

Citrophile

NUMMER 75 - MARS 2021 - TRACTION/2CV/DS/ID/SM/GS/CX/XM



FORSIDEBILDE

Traction Norvège
Foto: Citroën

BILDE DENNE SIDE

Traction Norvège
*Fotograf foreløpig ukjent.
(Blir kreditert om han gir seg til kjenne.)*

UTGIVER

Citrophile
ISSN 1890-3207

ADRESSE

c/o Morten P. Ruud
Økern Torgvei 5A, 0580 Oslo

TELEFON

470 28 500

ANNONSEPRISER

1/1 side kr 5000,-
1/2 side kr 2600,-
1/4 side kr 1400,-

ANNONSEHENVENDELSER

Tlf. 922 35 677

SEKUNDÆRABONNEMENT

kr 200,- pr år

GRAFISK UTFORMING

Katrine Syversen [KS Design]
kat.syversen@gmail.com

TRYKK

Erik Tanche Nilssen AS

REDAKTØRER**Traction Norvège**

Geirmund Jor
geirmund.jor@fagforbundet.no
www.traction-norvege.no

Norsk 2CV Klubb

Erlend E Eilertsen
citrophile@2cv.no
www.2cv.no

Østfold 2CV Klubb

Arnfinn Breda
2cvost@citrophile.no
www.ostfold2cv.com

DS/ID Klubb Norge

Roland A. Mauseth
dsid@citrophile.no
www.dsid.no

Norsk CX Klubb

Robert Myrene
cx@citrophile.no
www.citroencx.no

Citroën SM Klubb Norge

Ørjan Nagelsen
sm@citrophile.no
www.citroensm.no

Norsk XM Klubb

Reidar Schei
citrophile@citroenxm.no
www.citroenxm.no

ADRESSEENDRING

Citrophile sendes ut til medlemmer av norske Citroën-klubber basert på klubbens egne medlemsregistre. Henvendelser om adresseendring, etterlysning av blader o.l. må derfor skje til registerfører i den enkelte klubb. Klubbens navn står øverst på adresseetiketten på utsiden av plastomslaget.



INNHOLD

4

TRACTION NORVÈGE

40

NORSK CX KLUBB

12

NORSK 2CV KLUBB

44

CITROËN SM KLUBB NORGE

26

ØSTFOLD 2CV KLUBB

47

NORSK XM KLUBB

28

DS / ID KLUBB NORGE





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
Østagsløttveien 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
Østagsløttvn. 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.

Du finner oss også på
facebook.com/traction.norge

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 avertere 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 epostadresser 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

For 50 år siden fylte jeg 17 år. Jeg hadde lagt barndommen og ungdommen bak meg. Voksenlivet stod for døra. Penger hadde jeg i likhet med mange av mine venner svært lite av. En dårlig betalt sommerjobb på Andelsslakteriet på Notodden hadde imidlertid sørget for at jeg hadde 7–800 kroner i det som den gang het Postbanken. Innlimte frimerker med pålydende innskudd på 50, 100 og sågar 200 kroner dokumenterte beholdningen i bankboka med det røde plastomslaget. Pengene tok jeg ut og brukte til å kjøpe mitt første motoriserte framkomstmiddel. En lett motorsykel med motorstørrelse på 49 cm³, 5,3 hk, fem gir, lang sal og plass til to. En vakker Tempo Trigger 1966 modell.

Samme år skjedde det en begivenhet i Norge som har satt bilhistoriske spor etter seg fram til dags dato. Noen med felles interesse hadde snakket sammen og avtalte et møte for å lage en klubb knyttet til et bilmerke og en usedvanlig og vakker bilmodell. 25. november 1971 fant stiftelsesmøte sted. Citroënklubben Traction Norvège så dagens lys. En markering av 50 tilbakelagte år står for døra.

Klubben har gitt de tidligere presidentene Vebjørn Ruud og Audun Jahren i oppdrag å utforme en artikkel til Citrophile. En artikkel vi også kan sende til Norsk Motorveteran og BIL. Vi gleder oss!

Det er svært usikkert om årets sommertreff kan gjennomføres. Å arrangere



et så stort treff krever forutsigbarhet for både arrangører og innleide overnattingssteder. Avgjørelsen om det er mulig å møtes i Egersund i august 2021 vil bli tatt i løpet av mars. Inntil da får vi ha tålmodighet og håpe at landet lykkes og håpe på en landsomfattende samling med 50-års jubileet som et historisk bakteppe!

Ottar Kaasa, President



DE HAVILLAND «MOTH» (møll) i Norsk tjeneste i Hærens Flygevåpen

Til tross for sin beskjedne fremtoning og ikke veldig barskt navn, bestilte Hærens Flygevåpen 3 slike fly hos De Havilland-fabrikken i England i 1929, med lisens til å bygge 10 fly på Hærens Flyfabrikk på Kjeller ved Lillestrøm for bruk som skolefly etter den norsk-konstruerte «Kaje» som nå var foreldet. At det engelske flyvåpenet, RAF, også hadde satset på flytypen hjalp nok på, og kjøpesummen lød på kr 16.900,- pr. stk. Hva lisensen kostet, vites ikke. Hva en Traction kostet i 34/35 vites ikke.

Den avbildede situasjonen fra mars 1935, der en Traction tauer et havarert slikt fly på den islagte Storsjøen

i Odalen, skyldes at fly-elev Per Mørk mistet kontrollen på flyet i et stup på 250 meter, da en av skiene vrent seg og gjorde at flyet slo over på ryggen. Flyveren løsnet sikkerhetsbeltet og lot seg falle ut av flyet. Han fikk utløst fallskjermen og landet på isen helt uskadd. Flyet fortsatte glidende på ryggen og landet 100 m fra Mørk. Flycrash foregikk i moderat hastighet den gangen, og flyet fikk små skader (se vingetippen på øvre vinge) og ble reparert til flyvedyktig stand, noe som var en forbigående tilstand, da flyet igjen gikk i bakken igjen året etter, og ble skrotet 20/9-37. Var da i Widerøes eie.

Tractionen på bildet ser ut til å være en 7 eller 11L av 34-årsmodell(!), mer vites ikke om den.

Flyet var et av de 10 som ble bygget på Kjeller, på lisens. Typen ble erstattet av den videreutviklede «Tiger Moth» mellom 1933 og 1937, i et antall av 37. Disse hadde kraftigere motor på 120Hk, og var mer egnet til snittflyging. Vi har nå 1 «Moth» og 4 «Tiger Moth» i flyvedyktig stand på Kjeller, hvorav en er bygget der, i tillegg til andre veteranfly. Jeg kan underskrive på at å være med å snittfly med «Tiger Moth» er den største flyopplevelsen jeg har hatt, noe jeg har gjort mange ganger. Anbefales! *Knut Larsen*

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

ALLE TRENGER LISENSER FRA BUDD

Budd Mfg. Co. var, fra midten av 1920-tallet og frem til utbruddet av andre verdenskrig, en nøkkelleverandør av lisenser, patenter og deler til alle større bilprodusenter i verden. En bil fra 1930-tallet kunne ikke produseres uten lisens for maskiner fra Budd. Verdens bilindustri var blitt avhengig av Budd-teknologi, noe som bevises av selskaps lange liste over lisenshavere: Alle de store amerikanske bilfirmaene, Citroën, Renault, Peugeot, Fiat, Volvo, Toyota.

Dermed hadde Budd god kunnskap om hvordan fremtidens modeller fra de store bilprodusentene ville se ut, og kanaler til å formidle slik info diskret til

designerne på Citroën. Og de som tror at formene på Traction Avant ble kopiert fra Ford 1934 modellene kan ha noe rett i det, ettersom Ford 1934 er en oppskalert versjon av de engelske Ford-modellene som ble vist fram i 1932. Flaminio Bertoni trengte bare å bla i samtidens motormagasiner for å være oppdatert på det siste innen bil-designmote, og bli inspirert til å gjøre hans personlige – og vellykkede – fortolkning av bil-design-trendene på midten av 30-tallet.

Selv om Budd leverte konseptet, teknologi og maskiner, er det ingen tvil om at utformingen av Traction Avant er fruktene av arbeidet til ingeniørene i Citroën Bureau d'Études under ledelse

av André Lefebvre. Han ankom sannsynligvis med en slags design av en liten forhjulsdrevet bil ferdig på papir eller i hodet sitt. Det må ha vært et nært samarbeid mellom designerne i Paris og karosseriingeniørene hos Budd i Philadelphia i designprosessen, ellers hadde det vært svært vanskelig å ferdigstille designet så raskt som det er beskrevet i boken "André Lefebvre" av Gijsbert-Paul Berk.

I en artikkel fra 1972 i Special Interest Autos ble Russel Leidy, produksjonssjef for Budd i Philadelphia den gang (og gift med Joseph Ledwinkas datter) spurt om hvem som var ansvarlig for utformingen av Traction Avant. Svaret hans var veldig

Fotoet av denne mystiske bilen er merket "Citroën" og datert 29. mars 1934. Det kan være en bil som ble foreslått av Citroën designstudio i Detroit som svaret på Citroëns ordre til sine designere om å utvikle en bil som var radikalt lettere enn hans konvensjonelle modeller. Dette er en bil med selv bærende karosseri, bakhjulsdrift og et veldig enkelt interiør, åpenbart designet for å kunne selges til bunnpris.





Publisistetsfoto
der Citroën Traction
Avant 1934-modeller er stilt
opp i ulike vinkler og farger.
Vi ser "Berline" i ulike utgaver
som 7A/11 BL og 11 B, som 11B
"Familiale", samt "Cabriolet" og
"Faux-Cabriolet" i B og
BL-utgave.

tydelig: "Franskmennene gjorde stilingen og interiøret."

Som den fremste ekspertten på preserverkøyt for nye bilmodeller ble han også spurt om hvor lang tid det ville ta å utvikle og lage verkøyt som trengtes for å produsere Traction Avant. Leidy estimerte at det ville ta 5–6 måneder fra de første ingeniørtegningene til produksjon av brukbare utstansinger. Verkøytene alene kunne utvikles på 3–4 måneder, men det vil ta ytterligere et par måneder å rette opp alle småfeil i slike store utstansinger som krevdes for å produsere Traction Avant.

I PRODUKSJON PÅ REKORTID

Dette gir troverdighet til beskrivelsen av hvordan de endelige detaljene i designet og verkøyt ble utarbeidet sent på høsten 1933, i samarbeid mellom Citroëns karossingeniører Raul Cuinet og hans assistent Pierre Franchiset og Budd Mfg. Co. De herrer Cuinet og Franchiset dro til Philadelphia i begynnelsen av november 1933 med tegningene de hadde laget – basert på Bertonis design – for å ferdigstille karosseriutformingen og få i gang produksjonen av presseverkøyt.

Først måtte alle mål på tegningene konverteres fra millimeter til tommer for å gjøre dem lesbare for de amerikanske

ingeniørene. Budd-teknikerne foretok et stort antall endringer på Citroën-tegningene, de reduserte antall karosserideler og fant ut måter å redusere mengden av kapp på, f.eks. ved å bruke "utklippene" fra dører og vinduer til å produsere mindre deler. Det var et enormt foretak, som ble ferdigstilt på veldig kort tid.

De såkalte "Kellering-modellene" – tredimensjonale tremodeller som tjente som maler for produksjonen av preserverkøytene – var klare for inspeksjon bare tre uker etter at Cuinet og Franchiset ankom Philadelphia. Arbeidsplanen hadde vært svært intens. Cuinet og Franchiset hadde arbeidet 12-timers dager. Hver kveld sendte de et telegram til Paris som beskrev hvilke endringer de anså som nødvendige. Tidsforskjellen på 6 timer tillot ingeniørene i Paris å evaluere forslagene og komme opp med alternative løsninger som de sendte tilbake til Cuinet og Franchiset, slik at de kunne begynne å bearbeide svarene fra Frankrike så snart de kom på jobb i Philadelphia. Cuinet dro hjem til Paris etter tre uker mens Franchiset ble igjen for å overse produksjonen av presseverkøyt.

I følge Franchiset var det første settet med deler til en komplett Traction Avant ferdig i februar 1934. Deler for 100 Tractioner ble presset i Philadelphia og sendt til Frankrike for å bygge 100 stk.

"pre-serie" biler i løpet av våren 1934. Disse 100 prototypene ble brukt til endelige testkjøringer og som demonstrasjonsbiler for Citroën-forhandlerne. Budd leverte verkøyt som ble sendt til Paris i tide, det ble installert i den nye fabrikken på Quai de Javel før Citroën hadde avsluttet testingen av prototypebilene. Og altså etter den store lanseringen av modellen, etter utleveringen av demo-biler til forhandlerne, og etter at salget hadde begynt. Det er ikke overraskende at produktet Citroën leverte til sine kunder var langt ifra perfektionert. Den overhengende økonomiske krisen i Citroën S.A. tvang André Citroën til en prematur lansering av den nye bilen.

Det siste ordet om hvordan Traction Avant ble unnnfanget og utviklet er ennå ikke skrevet, men det er veldig sannsynlig at utviklingsprosessen startet mye tidligere enn hittil antatt, og at sluttproduktet var et resultat av både teamarbeid og individuelt talent både hos Edward G. Budd Mfg. Co i Philadelphia og Citroën Bureau d'Etudes i Paris. Likeledes er Edward G. Budd, Joseph Ledwinka hos Budd samt André Lefebvre hos Citroën eksempler på individuelle genier som gjorde Traction Avant mulig, og som skapte en bil som flere tiår senere ble normen for moderne bil design.

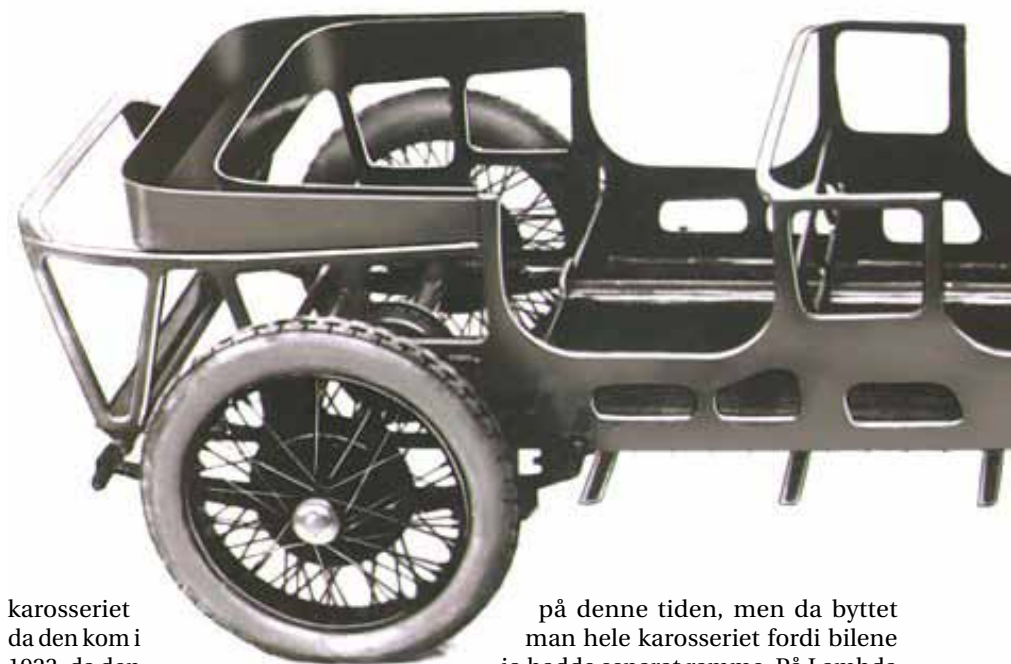
EN KOMMENTAR TIL

«Europeisk bilindustri Ledestjerne»

AV KNUT LARSEN

Jeg er imponert over denne fyldige artikkelen om utviklingen av bilen i de tidlige tider, og veien frem mot Citroëns Traction Avant i 1934. Det er klart at her har det vært flere på banen enn det som nok de fleste Tractionister har visst, og mange har vel også lest at vår Traction var «den første bil med selv bærende karosseri og forhjulsdraft», også i tidsskrifter som burde vite bedre. Det viser seg stadig at uttrykket «verdens første» ikke stemmer, det var som regel noen andre som var først. Når det gjelder Tractionen, så var den vel ikke først med noen ting, men totalen, med selv bærende karosseri uten ramme, hydrauliske bremses, forhjulsdraft og toppventilt motor og etter hvert tannstangstyring samlet i en bil var svært moderne i 1934, og den kan forsvare betegnelsen «den første moderne bil».

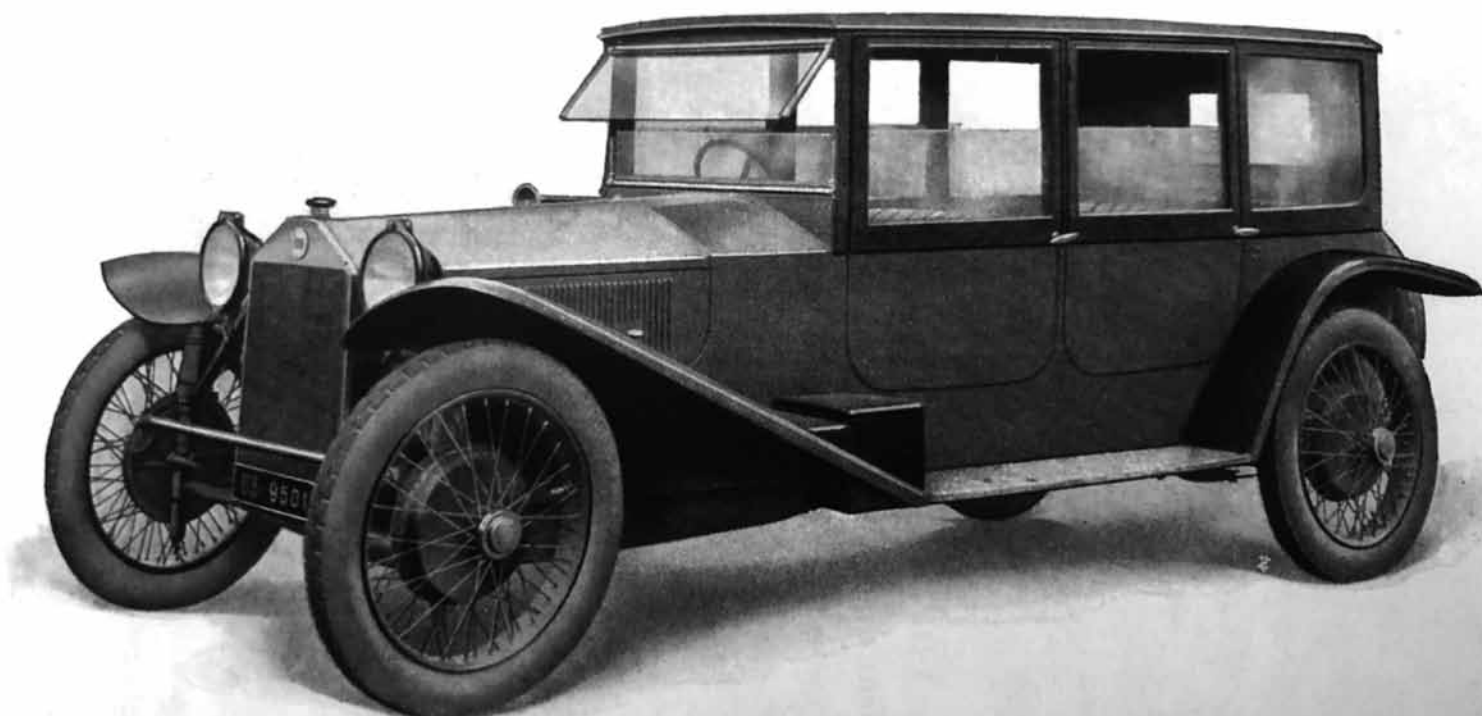
Når det skrives artikler om dette emnet, kan sannheten endres etter hvor i verden det skrives, og etter hvilken agenda skribenten har. Det kan innvendes at selv om enkelte konstruktører kom frem til forskjellige løsninger på dette eller hint, så må det nok sies at et viktig poeng er om konstruksjonen kom til anvendelse i praksis. Da jeg selv også står med ett ben i en annen leir, nemlig hos Lancia, synes jeg nok at det kan forsvares at Lambda-modellen har fått æren av å ha det første selv bærende



karosseriet da den kom i 1923, da den helt klart ikke hadde noen separat ramme på tradisjonelt vis. Lambdaens bærende element var bunnplate, mellomakseltunnel og karosserisidene, som en monocoque (enhet) som ble kledd med løse plater, ikke helt ulikt en DS. Det stemmer dog at den ikke hadde et tak som var en del av strukturen. Dette var fordi den var bygget som åpen bil, der eieren kunne sette på ulike «hard-topper» på hustrige dager. Det var ikke uvanlig på dyre biler

på denne tiden, men da byttet man hele karosseriet fordi bilene jo hadde separat ramme. På Lambda kunne altså den øvre del av karosseriet byttes ut på en ganske enkel måte. Dette fordi taket ikke var en del av bæringen. Åpne karosserier var jo det mest vanlige på denne tiden.

Dette kom i tillegg til de andre, unike konstruksjonene på Lambda: Trang V4-motor (13 grader og ett topplokk) med toppventiler, uavhengig forhjuls-fjæring med «sliding pillar», i dag mest kjent fra Morgan, som bruker dette opp til våre dager, 4-hjuls bremses og inne-



bygget bagasjerom. Ikke rart at den var unik for sin tid! Dette må sies å være en av Lancias største suksesser, med 13.000 biler produsert mellom 1923 og 1931. Et betydelig antall på denne tiden.

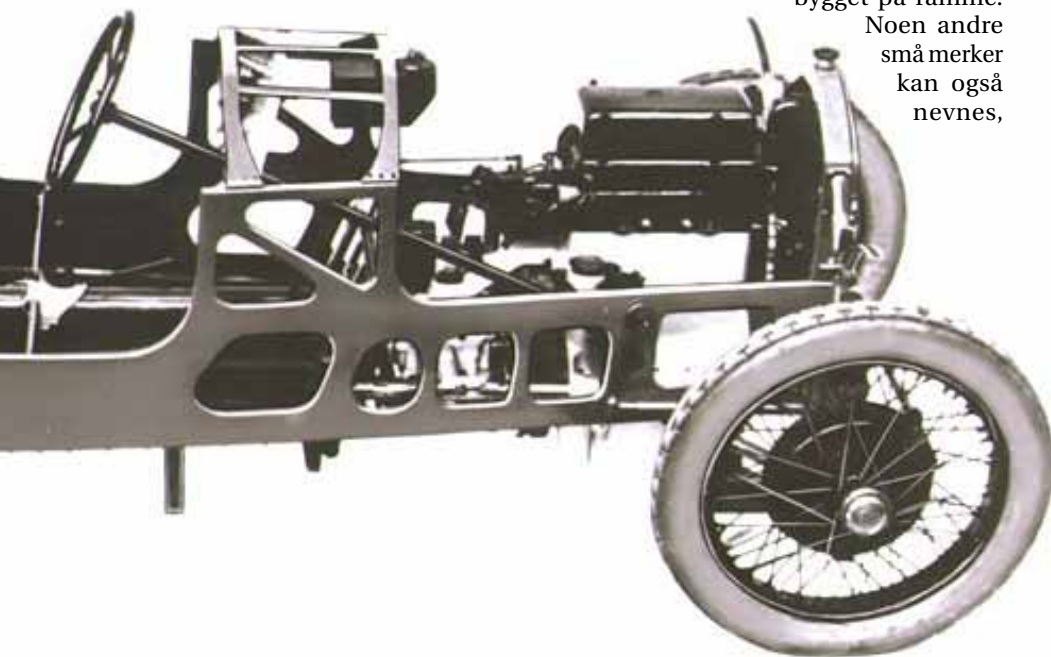
De andre forhjulsdrevne bilene som kom rundt 1930 er belyst i artikkelen, som Cord, Adler og DKW, samt franske 10CV Rosengart Supertraction (fra des. 32). Den var en avlegger av Adler, og var bygget på ramme.

Noen andre små merker kan også nevnes,

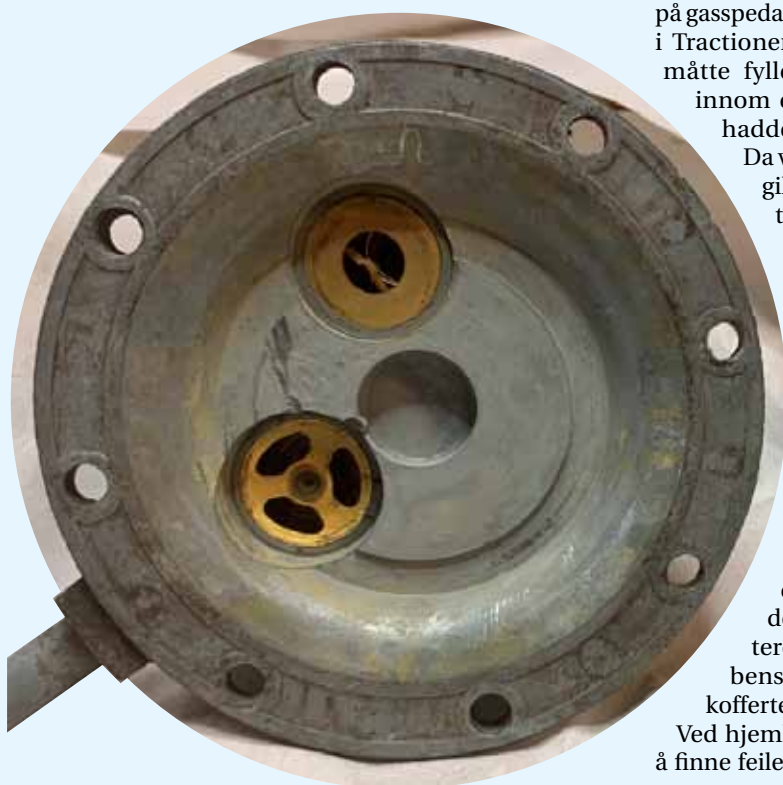
som Tracta*, Alvis og den franske Derby, som ikke fortjener særlig mer enn å bli nevnt. Citroën var altså hardt presset i begynnelsen av 30-årene med biler som begynte å bli gammeldagse, og i alle fall noen konkurrenter som var mer moderne. Depresjonen gjorde ikke saken bedre. Den enorme gjelden til Budd kunne bare løses med ved å produsere en bil med redusert materialbruk, og i store serier gjennom mange år, altså Tractionen. Ikke rart at vår mann til slutt bukket under, og måtte overlate sitt livsverk til Michelin i 1935, før han selv døde.

Knut Larsen

**) Tracta ble mest kjent for sitt CV-ledd på drivaksler, som ikke ble vellykket før på sent 50-tall.*



Motoren i våre vogner er en vanlig konstruksjon for sin tid, derfor er komponenter laget av andre bilfabrikanter i noen tilfelle brukbare i Tractionen. Dette gjelder også bensinpumper. De må være av samme konstruksjon, med en arm som treffer kamakselen inne i motoren. De har også en utvendig hendel som setter gummimembranen i bevegelse mens motoren står stille. Pumpen til Volvo Amazon er et eksempel.



PUMPER

En historie fra landstreffet på Gran Hadeland:

Om lørdagen reiste vi over fjellet til Eidsvold. Etter omvisning inne i bygningen og lunsj, var tilbakereisen planlagt. Tråkka på gasspedalen slik at ID-motoren i Tractionen fikk prøvd seg. Vi måtte fylle bensin, og kjørte innom en stasjon som bare hadde 92-oktan og selge.

Da vi kom fram til hotellet gikk motoren dårlig på tomgang. Jeg klaget på bensinen, men noen var ikke enig. En fortalte at han alltid fylte 92 og merket ingen forskjell på motoren. Kan den skaffes, fyller jeg 97. Da vi skulle hjem på søndagen var motoren død. De fleste var reist, men noen var der, og det ble gode råd. Men det gikk fort å konstatere at pumpa ikke fikk bensin. Henta reserven i kofferten, og da var det start.

Ved hjemkomsten var det fort å finne feilen, fjæra til trykk ven-

tilen var skjev. På GUIOT-pumpa er det montert to tynne og svake fjærer som beveger ventilene. Etter noen milliarder ganger bevegelse må noe hende på et tidspunkt (se bilde).

Hva med en elektrisk pumpe? På noen veteranvogner er den nødvendig på grunn av dagens (hoppebensin). Hadde en tid en Panhard med en luftkjølt boksermotor, der kokte bensinen i pumpa. Forsøkte å lage en patent for mer kjøling, men vogna ble ikke brukbar før en elektrisk sak var montert.

Du kan heller ikke stole på den manuelle pumpa selv om den ellers er i orden. Jeg ville ha en ny til min DS. Gikk til innkjøp av en fabrikkny fra Sverige. Den virket fin til jeg hadde kjørt noen hundre meter, så var det stopp. Vogna ville ikke starte før den hadde gått 10–15 minutter. Fant ikke feilen, og sendte den til Skien Veteranbilservice, der fant han ut pumpa ga for mye bensin. Monterte en elektrisk, og den har startet siden. Hvis du ikke skal ha alt originalitet, er dette løsningen flere burde tenke på. Syntes nå jeg!

Inge



Minitreffet i Kobæks Hage

i juni i fjor var meget vellykket og hyggelig, med omtrent like stor deltagelse som Bingentreffet pleide å ha. Og vi er invitert dit av Jorid og Kjetil i år igjen!

Samtidig ble det en liten markering av at Maigret og Audun hadde vært samboere i 50 år.



SpareBank1 Telemark og Mobile Skien

Takk for støtten!

Styret i veteranbilklubben **Traction Norvège** vil på denne måten få takke for den økonomiske støtten vi fikk til vårt sommertreff i Langesund 23. – 25. august 2019.

Traction Norvège er en landsomfattende bilklubb for en unik og vakker Citroën bilmodell (1934 – 1957) som våre medlemmer viser fram og tar vare på for kommende generasjoner.

Ottar Kaasa
President



GIS BORT

SOLEX FATIP FORGASSER OG LUFTFILTER

Er det noen som er interessert i å overta tre FATIP-forgassere med tilhørende luftfiltere? Jeg kommer ikke til å få bruk for disse og i stedet for å kaste, gir jeg dem bort.

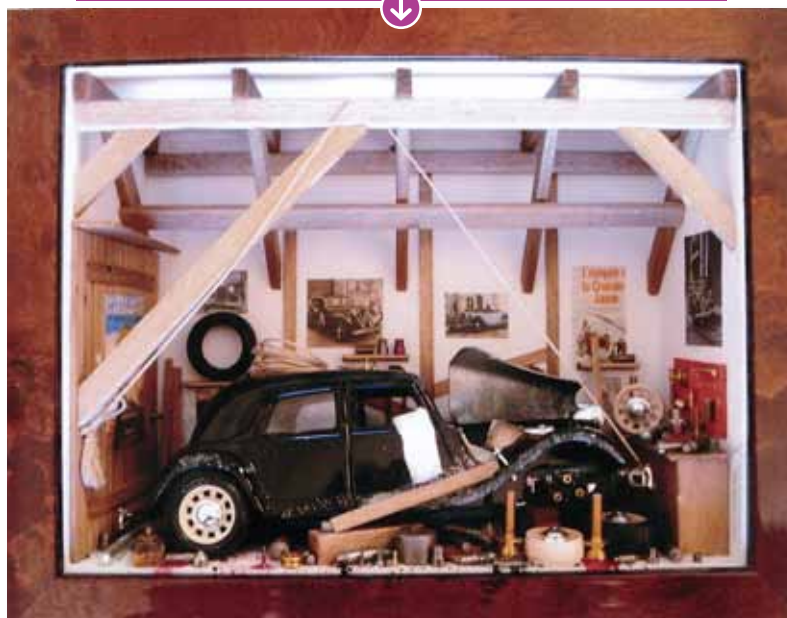
Vebjørn Ruud, Münsters vei 20.
3610 Kongsberg. Tlf. 971 74 806.



TRACTIONMODELL SELGES

Gustav Dietrichson har kontaktet oss. Han har en collage med en Traction som han vil selge. Han forteller at den er kjøpt i Paris på 70-tallet og at det følger med ekthetsbevis. Gunnar vil ha 2500.- eller høyere og selger til høystbydende. Modellen er 27 x 21cm og 11 cm dyp.

Han har tlf: 913 44 204
og epost: gustavdietrichson@hotmail.com



Tidlig modell for taktrekk-montasje



Nyere modell for taktrekk-montasje

LØST OG FAST FRA SEKRETÆREN:

NYTT MEDLEM:

Nils Edvard Nesthorne fra Drammen er på biljakt.

SEKRETÆRENS IIBL-37 ER NÅ KOMMET HJEM, FERDIGLAKKERT FRA KAROSSERIJOBB OG LAKKERING

Svenn Robert Stenseth og lakkerer-sønn har gjort en kjempejobb. Nå er det interiør som gjelder. Støyisolasjon er opplimt og på plass.

Jeg har kjøpt et komplett interiør for en IIBL -37 fra pat2d i Frankrike, og har startet med jobben. Det er flere «generasjoner» av løsninger for interiør, og den største forskjellen mellom de nyere og de gamle er overgangen mellom taktrekk og sidene.

De nyere modeller har spiler som taket er oppspennet på, mens de gamle skal spikres opp på takets tre-spiler.

Taktrekket passet selvfølgelig ikke, og må syes om litt, og å få tak i riktig farge sømtråd er vanskelig.

Sidene rundt bakvinduet er også forskjellig. Har tegnet opp maler på disse platene fra en bil Nils Skarlands hadde demontert, så dette blir forhåpentlig bra.

Dekk-platen i stål som vinduspusser-motoren sitter på er også forskjellig.

Oppdager også at mitt «lager» av frontruter/sideruter glass/rammer og dør glass ved nøyer ettersyn er såpass skadet/oppstripet at alt må byttes.

En lokal glassmester lager nye ruter, frontruta som laminert og siderutene som herdet.

Alle dørlås er byttet og overhålt, og av mine dørheismekanismer måtte det beste velges...