



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 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 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

LEDER

Det vanskelige valget

I skrivende stund pågår kampen mot Covid 19. Vaksineringen pågår i alle landets kommuner og det er karantenehotell for utenlandsreiser. Vi skjuler oss bak munnbind og må holde avstand på to meter til våre venner og våre medmennesker. Aktiviteten i mange bransjer er katastrofal lav. I denne situasjonen måtte det igjen tas et valg om årets sommertreff i Egersund kunne planlegges og gjennomføres. Sammen med våre Citroënnen i Stavanger har vi bestemt at treffet heller ikke arrangeres i 2021. Dette er en beklagelig og trist avgjørelse for oss alle, men for et så vidt stort arrangement og i en slik situasjonen vi er hadde vi ikke annet valg. Vi vet jo heller ikke hvordan utviklingen av pandemien utvikler seg de neste ukene og månedene.

Nye smittevernregler vil komme. På bakgrunn av disse vil styret i Traction Norvège så fort det er mulig møtes for å

lage en aktivitetskalender tilpasset den situasjon vi er inne i.

Ett arrangement er bestemt:
Treff i Kobæks Hage på Hokksund.

Sett av 19/6 med oppmøte kl 13.00 i Kobæks Hage.

Vi holder den avstanden og følger de tiltak som myndighetene anbefaler. Ellers bruker vi den sunne fornuften vi alle er utstyrt med! Vertskapet holder stoler, bord og kaffe. Deltakere bes ta med en kakebit til felles nytelse.

Adresse for arrangementet er Semsmoveien 138, 3303 Hokksund.

Kjøreavstanden setter selvfølgelig sine begrensninger for hvem som har muligheten til å komme til det sentrale Østlandet.

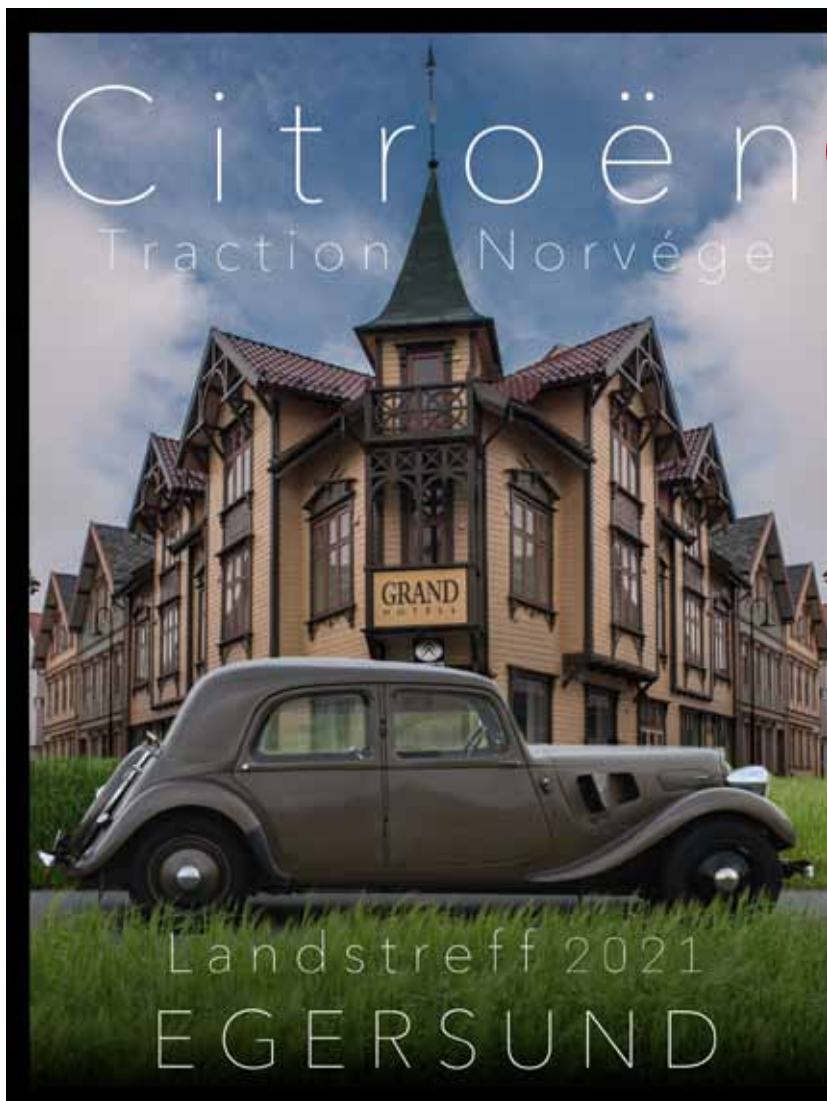
I andre deler av landet kan det også arrangeres slike uformelle treff hvor vi kan sparke dekk, skryte og ta en kaffe.



Ellers så får vi forholde oss til de regler som til enhver tid gjelder. Tractionene kan jo uansett benyttes og vises fram over det ganske land. Om det er i Oslo, Bardufoss, Trondheim eller på Notodden. Vi kan kjøre hver for oss og vi kan kjøre sammen. Vi kan treffes i små grupper og dyrke bilen og det sosiale livet over en kopp kaffe.

Styret hilser alle medlemmer og ber dere ha tålmodighet.

Ottar Kaasa, President



UTSATT

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

På grunn av Koronapandemien kan vi ikke gjennomføre treffet.

Vi beklager og ønsker alle medlemmer en god sommer likevel.

TRACTIONER BYGGET I UTLANDET

Del 1: «Made in England»

England var nest største lisensprodusent av Tractionen, men dokumentasjonen herfra er best, så derfor begynner vi med bilene som kom fra Slough i Syd-England.

AV KNUT LARSEN



↑
The 'London Rally': 19th September 1952, organised by the London Motor Club. A 1946 Light Fifteen (11BL) with hubcaps removed checks in at a control point. Production of cars did not recommence after the war until early 1946. Upon resumption of car manufacturing, Slough were only able to offer one model, the 1911cc Light Fifteen Saloon which sold for £573 including purchase tax. The car was offered in just two colour schemes, black with beige interior or beige with beige trim. It is noteworthy that quite a high-ranking US Army officer appears to be doing the paperwork as an RAF officer looks on. A lady in Women's Institute-style attire and a man in a 'syren suit' add to an oddly wartime-like atmosphere.

Tilbake i 20- og 30-årene var eksporten av biler hemmet av at så godt som alle land hadde en betydelig import-toll på biler. Derimot, om en viss prosent av delene i bilen var produsert innenlands, ble tollen redusert eller falt helt bort. Dette gjaldt både deler og arbeid, så den eneste løsningen for bilfabrikker som ville eksportere produktene sine hadde, var å sende bilene som ukomplette byggesett til importørene. Disse måtte da sette opp sin egen bilfabrikk, som kjøpte inn deler innenlands og bygget opp bilene til et ferdig produkt. Dette hadde den virkning at de bilene som ble sammensatt i f.eks. England, fikk annerledes utstyr, utseende og tilpasninger som var nødvendig i sitt nye hjemland. Den mest åpenbare forskjellen var selvfølgelig at bilene fikk høyrreratt, siden britene jo liker å kjøre på feil side av veien, og i tillegg andre støtfangere, dørhånd-

tak, torsjonsstenger, interiør (skinn), el-anlegg (Lucas 12V) inklusive lykter, instrumenter, batterier osv. Mange fikk soltak, som det jo egentlig lå ferdig til rette for fra fabrikken. Karosseriene til Tractionen kom også i biter og måtte sveises sammen for hånd, da de store sveisemaskinene i Frankrike ikke kom til England eller andre land. På grunn av de ganske lave produksjonstallene ville det ikke lønne seg.

Etablering av Citroëns samlefabrikk i Slough i syd-England startet i 1926, og tanken var nok at de skulle forsyne alle landene som hadde venstrekjøring. At Tractionen ikke hadde ramme, kompliserte denne produksjonsmetoden, og i tillegg måtte man gå noen runder med myndighetene for å klargjøre dette, som flere land krevde for tollfrihet. Løsningen i England ble at de fikk fremdelen av karosseriet med torpedoveggen montert, og så sveise resten

på plass i en jigg. De første Tractionene kom som 7B i slutten av 1934, og «The Autocar» skrev undrende i en artikkel at «it was a car without springs, frame and a front axle, and was extraordinary stable on the road» og var imponert over fjæringen. «The speed at which this permits the car to be driven over bad roads is nothing short of astounding». De skrev også «at bilen tillot å bli kjørt over dårlige veier med hull flere tommer dype i 50 mph (80) uten at passasjerene merket stort til det». Dette sier vel også litt om andre biler....

André Citroën hadde helt urealistiske forhåpninger til mulighetene i England, ikke helt ulikt ham... Målet ved oppstart av fabrikken var 200 biler om dagen(!) noe som var milevis unna realitetene, og i toppåret 1927 leverte de bare 5.900 biler, og Tractionens beste år ble 1951, med 15 om dagen. Dette til tross for eksporten til koloniene.



En engelskbygd 11BL, med synlige forskjeller:
Støtfangere, Chevroner bak grillen, hjulkapsler, dørhåndtak og lykter.



↑ Originalt skinninteriør i en Big 15 = 11 Normale



→ A wood dashboard came in for the 1937 model year and, for this season only, used a circular speedometer in front of the driver in conjunction with individual fuel and ammeter gauges in the centre of the dashboard. In this 1936-made car the fuel gauge is not of the original type.

Omtalen i media var gjennomgående positive, men få la sine pund på disken hos forhandlerne. Dette til tross for at de engelskproduserte bilene hadde bedre finish enn de franske. Det skal vel ikke stikkes under en stol at konservative engelskmenn ble skremt av alle de nymotens løsningene, og alle feilene som dukket opp på de tidlige bilene ble husket i lang tid. Evig eies kun et dårlig rykte. Pressens lovprising av «roadholding and stability» kan sammenfattes som «good reviews – poor sales.» Den første entusiasmen førte til 1.253 salg i 1935, men bare 679 i 36. Totalt ble det 4.458 salg før krigen, mellom 34 og 42, før fabrikken gikk over til krigsproduksjon av lastebiler fra USA.

Da krigen omsider var over, startet produksjonen opp i 1946, med noen små endringer som panseret, etter hvert BM-hjul og dashbord av tre slik som på andre engelske biler.

Her sees tydelig en del av endringene, med engelskproduserte deler: Dørhåndtak, kofferthåndtak, støtfangere, baklykter, felger, hjulkapsler og et mystisk eksosrør. Og selvfølgelig; rattet på feil side, og jammen også tankløkket.



15-6 ble introdusert i 48, og toppet salget i 1950 med 370 biler, for så å falle til 129 i 52 og 94 i 53. De 4-sylindrede modellene klarte seg ganske bra og 1951 toppet med 3.163 Tractioner solgt. Etter dette kom en økonomisk krise i øyriket, og salget la seg på vel 400 i året. Pussig nok fikk «Big 6» et oppsving med H-utgaven i 55 da salget økte fra 31 året før til 75. Tractionen var en entusiastbil i England, og dette viste seg når DS overtok og den gamle kriger ble lagt ned. Da var det 400 kunder som ikke kunne tenke seg en annen bil, men som våknet og bestilte sin siste Traction, men da var det for sent. Totalt ble 23.481 biler satt sammen der, og fikk «Made in England» på typeskiltet.

I England fikk bilene et annet navn enn i hjemlandet over kanalen. Mange har kanskje stuset over betegnelser som 7CV, 11CV og 15CV i Frankrike,

som i England ble til 12Hp, 15Hp og Big 6. Dette kommer av at dette er beregnede skattehesterkrefter, og egentlig ikke har så mye med effekten å gjøre, og var helt forskjellige i de to landene. Ting som sylindrediameter, boring og antall sylindere spilte inn. I England fikk dette til dels ekstreme utslag og resulterte i at motorer med liten boring og lang slaglengde var skattemessig gunstig, selv om det resulterte i motorer med bra krefter på lave turtall men ikke likte høye turtall. Stempelhastigheten ble stor, og slitasjen likedan. Noen ordnet det med å ha flere sylindere med lite volum, som 1,5 liter med 6 sylindere.

- En 7 CV Traction het i England «12 Hp» eller «Super Modern Twelve».
- En 11BL het «Light 15», og 11 Normale het «Big 15».
- Forvirret? Derfor ble 15-6 til «6» eller «Big 6».



What did Citroën say in 1934? "TWO YEARS AHEAD" . . . but they were FOUR!

Four years ago CITROËN anticipated the trend of car practice by introducing, amongst other things, TORSION BAR SPRINGING — INTEGRAL ALL-STEEL BODY AND CHASSIS — CLEAR FLOORS FREE OF CONTROLS, FOOTWELLS AND TUNNELS — FRONT WHEEL DRIVE — AND INDEPENDENT FRONT WHEEL SUSPENSION! This remarkable union of the best in progressive automobile design resulted in motoring that was safer, smoother and more comfortable than ever before. Skidding on any surface was made well-nigh impossible, cornering risks were eliminated, and the inequalities of any road . . . or no road at all . . . were magically smoothed out. Today, these features are being hailed and introduced as notable innovations, but wise motorists know that only on CITROËN cars are they all available, and only on CITROËN CARS ARE THE FULL BENEFITS OF FOUR YEARS' CONTINUOUS PRACTICE OBTAINABLE. Be safe and buy safe . . . and you can buy a CITROËN for as little as £198.

1939 MODELS & PRICES: "Twelve" Roadster - £245 "Light Fifteen" Roadster - £275
"Twelve" Saloon - £238 "Light Fifteen" Saloon - £248 "Big Fifteen" Saloon - £278
"Twelve" Popular Saloon - £198 "Light Fifteen" Popular Saloon - £208 "Big Fifteen" Roadster Saloon - £298



CITROËN THE CAR WITH THE PULL
CITROËN CARS LTD., SLOUGH, BUCKS.

This advertisement in The Autocar of 7th October 1938 for the Twelve and Fifteen models proclaims the car four years ahead of its time; this was an increase of two years against the claim on introduction and still a huge under-achievement. However, in retrospect, the car was twenty years ahead when launched in 1934, how then the range included the four-cylinder Popular version of the Twelve and Light Fifteen.

Sammenlikningstabeller over konkurrentene i England:

The Light Fifteen and its Competition, 1938							
Car	Price	Engine	Weight	0-50mph	30-50mph (top)	Max speed	Stop from 30mph (48km/h)
Citroën Light Fifteen ¹	£248	1911cc	21.2cwt (1,077kg)	20.6sec	14.0sec	65.3mph (104.5km/h)	32ft (9.75m) ³
British Salmson 14hp ¹	£395	1596cc	26.2cwt (1,31kg)	23.1sec	20.5sec	71.0mph (113.6km/h)	29.5ft (8.99m) ³
Morris Fourteen III ²	£249	1818cc	26.5cwt (1,346kg)	21.3sec	15.8sec	69.4mph (111km/h)	30.5ft (9.3m) ³
Lancia Aprilia ¹	£298	1352cc	17.5cwt (889kg)	15.4sec	16.3sec	76.9mph (123km/h)	33.5ft (10.21) ³
Hillman Fourteen ¹	£268	1944cc	27.3cwt (1,387kg)	22.5sec	15.3sec	68.7mph (109.9km/h)	32ft (9.75m)
Standard Flying 14	£275	1776cc	25.7cwt (1,306kg)	21.1sec	14.5sec	67.2mph (107.5km/h)	30ft (9.14m)
Riley 16hp Adelphi	£405	2443cc	30.9cwt (1,570kg)	13.1sec	9.8sec	84.1mph (134.6km/h)	31ft (9.45m)
Triumph Dolomite 14-60	£348	1767cc	26.8cwt (1,362kg)	19.8sec	16.4sec	70.6mph (113km/h)	31ft (9.45m) ³
Austin 14hp Goodwood ²	£260	1711cc	24.1cwt (1,224kg)	23.4sec	16.4sec	68.4mph (109.4km/h)	32ft (9.75m)
Rover Fourteen ^{2,4}	£330	1901cc	28.7cwt (1,458kg)	22.2sec	21.4sec	70.2mph (112.3km/h)	36ft (10.97m) wet
Vauxhall Fourteen ²	£215	1781cc	23.6cwt (1,199kg)	22.8sec	14.5sec	65.7mph (105.1km/h)	35ft (10.67m)

Notes: ¹ Independent front suspension ² Six-cylinder engine ³ Hydraulic brakes ⁴ 1939 model year Source: The Autocar

The Light Fifteen and its Rivals, 1951							
Car	Price	Engine	Weight	0-50mph	30-50mph (top)	Max speed	mpg
Citroën Light 15 ¹	£1067	1911cc	22cwt (1,118kg)	14.1sec	11.0sec	75.5mph (120.8km/h)	22-25
Standard Vanguard Phil ¹	£888 ²	2088cc	25.2cwt (1,280kg)	15.8sec	16.9sec	77.5mph (124km/h)	22-28
MG 1½-litre Y-type	£880	1250cc	20.9cwt (1,062kg)	18.4sec	16.0sec	71.0mph (113.6km/h)	24-28
Singer SM 1500	£1090 ²	1497cc	23.4cwt (1,189kg)	17.8sec	13.9sec	71.0mph (113.6km/h)	26-30
Wolseley 6/80	£989	2215cc	26.1cwt (1,326kg)	13.9sec	11.2sec	81.5mph (130.4km/h)	18-23
Jowett Javelin De Luxe	£1168	1485cc	20.4cwt (1,036kg)	14.8sec	12.7sec	80.0mph (128km/h)	25-29
Sunbeam-Talbot 80 SII	£1316	2267cc	27.4cwt (1,392kg)	16.0sec	13.3sec	86.0mph (137.6km/h)	21-24
Wolseley 4/50	£903	1476cc	23.5cwt (1,194kg)	21.0sec	18.8sec	71.0mph (114.3km/h)	25-28
Ford Consul ¹	£686 ²	1508cc	21.6cwt (1,097kg)	19.7sec	15.1sec	75.0mph (120km/h)	24-28
Ford Zephyr ¹	£785 ²	2262cc	24.1cwt (1,224kg)	14.1sec	10.2sec	81.0mph (129.6km/h)	23-25
Riley 1½-litre	£1168	1496cc	25.6cwt (1,300kg)	15.9sec	14.1sec	74.3mph (118.9km/h)	23-27
Triumph Renown ¹	£1285	2088cc	26.6cwt (1,351 kg)	19.8sec	13.5sec	74.0mph (118.4km/h)	22-24

Notes: ¹ Three-speed gearbox ² Prices include optional leather, as standard on Light Fifteen (Prices as at September 1951) Source: The Autocar

LEGENDARISK MØTE PÅ TOTEN

TEKST: MOGENS BISGAARD FOTO: OLAV MYRLAND

Det kan beskrives som et legendarisk møte da to veteranbil-entusiaster traff hverandre i et verksted på Toten en søndag i oktober.



Oddvar Pålerud, som er godt kjent i Traction Avant-miljøet og vel ikke trenger nærmere presentasjon for leserne av Citrophile, hadde tatt turen fra Hokksund til Østre Toten for å hilse på Olav Myrland og se på restaurerings-prosjektet i verkstedet til Olav på Kapp. Sammen dro de til Lena for å se hvordan arbeidet med bilen til Mogens tok form. Her ble de mottatt av Stefan Solberg, som i en livsalder har jobbet med veteranbiler av ulike slag. De to er å regne som legender innen veteranbiler, Oddvar med Traction Avant som spesialer og Stefan med mye rart på repertoaret. Stefan sin erfaring med Citroën skriver seg fra en 1927-modell som han fortsatt har i samlingen på 5-6 veteraner, i tillegg til Mogens sin 11 Sport fra 1950. Sistnevnte er i sluttfasen av full overhaling i etterkant av motorbrannen sist høst. Stefan har konstruert flere biler og beskrives ofte som teknisk geni i tillegg til veteranbil-ekspert.

Det ble utvekslet mange historier og delt mye kunnskap denne søndagen på Toten, før Oddvar returnerte til Hokksund i mørke og tåke.

Å BLI SETT ELLER IKKE SETT – DET ER SPØRSMÅLET

AV OTTAR KAASA

Diskusjonen pågår hele tida. Skal vi beholde det originale eller skal vi oppdatere til nyere produkter. Går grensa på det som er synlig? Hva med elektronisk fordeler. Er det innfor? LED pærer? Ekstra kjølevifte? Spørsmåla og svara er mange og ulike. Personlig har jeg bygget om bilen med ID/DS motor og fire trinns girkasse etter Pålerudmetoden. I tillegg er bilen utstyrt med 12 volts anlegg. Jeg har ikke så sterke meninger om dette, men syns kanskje at det en ikke ser av oppdateringer er innfor. Men for å si det; du verden og bra det er at noen kjører og bevarer med full originalitet!

Trafikksikkerhet har jeg sterke meninger om. Både av hensyn til oss trafikanter og de gamle kjøretøyene vi er satt til å forvalte. Trist er det om vi eller tractionene skades. Veldig trist.

Trafikkbildet i dag er annerledes enn i perioden 1934 – 1957 da bilene våre ble produsert. Veiene er mye bedre, men tettheten av biler, deres ytelse og hurtigheten har økt

formidabelt. Jeg husker personlig Trond Scheas ekstreme Ford Cortina med hele 90 hk!! Kjøretøyene har virkelig forandret seg.

Derfor har jeg montert ekstra blinklys på min traction. Dette for å gi signal til mine medtrafikanter hvor jeg har tenkt meg om det er i et kryss, en rundkjøring eller om jeg skal skifte fil på motorveiene. De nye blinklysene supplerer de originale, er av diodetypen og innkjøpt hos Biltema til en overkommelig pris av 478 kroner for fire stykker. I tillegg må blinkysreleet erstattes med et elektronisk relé. Fire braketter ble laget, lakkert sorte og montert ytterst på støtfangerne. Diodene ble deretter koblet inn på hver av de andre originale blinklysene. Som bildet kanskje viser er det et formidabelt lyssignal som sendes ut!

Diodene er av type 12 volt, men virker også med et 6 volts anlegg. Dog med en begrensning på lavt turtall og derav mindre spenning. Det har både klubbens president og sekretær erfart.



VERDENSARVLØPET 2021

Arrangementet går av stabelen 5. juni.
Oppmøte på Notodden er satt til kl. 10.00.

Som så mange andre steder i landet planlegges store og små bilarrangement i håp om at disse kan gjennomføres. Så også på Notodden. En gruppe i Notodden Kjøretøyhistoriske forening planlegger Verdensarvløpet 2021.

Telemarksavisa og Telen besøkte klubben på Øvre Tinfos lørdag 9. april for en forhåndsomtale av arrangementet. Citroën Traction Avant var, som bilde viser, representert med presidentens Berline Normale 1953.



Bildet er tatt på Øvre Tinfos og bilene er: Fra venstre Pontiac Firebird, 1968. Citroën 11 BN, 1953. Volvo PV 1963. Volvo 164, 1971.

FRANSK BILDAG

Det er satt opp Fransk Bildag
lørdag 4. september.

på Bertel O. Steens nye bilsenter på Lørenskog. Vi håper dette lar seg gjennomføre, skriver Vidar Trengereid i Peugeot-klubben. Tractionister oppfordres til å delta dersom dere har mulighet til det.

Foto: Geirmund Jor



Kobæk's Hage 2021



Foto Ottar Kaasa

Som i fjor inviteres vi til
uformelt tractiontreff
i Kobæk's Hage
LØRDAG 19. JUNI
KL 13.00.

Vi holder den avstanden myndighetene anbefaler og ellers bruker vi den sunne fornuften vi alle er utstyrt med!

Vertskapet holder stoler, bord og kaffe. Deltakere bes ta med en kakebit til felles nytelse.

Adresse for arrangementet er Semsmoveien 138, 3303 Hokksund. For spørsmål: Kontakt Kjetil på telefon 918 86 700

Alle tractionister velkomne!



LØST OG FAST FRA SEKRETÆREN

Ingen nye medlemmer siden sist.

Retromobile-utstillingen i Paris, som skulle arrangeres i februar i år, først flyttet til september, er igjen flyttet til neste år.

Traction Avant Danmark har planlagt sitt sommertræf i Ager-skov 10.–12. september. Detaljer kommer etter hvert.

Svenska B11-klubben skal arrangere sommertreffet på Hotell Kristina i sentrum av Sigtuna. Helga 23.–25. juli. De tar fortsatt

forbehold om å utsette pga. koronasituasjonen. Påmelding til Thomas Eckered, thomas.eckered@telia.com

Fransk Bildag arrangeres i år av Peugeot-klubbene. Se info side 10.

Sekretæren besøkte vårt medlem Leif Kokkersvold her om dagen, ettersom at han hadde annonsert baksete og bakseterygg på Finn.no som passer min 11BL-37. Han har en nydelig Citroën 15AL med Gläser-karosseri (bakhjuls-trekker).

Se <http://youtu.be/FpBX4TjkTio>

FORTSETTER STATUS PÅ SEKRETÆRENS 11BL-37

Etter at bilen ankom fra full-lakkering hos Sven Robert Stenseth i Dalsbygda går det sakte fremover.

Dørlåser, vindusmekanismer og nye vindusglass er montert inn, samt nye vindus-styreføring.

Har valgt å bytte alle vindusglass, siderutene i herdet-versjon, mens front-ruta er nyprodusert i laminert glass. En lokal glassmester var behjelpelig med dette. Laminert-glass er 6,38 mm tykt, men det originale herdet-glass er 6,00 mm tykt. For å få inn frontruteglasset i ramma, må rammespolet utvides med 0,38mm. Aluminiums-ramma blir frest med en overfres for treverk, og får riktig åpning. Originalt var vindusrammen laget av krombelagt stål, men alle de 3 stål-rammer som var tatt vare på, hadde store rustskader. Det blir valgt å benytte vindusrammer av senere type (av aluminium), det er feil, men er et kompromiss.

Det elektriske begynner å ta form, har valgt å fortsette med 6 Volts-anlegg, Dashbordet begynner etter å bli komplett. Jeg har valgt å velge funksjonelle løsninger etter dagens trafikkbilde. Noen ekstra strømforbrukere er også lagt inn, varmeapparat/ekstra elektrisk kjølevifte foran radiator/elektrisk bensinpumpe/blinklys/inverter 6Volt til 12 Volt – og jeg har lagt relestyring på de største strømforbrukerne.

På min 11BL-37 var det opprinnelig bare ett baklys, og dagens trafikk må det være to. Blinklys fantes heller ikke (de

kom først i 1952), og det må jo på plass. Har her valgt en 12Volt LED-versjon motorsykel-miniblink-lys fra **Biltema**, 82-775. Små og diskrete, som lyser godt. Disse fungerer også på 6 Volt. Disse har jeg på min 15Six-51 og de fungerer bra der. LED-pærer for blink krever et elektronisk blink-rele.

Alt slikt bør gjøres på en slik måte at det ser pent og ryddig ut, også tidsriktig. Men noen kompromisser blir det likevel.

Komplett nytt interiør er innkjøpt ferdigsydd fra franske **pat2d**. Baksete og baksete-ryggen som var tatt vare på fra bilen, var for dårlige, og heldigvis fantes det et bra sett til salgs på FINN.no. Taktrekket henges opp i disse dager. Opptrekking av setene med nye ferdigsydde setetrekk kommer.

To motorer er levert til Sarpsborg Motorverksted for rengjøring, akseltappsliping og balanserig, levert rett før jul. Ikke ferdig enda. Frem til nå har garasjen /verkstedet mitt vært altfor oppfylt for karosseri/interiør/el-arbeid, så jeg har ikke purret på Sarpsborg Motorverksted, ettersom motorene vil kreve mye plass.

LEDNINGSNETTET

Ledningene var opprinnelig en type som var bomulls-omspunnet. Slike ledninger fås kjøpt på forskjellige nettsteder. All kabling var svart. Kabelsko er litt kraftigere enn «Biltema», og skal være fargemerket med plast-hylse på kabelskoen. (Krympestrømper i riktig farge kan fremskaffes)

En god hjelp er en bok med kopplings-skjemaer. Ta kontakt med sekretæren, så kan «din» side i boken scannes.

Det er også skrevet flere artikler om bil-elektro. Det var mange varianter kopplings-skjema oppgjennom tidene. Det viser seg å være flere varianter av utstyr lykter/brytere/lysbrytere og løsninger oppgjennom tidene, og dette bør gjøres så tidsriktig som mulig. Litteratur bør/må studeres, og det finnes info å finne på mange steder. Når jobben er gjort, er det viktig å tegne opp et oppdatert kopplings-skjema for DIN BIL. Dette vil avhjelpe feilsøking når den tid kommer.

ET PAR HJELPEMIDLER NÅR DU RESTAURERER:

Den danske-klubben Traction Avant Danmark har på sin hjemmeside en matrikkel med artikkel-oversikt over tekniske artikler som har stått i deres klubb-blad, Attraction. Der er en oversikt over artikler, samt scannede Attraction-nummer, hvor det er mulig å finne hvilke frontlykter som er riktige for de forskjellige årganger (produsent, TP.nr, etc), tilvarende med felger, baklys, og mange tekniske artikler. Du finner info om alt fra høydejustering av bil til motor-overhaling.

www.traction.dk

- klubben
- klubbblad
- gå til index og gamle klubbblader
- download index
- og se på bladets nr.

ENDA EN INFO-KILDE:

Peter Larsson, som døde i fjor, har etterlatt seg en hjemmeside som fortsatt er på nett. Firmaet hans er borte, men hjemmesiden ligger fortsatt der. Der (<http://ctaservice.se>) ligger det fortsatt mye informasjon.

Har kan du f.eks laste ned både verkstedhandbok og delekataloger. Der er det en henvisning til et antall tekniske artikler, med alt fra forgasser-info til overhaling, mange gode tekniske artikler. Oppsøk dette før det forsvinner.

Helge Guldborg



Det meste er nå påmontert «alt» bak på bilen (mangler bare pakningen rundt bensin-fyllestussen og skvett-lappene).



Kopplingsbrett med farge-satte ledninger. Noen ekstra brytere. Relestyring (sikringene ikke satt inn).