



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: garenove@gmail.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
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

Ny tid og nye kommunikasjonsplattformer

Covid-19 kan se ut til å være på retur. De aller fleste av oss som eier tractioner har fått to vaksiner og smittetrykket blant vår aldersgruppe har i alle fall ikke økt. Vi er nærmere flokkimmuniteten vi alle håper på og ser fram til. Dette har ført til at vi igjen kan møtes og dyrke vår hobby sammen med likesinnede i et sosialt felleskap. Slik som på minitreffet i Treungen i slutten av august som du kan lese om et annet sted i denne utgaven av Citrophile.

At smittetrykket minsker åpner også for at vi kan se litt lenger inn i framtida og planlegge på litt lengre sikt. Syret har, når dette leses, hatt møte og lagt en plan for vinter og vår. Kanskje også for deler av sommeren hvor sommertreffet i Egersund endelig kan bli en realitet!

Nye sosiale plattformer og publiseringsarenaer dukker stadig opp. Vi i Traction Norvège må også forholde oss til dette. Styret har vedtatt at hjemmesiden som den til nå har fungert er lite egnet. Få besøk og liten aktivitet gjør at vi lager den om til en mer statisk hjemmeside, noe den for så vidt har vært i lengre tid. Isteden oppretter vi en ny facebookside som blir som en gruppeside med medlemmer. Alle som vil kan bli medlem av denne gruppa og legge ut innlegg om bilen og aktiviteter rundt denne og det som er i klubbens interesse. Søk om medlemskap og inviter venner av tractionen med. Administrator ønsker alle velkomne i dette som kan bli vår neste informasjonsplattform. I tillegg til Bulletinen selvfølgelig. Den vil som



tidligere bli sendt ut til alle medlemmer på epost!

Styret ønsker alle en fin høst og ber dere sjekke vanninnholdet i bremsevæska om det ikke er gjort.

Ottar Kaasa, President

FRANSK BILDAG



Fire tractioner representerte bilmodellen og klubben på arrangementet Fransk Bildag hos Berthel O. Steen på Lørenskog 4. september. Bilene representert: Kristian Kvamme sin Normale (1956), Ove Garen sin 11L Cabriolet 1938, Ottar Kaasa sin Normale 1953 og Christian Bertheau sin 11 Sport fra 1946, forteller Ottar Kaasa.

FOTO OTTAR KAASA

Øyeren rundt

Søndag 4. juli møtte 7 Tractioner opp på Fetsund lenser for felles kjøretur rundt Øyeren.

AV GUDMUNN SØRENSEN



De som møtte var presidenten Ottar Kaasa, Knut Larsen og Ellen Therese Holm, Terje Nilsen og Lisbeth Nybakke, Arve Gaupset og Ellen Therese Holm, Kjetil Kobæk Larsen og Jorid Irene Kobæk Larsen, Helge og Kirsti Guldborg, Gudmunn Sørensen og Kari Opsjøn.

Knut som sto for turen og arrangementet sammen med sin kjære Ellen møtte oss velkomne på Fetsund lenser med kart for turen og fortalte kort om Fetsund lenser og tømmerfløtingen som har vært. Det skal visst være det eneste bevarte fløtningsanlegg i verden.

Fetsund lenser har vært i bruk siden 1861 og frem til i dag. Lensene ved Fetsund og Bingen har vært sentrale elementer i Glommafløtningens historie. Glomma-vassdraget var det største fløtningsvassdraget i Norge. Lensene og miljøet rundt disse representerer derfor en viktig del av norsk fløtningshistorie. Opptil 800 mann jobbet der på det meste. Vi fikk gå på lensene på elva og fikk også se flomsteinen som viste hvor høy vannstanden har vært på det høyeste. Steinen var 7m høy og det høyeste flommerket fra 1789 var nesten på toppen av steinen.

Turen videre gikk på fine veier med svinger og kuppert terreng rundt Øyeren. Rett før første rast som skulle være på Solbergfoss oppdaget vi noen kameler og naturligvis måtte disse oppleves på nært hold og fotograferes.





På Solbergfoss Kraftanlegg var det et flott opparbeidet område hvor vi kunne parkere Tractionene våre på gresset ved Glomma og finne frem campingbord, stoler og maten for en rast. Klubb-baneret kom også opp. Etter en matbit ruslet vi rundt kraftstasjonene og fikk se hvor stor denne kraftstasjonen egentlig er. Den består av to kraftanlegg.

De første 7 Francis turbin aggregater kom i drift i 1924 og resterende 5 kom frem mot 1959. Arkitekten var Bredo Greve. Den andre med 1 Kaplan turbin som kom i drift 1985. Totalt kan det

renne 1200 kubikkmeter vann i sekundet i dette elvekraftverket som har en fallhøyde på 21 meter som er ganske høyt til å være en elv.

Vi kjørte over demningen for videre ferd mot Knut og Ellens hjem i fortsatt flotte veier i fin natur utmerket for bilene våre.

Vel fremme hjemme hos Knut og Ellen fikk vi parkert våre biler og grillene ble fyrt opp. Knut og Ellen hadde lagd salater i forskjellige varianter og i tillegg veldig god hjemmelaget potetsalat. Samværet rundt bordet og med godt vær og det å

sitte ute en flott sommerettermiddag så gikk praten lystig. Kaffe ble det også servert.

Tusen takk til Knut og Ellen for alle forberedelser, flott turopplegg og at dere åpnet hjemmet deres for oss og serverte tilbehør og drikke til maten. Vi storkoste oss hele dagen med mange flotte opplevelser.

Bilene ble også lagt merke til av andre bilister og turgåere som hilste og også slo av en prat når vi rastet.

Turen rundt Øyeren kan absolutt anbefales til dere andre.



Varför väcker Citroën så **STARKA KÄNSLOR?**



Hur kan så
många ha så definitiva
uppfattningar om vad som
är "en riktig Citroën" – i posi-
tiv eller negativ bemärkelse?
Och vad är en riktig Citroën?

AV PER ÅHLSTRÖM

Ar det här en riktig Citroën, här på fotot bredvid?

Det är en av Citroëns första skapelser – en 10 HP Typ A från 1919? På det sättet är det definitivt en riktig Citroën, men den är lika definitivt inte en "riktig Citroën" i den betydelse som numera läggs in i begreppet. Typ A var inte det minsta okonventionell. Den var en synnerligen enkel och rättfram konstruktion.

MÅL: ATT SÄTTA EUROPA PÅ HJUL

I begynnelsen låg Citroëns nytänkande på helt andra områden än bilarnas konstruktion. Hans förebild var Henry Ford. Och om Ford satt Amerika på hjul så ville Citroën sätta Europa på hjul. Kontakterna med Ford var redan etablerade, eftersom Citroën under första världskriget producerat granater enligt Fords koncept för massproduktion (och därmed gjort en viktig insats för Frankrikes försvar).

Den här bilen – typ A – möttes med stor entusiasm. Den såldes för bara 7250 franc, fullt utrustad. Det var långt under priset på alla andra bilar i Frankrike. Redan innan bilen presenterats hade Citroën fått 16 000 förfrågningar.

Det som möjligen kan sägas vara unikt för Citroën typ A som konstruktion är att den hade ratten på vänster sida, vilket inte var vanligt på den tiden. Men det riktigt nya var att bilen var den första europeiska bil som producerades med Fords löpandeband-princip, att den byggdes för en massmarknad.

Att Citroën lyckades som massproducent av bilar berodde inte bara på att han lånade produktionsmetoder från Ford. Han var också närmast ett geni när det gällde marknadsföring. Några exempel: Alla städer i Frankrike och Belgien erbjöds gratis vägvisare – givetvis försedda

1
2



3



1. Den Gula Kryssningen, Croisière Jaune 4 april 1931 – 12 februari 1932, var Citroëns tredje långfärd med halvbandvagnarna Citroën-Kegresse. Fotot Citroën Communication.
2. Citroëns första bil 1919, 10 HP eller model A. Fotot Citroën Communication.
3. Med hjälp av över 100 000 glödlampor lystes Eiffeltornet upp med Citroëns olika budskap mellan åren 1925 och 1934. Det belysta tornet hjälpte Lindbergh att hitta till Paris. Fotot Citroën Communication.
4. Hela Frankrike försågs med sådan här vägvisare och varningsskyltar.

4



med Citroëns chevroner. Och André Citroën håller fortfarande världsrekordet i ljusreklam, efter att under ett tiotal år ha utnyttjat Eiffeltornet som en lysande reklampelare för sitt företag.

PR-GENIET

Han skaffade sig massor med gratis publicitet genom olika jippon – när Charles Lindbergh landade i Paris så bjöd Citroën på välkomstmiddag med 3000 gäster i sin fabrik på Quai de Javel. Det såg nästan ut som om Lindbergh flugit över Atlanten för att hälsa på Cit-

roën – inte minst eftersom han vägletts mot Paris av Citroën-reklamen på Eiffeltornet.

Citroën arrangerade också äventyrsresor med sina bilar, främst halvbandvagnar av Kegresses konstruktion, genom Afrika, Asien och de kanadensiska snövidderna. Dessa "räder" inspirerar än i dag Citroënägare, främst 2CV-ägare till långresor av de mest äventyrliga slag.

En viktigare insats för bilhistorien var dock att Citroën uppfann den lönsamma eftermarknaden. Medan ägare av andra bilar fick gå till bysmeden eller någon



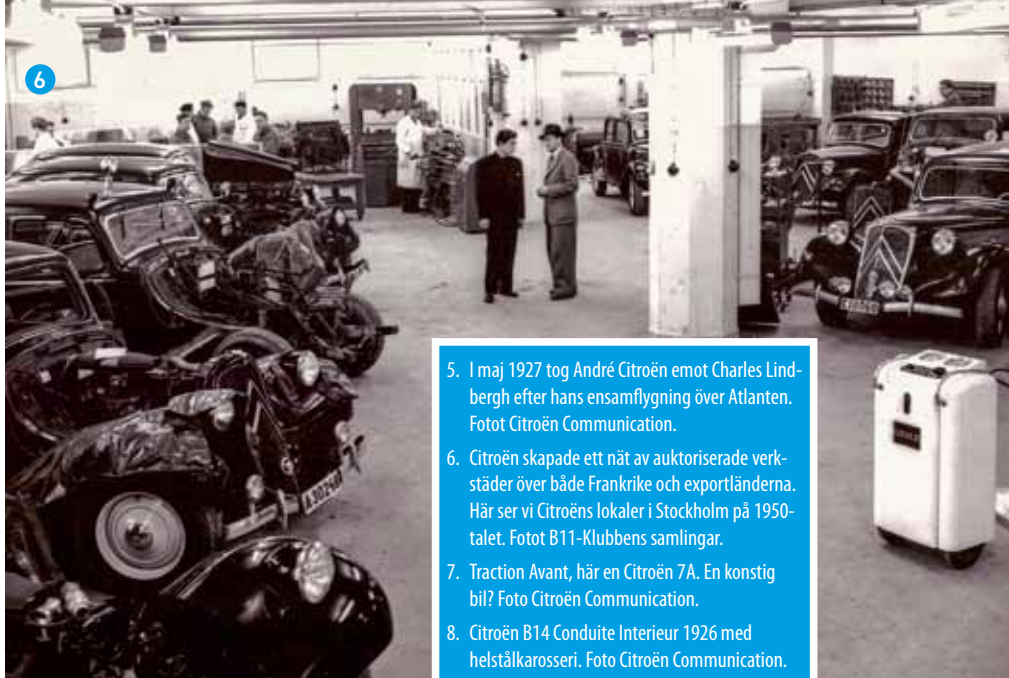
annan allmänt kunnig mekaniker, så kunde Citroën-ägaren gå till en auktoriserad verkstad och få sin bil reparerad enligt en i förväg fastställd prislista. Än i dag kan den uppmärksamme resenären känna igen de verkstäder som på 20-talet byggdes upp över hela Frankrike enligt Citroëns standardritning.

Det är oklart hur mycket tekniker André Citroën själv var. Det verkar som om hans främsta begåvning låg på andra områden, men hans kanske största begåvning var att kunna känna av vad marknaden behövde eller ville ha och att han var öppen för okonventionella idéer.

FÖRSTA "RIKTIGA" CITROËNEN

Redan 1924 kom Citroën med en helstålskaross - lättare, styvare och tystare än de konventionella plåtkarosserna på träram. Pressarna och konstruktionsprincipen kom från amerikanska Budd. Och de var en förutsättning för den bil vi nu ser framför oss, en Traction Avant – den bil som kom att definiera begreppet "riktig Citroën", det vill säga en bil som skiljer sig så mycket från konventionella bilkonstruktioner att den av gemene man och motorjournalister betraktas som "konstig".

I mitten av 1930-talet var Citroën Traction Avant verkligen en "konstig" bil. Medan andra tillverkare i princip höll fast vid "Système Panhard" från 1892, med separat chassi, motorn fram, växellådan i mitten och drivning bak, så hade Traction Avant växellådan längst



5. I maj 1927 tog André Citroën emot Charles Lindbergh efter hans ensamflygning över Atlanten. Fotot Citroën Communication.
6. Citroën skapade ett nät av auktoriserade verkstäder över både Frankrike och exportländerna. Här ser vi Citroëns lokaler i Stockholm på 1950-talet. Fotot B11-Klubbens samlingar.
7. Traction Avant, här en Citroën 7A. En konstig bil? Foto Citroën Communication.
8. Citroën B14 Conduite Interieur 1926 med helstålskarosseri. Foto Citroën Communication.



fram, drev på framhjulen och hade motorn bakvänd och placerad bakom drivhjulen. Bilen saknade ram och hade något så märkligt som en självbärande kaross. Den då så vanliga järnstängen mellan framhjulen saknades. Traction Avant hade individuellt fjädrade framhjul, med torsionsstavar och dubbla triangellänkar. Även bakvagnen var torsionsfjädrad och hade en bakaxel som en svensk nyskapande bilfabrik 40 år senare döpte till "halvstel bakaxel". Motorn var modern, en stötstångsmotor med toppventiler, men inte extrem på något sätt.

Helheten var något som bilvärlden aldrig tidigare skådat: en massproducerad framhjulsdriven bil med vägegenskaper som överträffade allt annat.

Citroën Traction Avant var helt enkelt långt före sin tid. I alla möjliga avseenden.

Citroëns modellprogram för 1935, innehöll 20 olika modeller av Traction Avant, från den lilla 7B med en 1500 kubiksmotor, över B11 med 1900 kubik och större karosser till 22CV med 3,8 liters V8. Den senare kom dock aldrig ut på marknaden.

Det här breda modellprogrammet var möjligt tack vare ett konsekvent plattformstänkande – ett tänkande som faktiskt nått även till Göteborg cirka 60 år senare.

Men modellprogrammet är också ett tecken på det som var André Citroëns svaghet: våghalsigheten, den ständiga optimismen och övertygelsen om att alla projekt skulle lyckas.

Traction Avant är en fantastisk bil att samla på, för att studera Traction Avants historia har så många intressanta aspekter. Den ger aha-upplevelser och erfarenheter att ta vara på för människor med vitt skilda intresseriktningar.

Historien om hur Traction Avant skapades är inspirerande för alla som har ett intresse av teknik och innovationer. Men den är också lärorik för dem som är intresserade av ledarskap och grupp-dynamik – och inte minst för dem som studerar företagsekonomi.

Fortsettelse neste nr.



TRACTION I KILEGREND OG TREUNGEN

AV OTTAR KAASA



Fra venstre: Åshild Syftestad, Oddvar Pålerud, Helge Syftestad, Gudmunn Sørensen, Kari Opsio, Knut Larsen, Ellen Holm, Roar Varden, Ove Garen, Audun Jahren, Kjetil Kobæk Larsen og Ottar Kaasa. Foran: Mi-rea Joe Garen, Jorid Irene Kobæk Larsen og May Tenden Steen

Det lenge etterlengtede minitreffet ble lagt til Kilegrend i Vest-Telemark. Ikke helt tilfeldig kanskje, siden tractioneier Helge Syftestad og kona Åshild har et lite småbruk i bygda, og Helge er nært knyttet til tractionsmiljøet på Notodden. Et tractionmiljø som i alle fall på papiret ser ut til å ha Norges største tetthet av tractioner: Seks stykker. Tre stk. Normale og tre stk. Sport.

Været denne høsten har vært strålende på Østlandet. Slik også denne helgen i siste halvdel av august. Sol fra skyfri himmel og temperaturer godt over gjennomsnittet for årstiden.

Litt i utkanten av Treungen ligger Z-museum. Et privat museum med gjenstander fra et så stort spekter at en oppramsing er en komplett umulighet. Hvis jeg sier alt fra hårspenner til biler er definisjonen lagt! Denne private samlingen har, for å si det forsiktig, svært mye som er gjenkjennelig fra vår egen oppvekst og fra landets industrielle utvikling fra slutten av 1800-tallet og fram til 70-80-tallet. Museet er vel vært et besøk det det ligger i ei vakker lita bygd i sørenden av innsjøen Nisser i det indre av Telemark.

Mat ble det og. Åshild Syftestad og May Steen stod for det meste. Et lekkert måltid ute på gården Ångås i Kilegrend. Innkvartering på gården og litt leie utenfor sørget for en god natts søvn før frokost stod på programmet. Knut Larsen hadde med seg et lite instrument som målte vanninnholdet i bilenes bremsevæske. Her fikk flere av oss en tankevekker og som i ettertid har resultert i at flere bilene på minitreffet nå stiller med bremsevæske hvor vanninnholdet er nær 0%.

Smale, fine og svingete tractionveier på vestsida av Nisser var starten på hjemveien. Den førte oss til Fjoneferja. En 15 meter lang motordreven farkost som holdt stø kurs ved hjelp av en wire festet til begge sider av sundet. Overfarten fra Fjone til Sundodden tar ca 10 minutter og ferja har plass til tre biler under 5 meter. En virkelig artig teknisk innretning. Fra ferjeleie på østsida var det bare å ta fatt på veien langs Nisser. Deretter bratt og svingete ned til Kviteseid, Brunkeberg, Seljord, Notodden og videre østover hvor de fleste bilene hørte hjemme.



1. Denne ekspeditøren møtte oss på Z-museet.
2. Alt mulig var å finne. Her barberprodukter.
3. Fjoneferja med plass til tre tractioner.
4. Gode kokker lager god mat! Her representert ved May og Åshild.



Tidlig på 60-tallet ble det parkert 2 svarte tractioner ved hjemstedet mitt. Meningen var nok å lage bil ut av den ene. Som bilinteressert guttunge ble det kastet mange beundrende blikk i den retningen. Bilene forsvant etter hvert. Men jeg glemte dem ikke.

I 1976 satte jeg inn en annonse i Aftenposten: Citroen 11 Sport ønskes kjøpt. 11 Sport fordi det var den eneste typebetegnelse jeg visste om. Svar fikk jeg fra Oslo. Det var blitt sommer og jeg var på campingtur på Sørlandet med familie og venner. Jeg kjørte en DS 21 h Pallas på den tiden, så turen fra Risør til Oslo sammen med en kamerat var ren fornøyelse. Den første bilen stod i Sidsel Sidsærks vei. Den manglet forskjermer og papirer. Så den gikk vi fra. Neste bil hadde vi en avtale om å møte i Oslo sentrum. En nydelig svart sport med folkevognbaklys og en altfor høy pris for meg. Så den gikk vi også fra. Så dro vi ut mot Slependen. Svingte av ved Sandvika senter og fant veien opp i Vestmarka. Vi skulle se på en 11 Normale. Den var blålackert og hadde en ID 19 motor. For så vidt en grei bil, men jeg var litt skeptisk pga. uoriginal motor. Selgeren tok det ikke særlig tungt at jeg manglet interesse. Han bød istedet på en tur i sin bil som var en nyrestaurert 15/6. Svart lakkert med rødt fløyel interiør. Nydelig vogn. Sånn traction hadde jeg ikke sett før, så jeg takket ja til demo. Sett deg i baksetet så kan du nyte den lange fronten sa selgeren. I baksetet

fikk jeg en helt annen opplevelse enn forventet da han startet bilen. Lyden av ventilene fra 6 sylindre, svakt raslende, og brumming fra eksosutløpet ble jeg helt betatt av. Men denne var jo ikke til salgs, og de andre tractioner jeg hadde sett på var iallefall helt uaktuelle etter dette. Så viste han meg et 15/6 restaureringeobjekt som han hadde stående. Jeg prøvde å avtale kjøp av denne. Men den var da ikke til salgs. Dette var et prosjekt for han. Så det ble ingen handel. Ikke før det hadde gått noen måneder. Da ringte han meg og tilbød bilen. Pris ble avtalt og jeg var ikke sen om å skaffe en lastebil til frakten. Så gikk turen til Vestmarka igjen. Bilen kom hjem.

Siden har jeg hatt noen år med prøving og feiling. Det var ikke noe tractionmiljø her hjemme på den tiden. Så det var mye som skulle læres. Etter råd fra selgeren meldte jeg meg inn i den danske klubben. Da åpnet det seg en hel verden av deler og litteratur. Danskene var utrolig hjelpsomme. Første treffet jeg var på var i Skanderborg 1988. Året etter ble det tur til Nederland, Flevo 1989. Dette treffet var en stor opplevelse for meg. Her var jo modeller jeg aldri før hadde sett. Siden ble det mange treff i Danmark, og etter hvert også i Norge. Ikke å forglemme Frankrike og England. Fantastiske turer.

Så i år er det altså 45 års jubileum. 45 år med bilglede og kjøreglede. 45 år med en fantastisk vakker dame, Reine de la Route.

Njål Møller

SEKRETÆRENS SPALTE

Nye/tilbakevendte medlemmer:

Bente Rasmussen fra Evje er kommet tilbake som medlem med sin 11BL-54.

Dødsfall:

Vi har mottatt den triste meldingen om at vår hollandske venn **Herman Lelivelt** har gått bort.

Herman deltok på mange av våre sommertreff, og de fleste av oss som møtte Herman husker ham som en kunnskapsrik, mild, lun og hjelpsom kar som alltid hadde med et stort delelager for salg på våre sommertreff, i sin fine 15Six-Familiale fra -54. Flere av oss har fått god hjelp til å finne vanskelige deler.

Vi lyser fred over Hermans minne.



Sekretærens 11BL-37. Fremdriftsrapport.

Setene er nå ferdigtrukket med ferdigsydde trekk fra franske Pat2d. Seteputene er bygd opp på rengjorte, strippede rammer/stammer, med de gamle «putene» som mal/rettesnor. Nå er øvrig feste-utstyret for setejustering etc. ferdig rengjort og lakkert.

Øvrig innredning med sideplater etc. forberedes for montasje etter hvert. Bare noen dagers arbeid, men mye tenking. Tok bilder da det ble demontert, men detalj-motivene som ønskes, var ikke det jeg hadde detalj-bilder av. Det finnes heldigvis biler hvor dette er gjort riktig og da må jeg sjekke hvem som har riktige interiør.

Gulvmatter etc. ligger også klare fra Pat2d, men de venter på sikkerhets-sele innfestingsdeler og montasje. Sikkerhetsseler ble innkjøpt fra CTA-service (avdøde Peter Larsson) for lenge siden.

Fikk nettopp hjem mine to motorblokker som er dypp-renset++ og rengjort, veivakslar er slipt, roterende masser er balansert etc., fra Sarpsborg Motorverksted. Nye lagerskåler er bestilt. Øvrige deler ligger klare hjemme. Nå blir det montasje fremover.

