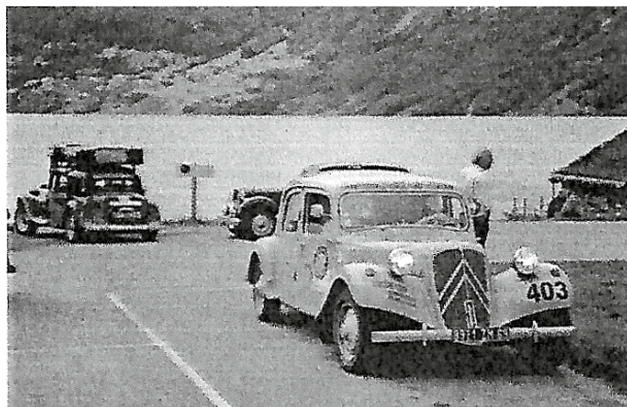
Deltakerne koste seg i solskinnet, med kaffe og kaker. De fleste stamgjestene fra Bingen var tilstede, pluss noen nye unge lovende. Av biler kan nevnes flere 11 Sport og 11 Normale med og uten tak, pluss 2CV, VW Boble og NSU 1000. Alt i alt et meget vellykket arrangement i Kobæks Hage!

Tusen takk til vertskapet, Kjetil og Jorid, for at de tok hjertelig imot oss!

*Knut*

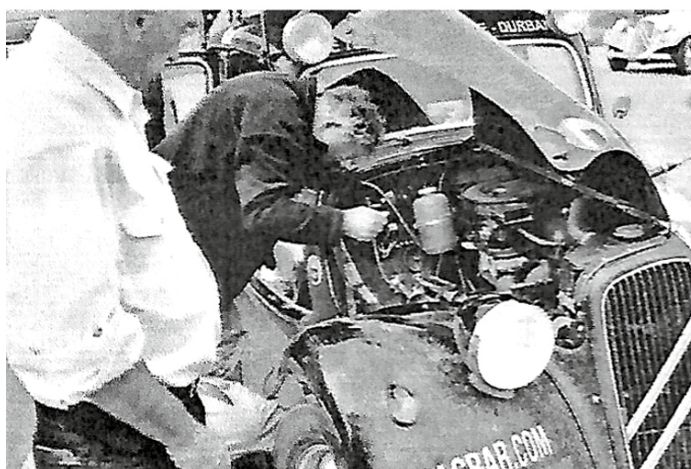
## WWW. RALLYE – VIKING. COM

sommerhilsen fra redaktøren



Jorunn og jeg er i starten av ferieturen og vi kruser langs Strynevatnet med speedometeret flatt på 80 km/h. Rundt en av svingene dukker det opp en Citroën B11 nomade, den er skitten og bærer preg av å ha kjørt langt. Forøvrig er den nedlesset i reinsdyrhorn og campingutstyr på taket. I tillegg er den full med klistermerker – tydelig sponset av mer enn ett firma. I kjølvannet (om det går an å bruke dette uttrykket på land) følger bil nummer to og tre av samme merke, og like mange klistermerker. 200 m lenger oppe kommer det et større antall biler som tydeligvis følger i samme kortesje og jeg svinger av sammen med disse ned til bremuseet i Oppstryn. Som naturlig er kommer fotoapparatet frem og det blir en

hyggelig prat med en av deltakerne. Sommermøte med Franske veteranbil entusiaster i Stryn. Turen deres gikk fra Paris til Hanco i Finland, til Nordkapp, Bergen og tilbake til Paris. Fra 11- 28 aug. gå inn på webbadressen og se hele turen. Bildene mine får du i sort/hvit, dessverre.



Citroën B 11 var produsert i perioden 1935 -1955



CTA Service Holland b.v. Catalogus

# Technical data: Citroen 11BL /BN

## ENGINE

|                        |                        |
|------------------------|------------------------|
| Power, perfo / 11D:    | 56 / 63 pk 3800 rpm    |
| Compression ratio:     | 6,2 : 1                |
| Compression:           | 7,7 kg/cm <sup>2</sup> |
| Torque:                | 12,2 kgm / 2000 omw    |
| Cylinder diameter:     | 78 mm.                 |
| Stroke:                | 100 mm                 |
| Cylinders:             | 4 in line.             |
| Cylindervolume:        | 1,911 liter            |
| Mainbearing seat bore: | 58,01 + 0,025mm        |

## PISTONS

|                      |                              |
|----------------------|------------------------------|
| Material:            | Aluminium alloy.             |
| Play pistons-liners: | 0,06-0,08 mm.                |
| Gudgeon pin diam:    | 20 mm.                       |
| Pin play:            | tumbpressure                 |
| Gudgeon pin grip:    | 2 / 3 compressie             |
|                      | 2 oilscrape                  |
| Piston ring gap:     | compression: 0,15 - 0,20 mm. |
|                      | oilscrape: 0,07 - 0,10 mm.   |

## CYLINDERLINING

|                             |                             |
|-----------------------------|-----------------------------|
| Position compared to engine | 0,05 - 0,10 mm above engine |
|-----------------------------|-----------------------------|

## CONNECTING RODS

|                        |                  |
|------------------------|------------------|
| Radial play:           | 0,05 - 0,06 mm.  |
| Axial play:            | 0,10 - 0,15 mm.  |
| Bearinghouse size 11D: | 51,585-51,600 mm |

## CRANKSHAFT

|                                |                                       |
|--------------------------------|---------------------------------------|
| Mailbaring crank pin:          | 50,00 mm. std.                        |
| Connecting rod crank pin:      | 47,990-48,000 mm. std.                |
| Mainbearings radial play:      | 0,04 - 0,08 mm.                       |
| Connecting rod radial play:    | 0,10 - 0,15 mm.                       |
| Point of measure (axial play): | rear bearing (at transmission chain). |

## VALVES

|                        |                             |
|------------------------|-----------------------------|
| Valve clearance (11D): | Inlet 0,15 (0,20) mm.,hot   |
|                        | Exhaust 0,20 (0,25) mm.,hot |
| Valve seat angle:      | 30 degrees Inlet / Exhaust  |
| Valvespring tension:   | <u>Innerspring:</u>         |
| Free length:           | 43 mm.                      |
| @ 16kg. load:          | 27 mm.                      |
| @ 9kg. load:           | 33 mm.                      |
| Valvespring tension:   | <u>Outerspring:</u>         |
| Free length:           | 46,5 mm.                    |
| @ 30kg. load:          | 29 mm.                      |
| @ 15kg. load:          | 37 mm.                      |

## VALVE TIMING:

|                 |                                      |
|-----------------|--------------------------------------|
| Inlet opens:    | 3° TDC (top dead center)             |
| Inlet closes:   | 45° ABDC (after bottem dead center)  |
| Exhaust opens:  | 45° BBDC (before bottem dead center) |
| Exhaust closes: | 11° ATDC (after top dead center)     |

## IGNITION

|                            |                                                      |
|----------------------------|------------------------------------------------------|
| Sparkplugs, mark and type: | Marchal 5N, BERU 14-6BU,<br>Champion H10, K.L.G. F50 |
| Elektrod gap (11D):        | 0,5 - 0,6 mm.(0,6 - 0,7 mm)                          |

## DISTRIBUTOR

|                           |                                            |
|---------------------------|--------------------------------------------|
| Mark and type:            | *SEV *R.B. *DUCELIER                       |
| Point gap:                | 0,45 - 0,55 mm.                            |
| Distributor advance:      | 8° BTDC                                    |
| Max. advance centrifugal: | 26° @ 3200 rpm                             |
| Vacuum:                   | 24° @ 35 cm.Hg                             |
| Ignition sequence:        | 1 - 3 - 4 - 2.                             |
| Where to set timing:      | Flywheel. ( 6mm in clutchhouse, left side) |

## FUELSYSTEM

|                             |                     |
|-----------------------------|---------------------|
| Carburettor, make and type: | * Solex 35 FPAL.    |
|                             | * Solex 32 PBIC.    |
|                             | * Zenith 32 IN.     |
| Fuelpump, make and type:    | * AC * SEV * GUIOT. |
| Pumppressure:               | 0,15 atm.           |

## ALTENATOR

|                                   |                         |
|-----------------------------------|-------------------------|
| Voltage Regulator, mark and type: | * Ducellier, * Citroën. |
| Cutting in voltage:               | 6,2 - 7,2 Volt.         |
| Cutting out voltage:              | 7,2 Volt.               |
| Volt:                             | 6 Volt.                 |
| Polarity:                         | Negative ground.        |

## LUBRICATION SYSTEM

|                   |                              |
|-------------------|------------------------------|
| Oil pressure hot: | 2 - 2,5 atm @ 500 - 750 rpm. |
|-------------------|------------------------------|

## FRONTAXLE ALIGNMENT

|                                     |                                  |
|-------------------------------------|----------------------------------|
| Camber:                             | 1° ± ½                           |
| Caster:                             | 1½° ±¼                           |
| Toe out:                            | 0 - 2 mm.                        |
| Wheelbase:                          | 291 cm.                          |
| Tire dim : 11cv.                    | 165 x 400, Michelin X            |
| 15cv.                               | 185 x 400, Michelin X            |
| Tire pressure : 2 prs (4 prs+)      | front: 1,7(2,0) back: 1,9(2,2)at |
| Chassis height : front / back BL/BN | front:295mm back:285/295mm.      |

## FEETBRAKE

|                     |                         |
|---------------------|-------------------------|
| Brakedrum diameter: | back : 255 mm. + 2 mm.  |
|                     | front : 305 mm. + 2 mm. |

## LENGTH OF BRAKELINING

|                        |         |
|------------------------|---------|
| Front primair:         | 287 mm. |
| Front secundair:       | 142 mm. |
| Back primair:          | 142 mm. |
| Back secundair:        | 127 mm. |
| Width brakelining:     | 35 mm.  |
| Thickness brakelining: | 5 mm.   |

## TIGHTEN TORQUES

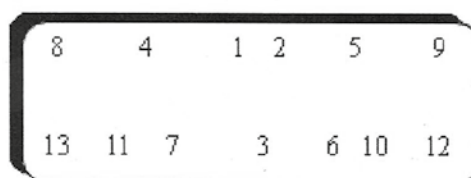
|                                 |                             |
|---------------------------------|-----------------------------|
| Cylinderhead bolts (HY/ID):     | 5 kgm/ 50 Nm (6kgm./60Nm.)  |
| Connectin Rods Perfo (11D):     | 4 kgm/ 40 Nm (5 kgm/ 50 Nm) |
| Mainbearing caps (HY/ID):       | 7 kgm/ 70 Nm (10kgm/100Nm)  |
| Manifold studs:                 | 2 kgm/ 20 Nm                |
| Brakedrum nut, front            | 30kgm/300 Nm                |
| Trackrod bol nut, upper + lower | 7 kgm/70 Nm                 |

## VOLUMES

|                         |                    |
|-------------------------|--------------------|
| Engine oil:             | 4,5 liter          |
| Oil type winter:        | SAE 20 / 20w50     |
| Oil type summer:        | SAE 30 / 20w50     |
| Gearbox transmission:   | 2 liter            |
| Oil type:               | Hypoid SAE 90, GL4 |
| Coolingsystem:11BL/11BN | 7,5 / 8 liter      |
| Fuel tank:11BL/11BN     | 45 / 50 liter      |

## MEASURMENTS, EXTERIOR

|                      |                     |
|----------------------|---------------------|
| Wheelbase BL / BN    | 2,91 mtr / 3,09 mtr |
| Total length BL / BN | 4,45 mtr / 4,65 mtr |
| Total width BL / BN  | 1,67 mtr / 1,80 mtr |



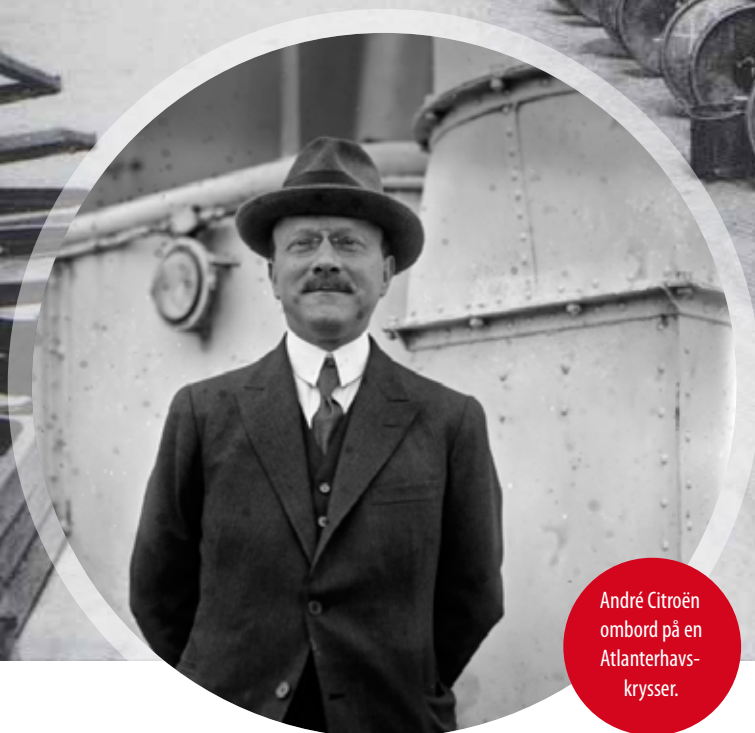
TIGHTEN SEQUENCE CYLINDERHEAD 11cv

# Hvordan amerikanske Budd gjorde Citroën til Europeisk bilindustri LEDESTJERNE

Forfatteren Per Åhlström er en svenskfødt bilsribent bosatt utenfor Philadelphia, USA. Han er selv Tractionist (1939 Citroën B11 Commerciale) og lidenskaplig opptatt av Citroëns tidlige historie. Han har velvilligst gitt tillatelse til å publisere denne artikkelen i Citrophile. Artikkelen stod på trykk 1ste gang i magasinet Citroënvie! (nr. 3, 2013) som utgis av Citroën Autoclub Canada. Artikkelen er oversatt fra engelsk til norsk av Kim Jarre og er korrekturlest av forfatteren. Prendre plaisir!

AV PER ÅHLSTRÖM

Citroën model A under produksjon på fabrikken i Paris rundt 1920. Her venter ferdige chassis på karosseri, som på den tiden bestod av trerammer kledd med plater.



André Citroën ombord på en Atlanterhavs-krysser.

**I** 1922 fikk André Citroën et besøk som skulle forme fremtiden til firmaet som bar hans navn. Den besøkende het Hugh Adams. Han var utsendt av Edward Gowan Budd Manufacturing Co. i Philadelphia for å overbevise europeiske bilprodusenter til å gå over til å produsere karosseriene sine helt i stål, etter metoder utviklet av Budd.

Inntil møtet med André Citroën hadde Hr. Adams salgsturné vært en fiasko. Europa var i ferd med å reise seg fra asken etter første verdenskrig og bilmarkedet var delt opp i små nasjonale markeder. Bilprodusentene var tallrike og små. De strevde og så ingen mulighet til å finansiere overgang til stålkarosserier. Derfor avslø de herr Adams forslag.

Da Hugh Adams møtte Andre Citroën fikk han en helt annen reaksjon. Citroën hadde Henry Ford som sitt forbilde. Hans ambisjon var å bli "Europas Henry Ford" og bygge biler som var rimelige og pålitelige, biler som ville sette Europa på hjul slik T-Forden hadde gjort i Amerika. André Citroën så potensialet i teknologien til Budd Mfg. Co. Teknologien bak stålkarosseri var utviklet for å lette masseproduksjon av biler – som var André Citroëns mål.

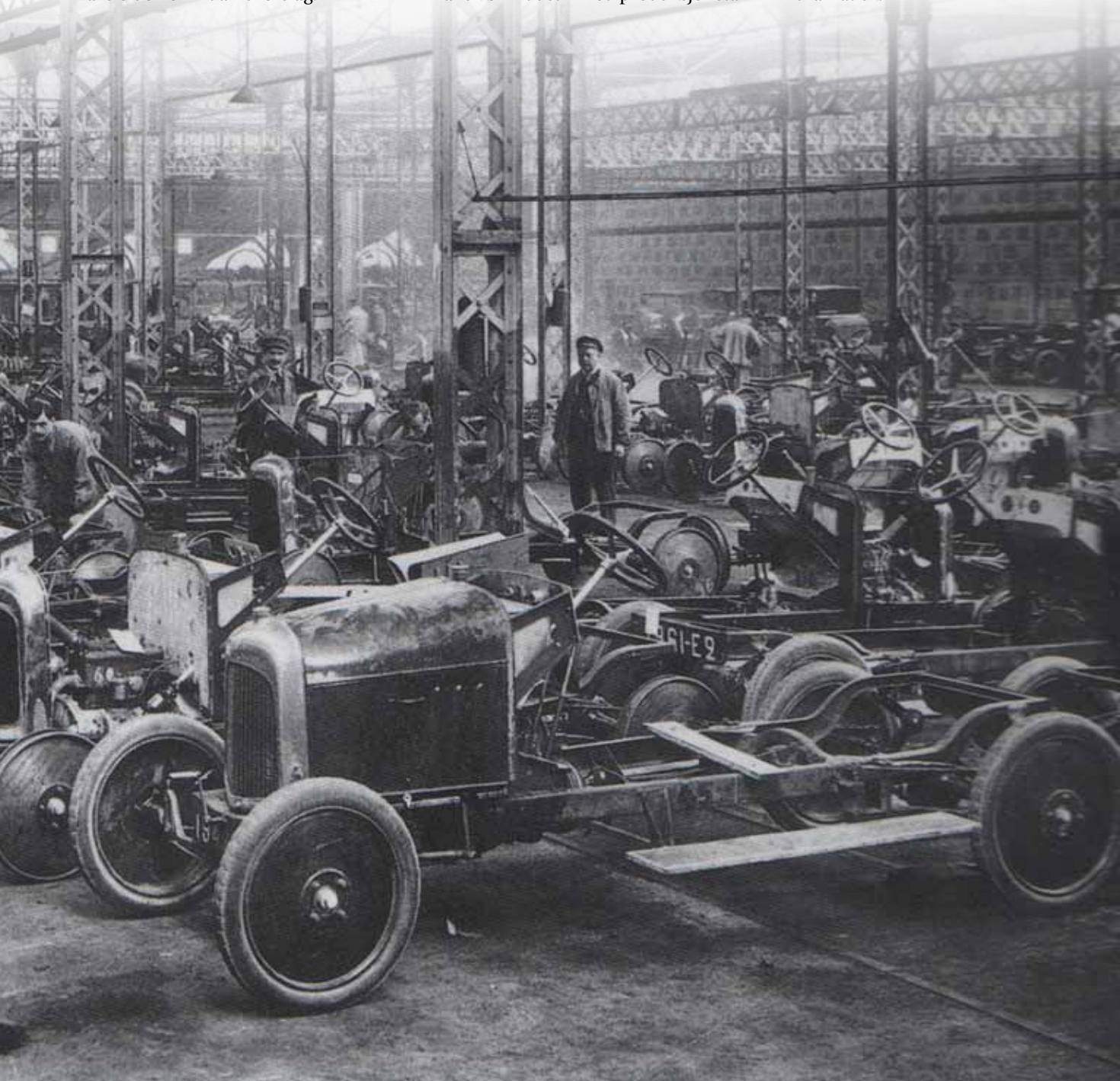
### STØRST FRA BEGYNNELSEN

Citroën var en framgangsrik produsent etter franske forhold. Med en produksjonstakt på 100 biler pr. dag var de den største bilfabrikanten i Frankrike fra oppstarten i 1919. Da Henry Adams ankom i 1922 var Citroën den udiskutable lederen i fransk bilindustri med produksjonstall

og økonomi på et nivå som konkurrentene Renault og Peugeot bare kunne drømme om. Men sammenlignet med Ford var produksjonen beskjeden. Dette gjenspeilte seg i prisen på bilene. En Ford modell T sammensatt i Frankrike kostet i 1921 kun 8.500 franc, mens prisen for den mindre og spedere Citroën var hele 11.500 franc.

André Citroën hadde et behov for ny teknologi som kunne hjelpe ham å øke produksjonen og senke prisene.

Med karosserier i stål kunne de lakkerte karosseriene bakes i store ovner slik at lakken tørket over natten. Dette var en enorm fordel. Karosserier bygget på tre-ramme måtte lagres i ti dager(!) for at lakken skulle tørke. Antall arbeidstimer for å bygge en bil kunne reduseres flerfoldige ganger; og produksjonstakten økes dramatisk.





Joseph Ledwinka  
var sjefsingeniør hos  
Budd og mangeårig partner.  
Han var oppfinneren som stod  
bak flere av patentene som tvang  
alle større bilprodusenter i  
verden til å kjøpe teknologi-  
lisenser fra Budd.

## Å STARTE EN REVOLUSJON

Overgang til stålkarosseri var så revolusjonerende – og en så stor investering – at André Citroën besluttet å reise til Philadelphia i 1923 for å møte Edward G. Budd og forhandle ansikt til ansikt. En slik reise var et omfattende og førte til at Citroën måtte forlate fabrikken i minst tre uker. At han dro viser hvor viktig han anså den nye teknologien å være.

Budd var en meget alvorlig mann, mens Citroën var en kjent hasardsspiller. Likevel etablerte de to et nært forhold og møtet var begynnelsen til et meget tett samarbeid mellom Budd Mfg. Co. og S.A. André Citroën. Dette skulle vare inntil desember 1934 da Citroëns konkurs og død skulle skille de to. Samarbeidet skulle bli grunnleggende i utviklingen av de revolusjonerende teknologiene som gjorde det mulig å bygge Citroën Traction Avant – en bil som introduserte et oppsett som skulle bli mer eller mindre standard 40–50 år senere.

Kontrakten ble undertegnet i 1923 og gav André Citroën eksklusive rettigheter til å bygge og selge biler med stålkarosseri i Europa for 2 år. Citroën og Budd hadde som mål å introdusere en ny Citroën-modell i stål på Paris-salongen i oktober 1924. Hugh Adams ble i Paris i 2 år. Han skulle sikre at produksjonslinjene ville være klare til å møte den forventede økningen i etterspørsel etter Citroën-biler og at produksjonen gikk velsmurt. Oppgaven var enorm, slikt maskineri hadde aldri vært installert før i Frankrike. Pressene var tallrike, gigantiske og klemte med et trykk på opptil 1400 tonn.

## FRANSK STÅL IKKE GODT NOK

Presseteknikken til Budd krevde stål av en meget høy kvalitet - kaldvalsede plater - som ikke kunne produseres i Frankrike. Derfor gikk fabrikkens utgifter til karosseristål opp kraftig, men dette ble mer enn kompensert av at utgiftene til treverk og det kostbare snekkerarbeidet – samt den tungvinte lakkeringsprosessen – bortfalt. Troen på den nye teknologien og den nye modellen var høy. Produksjonskapasiteten økte fra 100 til 250 biler om dagen. Denne takten var nødvendig for å betale for maskineri samt dekke lisensutgiftene som skiftet til stålkarosserier krevde.

Den nye modellen – Citroën B10 – ble en stor suksess og i 1925 solgte Citroën 61.487 biler sammenlignet med 32.768 i 1923.

## PÅDRIVER AV TEKNOLOGI

E.G. Budd jobbet ikke bare med å få amerikanske bilprodusenter til å bruke stålkarosserier. Han promoterte også alle slags avansert bilteknologi selv om han ikke var involvert direkte i produksjonen av disse. Han visste at når bilprodusenter introduserte nye ting ville de også ønske å fornye den ytre designen og derfor trenge nytt presseverktøy.

I 1920 kjøpte Budd 4 stk. europeiske chassis utstyrt med 4-hjuls bremses, utrustet dem med stålkarosseri, og demonstrasjonskjørte dem på en islagt sjø utenfor Detroit. Konseptet fikk liten respons, og ikke før midt på 20-tallet introduserte amerikansk bilindustri forbedringen. Budd bestemte seg for ikke å gå inn i bremseindustrien

av frykt for at Bendix – som var en gigant på bremses – kunne stimuleres til å begynne med hjulproduksjon for å konkurrere med Budd-Michelins produkter.

Budd var en drivkraft i utvikling og introduksjon av moderne teknologi til amerikansk bilindustri. En av måtene Budd markedsførte seg på var å bygge prototyper på biler med de aller nyeste forbedringene i bilteknologi.

I André Citroën fant Budd en europeisk partner som var mer enn villig til å prøve ut det nyeste fra Amerika, en partner som så den amerikanske bilindustrien som et forbilde og en hovedkilde til nye ideer.

André Citroëns interesse for den teknologiske utviklingen i USA fikk ham til å sørge for at hans ingeniører var i fremste rekke teknologisk sett. Budd gav André tilgang til filosofien og utviklingen internt hos de fremste amerikanske bilprodusentene. Budd var en nøkkelleverandør som lagde verktøy og karosserideler for nesten hver eneste bilfabrikant i USA.

Citroën kunne dra nytte av deres nettverk og informasjon. Budd hadde spesielt gode forbindelser med Chrysler.

## DET HELAMERIKANSKE FRANSKE FIRMAET

Budd var ikke det første amerikanske firmaet Citroën samarbeidet med. Ingeniørene hans hadde også studert utviklingen i Detroit, selve hjertet i amerikansk bilindustri. Etter flere mislykkede forsøk på å få Ford og GM interessert i hans bilforretninger dyrket André Citroën fram gode forbindelser med Chrysler. Derfor var det ingen stor overraskelse at Citroëns neste modell B 14 – og følgende Citroën-modeller – var svært like Chryslere.

Citroën-fabrikken var utstyrt nesten utelukkende med amerikansk maskinverktøy, og produksjonsoppsettet var under oppsyn av amerikanske eksperter. I en rapport skrevet av representanter utsendt av banken Crédit Lyonnais for å evaluere Citroëns virksomhet i 1926 slås det fast at "Produksjonverktøyet består av 10.000 maskiner som nesten utelukkende er amerikanske".

Det finnes flere bevis på at André Citroën selv så vel som firmaet S.A. André Citroën var avhengige av amerikanske underleverandører, lisenser og patenter. I 1928 etablerte Citroën en filial i Detroit for å håndtere amerikanske lisenser og underleverandører. Det er også interessant at det også ble satt opp en design- og utviklingsavdeling som skulle konkurrere med Citroëns franske "Bureau d'Études" i Rue de Théâtre i Paris. Meningen var at Detroit-avdelingen skulle jobbe parallelt med Paris-avdelingen.

**Fortsettelse i neste nr.**

# Ta Tractionen med PÅ TUR!

TEKST & FOTO: KNUT LARSEN



Kort stopp ved Harestuvannet

**I** disse tider, da naturen er på sitt vakreste, og «sydenturer» er uaktuelt, er vi henvist til å utforske vårt eget land. I skrivende stund, midt i juni, byr vårt eget land seg frem i sin ypperste skrud, med blå himmel, grønne trær, hvite fosser og blomster i alle farger, og jammen speiler ikke himmelen seg i vannet og gjør dette også knallblått! Kan det egentlig bli bedre?

Hvorfor da ikke bruke din gammelbil (les Tractionen) til å komme seg ut i naturen, på piknik eller til et eller annet fint reisemål ved sjøen, til innlandet eller til fjells? I stedet for å sitte hjemme, enten i karantene eller ikke, kan bilen brukes til å gjøre som jeg husker mine foreldre gjorde da de fikk mulighet til å skaffe seg en bil på 60-tallet – de tok med oss ungene på biltur med campingbord og stoler, til et pent sted i passende avstand. I vårt tilfelle var dette til en strand ved Oslofjorden eller til en innsjø som Lyseren i Enebakk der vi ungene kunne bade, enten det var 16 eller 20 grader i vannet.

Nå er tiden til å ta opp igjen denne hyggelige skikken, pakk Tractionen med passende piknikutstyr, ta med barnebarna og opplev 60-tallets magi med et passende kjøretøy. Det er utrolig mange fine steder å besøke, kanskje tar du en tur innom en morsom gammel butikk, dampbåtene i Ørje, togtur med Tertitten i Sørumsund, eller hva det kan være.

Poenget er: (som du sikkert har skjønnet) Kjør tur! Ta det med ro og nyt livet! Det skal ikke så mye til!

**Knut**



Alltid populært med Glassverk

En snarturn  
ut i skogen →



## LITT FRA SEKRETÆREN

### Medlemsmassen vår

For noen uker siden skrev og sendte delelager-Knut Larsen et lite hjertesukk til «tidligere medlemmer» (som ikke hadde betalt kontingenten i år) for å minne om at delekjøp gjennom klubben krever medlemskap. Dette ble tydeligvis en vekker, for godt over 20 frafalte kom inn som medlemmer igjen. Og disse forventer å vel å få Citrophile!

For sekretæren ble dette et problem, da Citrophile allerede var trykket, (ut fra medlemsantallet vi hadde på det tidspunktet) og ekstrabladene klubben mottar er få. Heldigvis hadde Vebjørn noen ekstra-ekstra-kopier, så denne gang fikk alle sitt blad. Men, mye ekstra-arbeid.

### Vi ønsker et par nye medlemmer velkommen:

**Per Martin Nyrud** fra Knapstad har overtatt bestefars (Nils Tvengsberg) 11B-55. Nils Tvengsberg kjøpte i sin tid bilen fra Dag Johannessen, som i sin tid kjøpte den fra ex-formann Åge Simensen, som hadde restaurert bilen. (Flere av oss husker bilen fra på tidlig 1990-tallet.)

Tvengsberg flyttet til Mexico med bilen, og tidlig på 2000-tallet fikk klubben/klubb-bladet flere reisebrev fra Tvengsberg fra deltakelse på Citroën-verdenstreffet i USA og andre hendelser med bilen fra Mexico. Nils Tvengsberg døde tidligere i år, og nå har barnebarn arvet/overtatt bilen, og har fått den tilbake til Norge og den er fortsatt registrert på A-83444.

**Bjørn Bregård** fra Ålesund har en 11 Sport. Mer informasjon kommer.

**Fra medlemsbladet til den nederlandske klubben er det en litt spesiell annonse:** Her tilbys det en «siste reise» i en lang Traction som begravelsesbil.

**Afscheid met de Traction Avant Rouwauto**  
Stijl & Traditie Uitvaartzorg: Persoonlijke Uitvaartverzorging (U bent welkom met alle uitvaartplannen.)  
Johan van der Meer 070 - 70 70 007 / 06 - 573 44 442 Dag & Nacht Kleinschalig met aandacht en Tijd.



*Veel is mogelijk.* Invulling geven aan je eigen wensen voor een mooi afscheid. Plakje cake, muziek of toch een goede wijn? Voor uitvaarten in huiselijke kring, kerk, crematorium, begraafplaats, café, theater of anders... Ophefing films, in de huiselijke sfeer van rouwkaaiet of elders... Rouwvervoer: Citroën; Traction Avant, DS of CX (en meer...)  
Met jarenlange ervaring. Bezuidenhoutseweg 213, 2594 AK Den Haag - bericht@stijltraditie.nl / www.stijltraditie.nl  
Graag kom ik langs voor een informeel gesprek of om de wensen te bespreken; kosteloos.  
Speciaal voor Citroënfans; persoonlijke uitvaartbegeleiding in heel Nederland.