



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

Terje Lund
Bergslia 15C, 0854 OSLO
Tlf.: 4000 8000
E-post: terje@powertrain.no

Visepresident

Audun Jähren
Nyheimveien 9, 3340 Åmot
Tlf.: 32 78 47 92 / 907 34 525
E-post: audunj@online.no

Sekretær

Helge Guldborg
Lidarende 8, 3482 Tofte
Tlf.: 32 79 40 82 / 916 98691
E-post: hguldb@online.no

Regnskap, materialforvalter

Arve Gaupset
Losbyveien 159, 1475 Finstadjordet
Tlf.: 67 90 32 24 / 901 21 658
E-post: agaupse@online.no

Delelageretsjef

Knut Larsen
Østgjøttveien 14, 1472 Fjellhamar
Tlf.: 67 90 08 17
E-post: knut-larsen@vikenfiber.no

Redaktør

Geirmund Jor
Øvre Lunden 7 0598 Oslo
Tlf.: 22 64 04 12/41 64 82 63
E-post: geirmund.jor@fagforbundet.no

Styremedlem

Ottar Kaasa
Kjærlighetsstien 26 C
3682 Notodden
Tlf.: 97122481
E-post: ottar.kaasa@gmail.com

Klubben har også en Forsikringskomité som bistår medlemmene i forbindelse med LMK-forsikring.

Forsikringskomité

Andreas Haare
Bingen, 3330 Skotselv
Tlf.: 32 75 98 38 / 950 31 142

Bernt Chr. Bowitz
Colletts gate 12A, 0169 Oslo
Tlf.: 22 46 56 57 / 920 52 555
E-post: bbowitz@chello.no

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-larsen@vikenfiber.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: F.eks.: 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 bruktedelegeret:

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

Svenn 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 Svenn Robert han kan renovere for dere. Kontakt Svenn Robert: tlf. 929 57 765 eller: svenn.robert.stenseth@roros.net

Spesialverktøy: Utlånes mot depositum til klubbens medlemmer. Henvend deg til Arve Gaupset, Losbyveien 159, 1475 Finstadjordet. Tlf.: 67 90 32 24 / 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.

Du kan også se www.citrophile.no for mer Citroën-materiale, bilder, reportasjer, historikk og annet inspirerende stoff om Traction og alle de andre Citroën-modellene.

Se HJEMMESIDEN:

www.traction-norvege.no

der du finner mer informasjon, bilder, annonser og annen informasjon og tips.

John Selbekk er web-redaktør. Hvis det er noe du vil ha publisert på hjemmesiden; det være seg meninger, utbrudd, annonser, may-day meldinger eller annet kan du ta kontakt med John enten på hjemmesiden, på e-post: John Selbekk [john@selbekk.com] eller på telefon 414 22 586; helst etter kl. 16.00.

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 <http://www.selbekk.com/cgi-bin/yabb/YaBB.cgi> eller via en lenke på <http://tn.lmk.no> og www.citrophile.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 Citroophile. Henvend deg til sekretæren eller redaktøren. Du kan også bruke <http://tn.lmk.no> eller andre kanaler for kjøp og salg.

KLUBBMØTER: Klubbmøtene har ikke fast møtested. Innkalling til hvert møte.

KLUBBENS BANKKONTONR.:

7877.08.67966

E-postadresser:

Sekretæren synes det er mye greiere med korrekte e-postadresse og ber alle som har e-postadresse, har byttet eller fått ny adresse om å sende ham informasjon om dette. Send e-postadressen din til hguldb@online.no

Leder

Traction Norvège



Jeg skiftet olje på min B-1154 Normale her om dagen. Som alle vet er dette en nødvendig jobb med jamne mellomrom. Nettopp da fór de noen tanker gjennom mitt hode om hva denne klubben i mitt hjerte faktisk har gitt meg i de 16 årene jeg har hatt gleden av å være en del av den, og det miljøet den skaper.

Jeg husker godt den første gangen jeg møtte miljøet som «aspirant» på treff i Bergen. Jeg har senere hatt gleden av å lære mange veldig bra mennesker å kjenne. Det vennskapet som har blitt en viktig del av den måten jeg selv kjenner klubben på, er absolutt ikke noe dagligdags. For alle mennesker er vennskap en viktig del av livet. Men mine tanker om dette gjør meg til et bedre menneske. Det vennskapet jeg har fått gjennom mitt medlemskap i klubben,

har høy kvalitet, og jeg ville ikke ha vært det foruten. Jeg regner med at mange av klubbens medlemmer deler mine oppfatninger om dette!

I skrivende stund er det bare noen dager til treffet på Blaafarvæverket, og den senere hyggestunden hos Jorunn og Andreas. Dette er et av sommerens høydepunkter, og jeg og min viv ser virkelig fram til dette! Å være en del av denne klubben er en berikelse som gjør hverdagene lettere!

Jeg hadde gleden av å besøke hotellet for årstreffet ved Sjusjøen for en tid siden. Det er bare å glede seg! Dette er en del av det klassiske fjell-Norge, med vakker natur og trivelig sted.

Jeg håper flest mulig vil melde seg på. Selve fristen er ut Juni, men det bør vel gå bra om det skulle gå noen dager over tiden.

Ha en god dag!

Terje Lund

Velkommen til TRACTION NORVEGES SOMMERTREFF 21. – 23. AUGUST 2015

Rustad Hotell og Fjellstue, Sjusjøen



www.rustadhotel.no

Rustad Hotell&Fjellstue ligger ved Sjusjøen, 18 km fra Lillehammer, 830 m.o.h.

Plass til 80–90 personer fordelt på enkelt- og dobbeltrom i hotell. Dersom nødvendig blir rom i fjellstuen tatt i bruk, samt hytter.

Pris: 1995,- pr. pers inkl. middag fredag, frokost lørdag, middag lørdag og frokost søndag.

Enkeltroms-tillegg 100,- pr. pers pr døgn. Treffavgift: 400,- kr/deltaker. T-skjorte + rallyskilt ++

Påmelding til Helge Guldborg

Tlf. 916 98 691

eller hguldb@online.no

PÅMELDINGSFRIST: 1 JULI

21.–23. august 2015

Traction Norvege sommertreff Rustad Hotell og Fjellstue, Sjusjøen

Kontakt Helge Guldborg

916 98 691

hguldb@online.no

Motor og girkasse til Tractionen – mine erfaringer

TEKST: KNUT LARSEN • FOTO: GEIRMUND JOR

Jeg er glad i min Traction. En slik bil var min første egne bil, i 1967, og selv om drifts-sikkerheten på denne ikke kan berømmes (hva kan du vente av en dengang 15 år gammel bil til kr 1.200,- ?) satt den likevel såpass spor i min hjernes avdeling for urasjonelle følelser, at en «ny» Traction fra 1952 ble innkjøpt i 1980. Imidlertid, etter mange turer både til Tyskland og Frankrike, kom bilens mangler etter hvert til syne, i form av lite effekt og kun tre gir. Ingen strålende kombinasjon i dagens trafikk.



Mere fres

Jeg hadde hørt en del om diverse ombygninger til ID-motor og 4-trinns girkasse, men ingenting ble gjort med dette før en løsning dukket opp i Hokksund, nærmere bestemt hos Oddvar Pælerud. Han hadde bygget om sin egen 11 Normale med denne motorpakken, og anbefalte dette varmt. Han hadde funnet en løsning der alle 4 gir og revers fikk plass i den originale girspaken på dashbordet, og dette tiltalte meg såpass mye at vi skred til verket.

En god tanke – men feil

Den originale motor og girkasse ble tatt ut, og ombyggingen begynte. Min bil ble en slags prototype på 11 Sport med ID girkasse, bygget i Hokksund. Det var da jeg gjorde en feilvurdering – jeg ville ha en D-topp på motoren, det topplokket som kom i 1955 på Tractionen, og skulle gi 62 Hk, noe som var 6 Hk mer enn på Perfo-motoren jeg hadde fra før. Jeg mente at dette burde være nok krefter til den høyere utvekslingen. Utseendet ville da bli omtrent som originalt, noe som tiltalte meg mer enn den radikale endring som et ID-topplokk ville gi. Dette er jo i aluminium, med innsug og utblås på hver sin side (hemisfæriske forbrenningsrom) og tennpluggene rett opp. Som tenkt – så gjort. Det så riktig bra ut, riktignok satt motoren nå litt lenger frem på grunn av det kortere clutch-huset fra ID. Vannpumpen kom fra ID, med nybygget pumpehus i aluminium for å tilpasse plasseringen av viften mot radiatoren. På en Normale kan komplett ID-vannpumpe brukes direkte på grunn av bedre plass.

Skuffende

Alt virket bra, girene gikk fint inn og støynivået var langt lavere enn før. 3. -giret gikk opp til 90, og passet fint til lange, seige bakker som før hadde vært en plage med skifting mellom 2.- og 3.-gir. Problemet var at motoren ikke hadde nok krefter til å dra 4.-giret skikkelig – den mistet fort pusten i bakkene. Det ble forsøkt forskjellige fordelere og tenningsinnstillinger, men ingenting hjalp. Det var ingen glede i å kjøre den, treg og tung som den var nå. Mistanken om at D-motorens påståtte 62 Hk var en overdrivelse ble sterkere. Var dette kun «reklamehester»? Etter mye fundering, kom Terje Lund med en måleklokke, og vi målte hvor mye ventilene åpnet. Vi fikk målet 7,75 mm i stedet for de oppgitte 8,15 mm. Konklusjonen ble at kamakselen i ID-motoren ikke passet til D-toppen (og trolig heller ikke til Perfotoppen) da vippearmene jo er helt forskjellige. Dårlig effekt er resultatet, og denne motoren ga nok ikke mer enn rundt 50 Hk. (?)

Hva nå?

Vi så nå ikke noen annen løsning enn å ta skrittet fullt ut, og bytte til ID-topp. En slik ble innkjøpt og preparert, deler ble innkjøpt fra Holland og fra DS-klubbens lager, og etter noen dagers jobb (det er mye som må tilpasses og bygges om) satt det nå en komplett ID-motor i min bil, med en ny og fin (og større) 34 PBIC forgasser på den andre siden enn vanlig på Tractionen, og et lett justert eksosrør på den andre. Det skal ikke stikkes under en stol at denne toppen er langt mer arbeidskrevende enn den enkle Traction-toppen, og gammel aluminium er

ikke alltid problemfri. Nye gjenger til tennpluggene måtte til. Et forsøk på innkjøp av innsatsgjenger fra Biltrema gikk helt skeis. Gjengene festet seg ikke, og kom ut på tennpluggen når pluggen ble tatt ut. Billig, men ubrukelig. Et nytt sett fra Würth til 10 ganger prisen ble løsningen, til tross for vanskeligheter med montering nede i rørene som omslutter tennpluggene. Nå har vi i alle fall ikke mer problemer med dårlige gjenger til pluggene! Men det koster.....

Hva ble resultatet?

Motoren startet fint, med ny forgasser og elektronisk 1-2-3 fordeler (begge kan kjøpes på klubbens delelager) og alt virket bra. Ved den alltid spennende prøvekjøringen oppdaget jeg straks en villighet og kraft som aldri har vært der før. Nå drar den opptil 100 på 3.-gir og har de kreftene som skal til for 4.-giret. Den tidligere «tunge» følelsen er borte. En ID-motor skal gi 66 Hk, noe som er 20% mer enn en Perfo – motor. Max effekt er nå ved 4500 o/min, noe som er 500 over D-motoren. Det merkes ved at girene blir lengre! Muligheten for å sette på en DS-forgasser med innsug er også til stede, og da blir det 75Hk. Det finnes også kuvede stempler, som gir høyere komp (8,5 i stedet for 7,5) og 75 Hk med den enkle 34-forgasser fra ID, eller opptil 83 hk med forgasser og innsug fra DS, så da går det unna! Personlig tror jeg det holder med 66 for meg. Bremsene har jo ikke blitt bedre. Vitsen er ikke å komme opp i 150, men å ha en bil som trekker godt i bakkene og følger trafikken bra. Det gjør den nå, så nå får det være bra – tror jeg.....☺



Motorfeste om manifold

DATA	HK	O/MIN	KOMPRESJON	TOPPFART	
Perfo (1938-1955)	56	3800	6,5:1	115/120 km/t	(11BL/11BN)
11 D (1955-1957)	60	4000	6,8:1	120/125 km/t	(11BL/11BN)
ID 19 N (1957-1960)	63	4000	6,8:1	130 km/t	(ID19 Normale)
ID19 (1957-1964)	66	4500	7,5:1	135 km/t	(ID19)
ID19 (1965-1966)	75	4500	8,5:1	150 km/t	(ID19)
DS19 (1956-1960)	75	4500	7,5:1	140 km/t	(DS19)
DS19 (1962-1965)	83	4500	8,5:1	160 km/t	(DS19 export)

Effekter er oppgitt i SAE Hk.

Da opplysningene spriker noe, er et gjennomsnitt brukt. Dataene må nok leses med litt forbehold. De varierer noe for forskjellige utgaver, utvekslinger etc. Noen data synes å være mest for reklamebruk. En ID-motor har større ventiler og det synes som at kammen har lengre åpningstider. Dette kan nok gi større dreiemoment (trekk-kraft) enn økningen i Hk-tallet tilsier.

ID19 hadde et langt mer strømlinjet karosseri, og derved noe høyere toppfart enn Tractionen. Utvekslingen er også langt høyere enn på Tractionen.

ID Normale var en sparemodell som nesten ingen (390) kjøpte. Den hadde motoren fra 11D.

Hva må forandres?

Mye. Girkassens overføringer er allerede nevnt. Fire gir og revers kommer på den originale spaken. Motor og girkasse fra tidlig ID/DS (langslagmotor) må skaffes og eventuelt overhales. Nye mellomstykker til drivakslene må lages nye. Motorfester bygges nye. Clutchviren er spesiell. Vannpumpen fra

Traction blir for lang på grunn av det kortere clutch-huset. Ny vannpumpe fra ID/DS, og på Sport må et nytt pumpehus lages. Eksorsøret må sveises om og gass-overføringen bygges om til venstre side. Tennpluggkabler fra ID/DS. Dette var vel det meste. En tidlig ID/DS motor vokser ikke på trær lenger, men DS-klubben har noen på lageret sitt. Ellers kan det meste skaffes fra f.eks. Holland eller Frankrike.

Er det verdt det?

Tja... Det er klart at bilen blir en helt annen å kjøre, og for de (få) som kjører mye er dette et stort fremskritt, både i livlighet og støynivå. Prisen blir imidlertid drøy, noen ti-

tusener må påregnes. Dette kommer an på om hvor mye du har liggende av passende deler. Kanskje er en like god og billigere løsning er å trimme opp Tractionmotoren på gamlemåten om mere krefter ønskes? Høyere kompresjon, frisering av kanalene i toppen, og kanskje dobbeltforgasser? Eller kanskje kjøpe en annen bil ?? Man kan lure. Totalt sett er jeg personlig glad for å ha fått en Traction som går godt, har en solid girkasse, og trolig er mer driftsikker enn den gamle utgaven. Ombygningene virker å være solide, og sammen med nye drivakslar setter ikke bilen begrensninger på reisemålet. Vi kan vel kalle det oppdateringer?

Knut Larsen



Girutveksling



Blokk og motor



Vekselstrøm



Bilprat.
Foto G. Jor

En kvinnen virkelig overlegen?

BINGENTREFF med noggå attåt

Det ble rekordoppmøte på årets Bingetreff. I alt tretten biler fant veien til Bingen, gjennom krinkelkroker langt inne i Buskerud.

TEKST & FOTO: GEIRMUND JOR

De aller fleste møttes, tradisjonen tro, på Blaaifarveværket. Derfra gikk turen videre til Hokksund og endelig til Bingen. Som alltid hadde Andreas og Jorunn Haare gjort plass på tunet og tent opp grillen. Været var fint og sommerkvelden var (ganske) varm. Stemningen var god og praten gikk om alt fra drivaksler som brakk til mer filosofiske emner som forskjellen på kvinner og menn. Det var lettere å komme fram til konklusjoner på de tekniske spørsmålene, enn det var å finne greie på universelle mysterier.

Dampende suksess

I år ble Bingetreffet kombinert med en veteranbilparade i Hokksund sentrum. Traction Norge var største klubb med våre tretten biler, men ellers var det mye blank lakk og krom å hvile øynene på. Det ble en meget lang og langsom karavane som hakket seg vei gjennom folkemengden. Publikum likte nok det de så, men bilene syns nok det ble i varmeste langet. Flere biler var på kokepunktet, og minst en kom over 100 grader. Men, vi kom fra paraden uten vesentlige uhell.

"Light my fire"

En tradisjon som artikkelforfatteren ikke er helt fornøyd med er at Sporten får varmgang i det elektriske anlegget. Denne gangen endte ferdens på Hurumlandet før hovedlysbyteren ga fra seg masse svart røyk og det var av med strømmen og ut i grøfta.

På med den gule vesten og bak i bilen etter avbiter, tape og ledningsstumper. Etter en halvtimes tid var det laget et provisorisk kjørellys uten bryter og ferdens kunne gå hjem, med en litt oppgitt redaktør bak rattet.

Kokende kortesje kjører i gang



LASTEBIL 23R

En liten føljetong om overtakelse av lastebil 23R fra Danmark.

I 2004 reiste jeg (smeden), Oddvar Pålerud og Andreas Haare til Randers i Danmark til Benny Sørensen, som er en kjent skikkelse i den danske Tractionklubben, for etter avtale å bytte til oss en lastebil 23R 1949 modell. Benny og en kompis hadde hentet lastebilen i Frankrike i 1989.

Jeg hadde vært frampå for at få kjøpt den flere ganger, men Benny sa endelig ja hvis jeg kunne skaffe ham en Volvo lastebil N-86 veteran, som han hadde kjørt i sin ungdom. Jeg visste om en som sto i Vestfossen og fikk kjøpt den av eieren.

Vi fikk tak i prøveskiltet og reiste til Oslo, tok ferje til Danmark og videre til Benny hvor vi byttet biler mot ett visst mellemligg som Benny måtte betale. Deretter reiste vi tilbake til Fredrikshavn hvor vi overnattet og tok ferje tilbake til Oslo neste morgen.

Vi ble modtatt med stormende jubel og klappsalver av trailersjåførene som sto og ventet på å komme om bord. Bilen ble tollet inn på Drammen tollsted og avgifter og moms ble betalt, så bilen er klar for registrering. Typegodkjennelsesattest fra AUTOMOBILES CITROËN a/s fulgte med sammen med dele katalog til bilen.

Etter at bilen kom til Eiker ble den kjørt til Bingen hvor den ble demontert hos Andreas. Alt som kunne sandblåses ble sandblåst. Rustskader på ramme, hytte, dører og skjermer ble reparert, motor og gearkasse ble overhaldt, alle bladfyærene ble hamret opp og bytte av kingbolter ble foretatt. Nye bremsesør ble montert og mellomaksle ble



overhaldt, nytt plan og nye lemmer ble laget. 2 stk. nye dekk 6,50" x 20" ble kjøpt fra USA. Setene ble restaurert hos Jan-Olof G, trukket med svart skinn. Bilen er nå kjørlar men mangler lakking av hytte og skjermer.

Alle papirer i orden, snart er den på veien!
Hilsen Smeden på Hokksund

Tidenes dyreste Citroën

AV KNUT LARSEN/GEIRMUND JØR

For ikke så lenge siden oppnådde en Traction 15-six cabriolet en svimlende auksjonspris på 612 440 euro. Det tilsvarer noe sånt som 5,1 mill kroner.

Flere blader har omtalt denne bilen, blant annet det engelske Traction-bladet "Floating Power". Bladet forteller at det kun ble laget tre av disse bilene, en før krigen og to etter. Den første ble klar i 1939, men så kom krigen og delene til de to andre ble satt i en kjeller på Quai Javal til etter krigen.

"Den røde", som denne bilen kalles dukker opp igjen på 60-tallet da den ble kjøpt av en Citroënforhandler. Han beholdt i sitt eie fram til våre dager.

Bilen er som nevnt, den dyreste Citroënen som noensinne er solgt. Den gamle prisrekorden var til en 1975 SM Chapron Mylord som opprinnelig var bestilt til Pierre Michélin's enke.



"Den Røde", verdens dyreste



Det ble bare laget tre slike

HAR DIN BIL BEHOV FOR *rustsveising, renovering, reparasjoner* eller bare litt småfiks?



Vår bruktelesjef **Svenn Robert Stenseth** utvider virksomheten i Dalsbygda og tilbyr seg nå å påta seg alle typer arbeid som trengs for å holde en Traction på veien.



– Etter å ha hatt en lang rekke traktorer og ulike veteranbiler som hobby gjennom mange år opplevde jeg en ny dimensjon innen veteranhobbyen da jeg restaurerte min første Sport. Siden har jeg restaurert både Normaler og en 15-six, så dette er en bil jeg kjenner godt etter hvert, forteller **Svenn Robert**.

Han forteller at han har romslig og godt utstyrt verksted. Der tar han på seg rustsveising og karosseriarbeid, motorreparasjoner, reparasjon eller utskifting av hjuloppheng, styring, bremses og annet mekanisk arbeid. **Svenn Robert** forteller at han har samarbeidspartnere som tar seg av elektriske anlegg og syng av interiør. Han har også tilgang på en lakkboks, så her skulle lat være duket for at både bil og lakk får den finishen den skal ha.

Det er ikke så lenge siden **Svenn Robert** fikk sin "nye" 15-six på veien. Han har lagt ved et par bilder av den flotte vogna, og selv om det ikke er mulig å sjekke alle detaljer via disse bildene, er det vel ingen tvil om at det er en nydelig bil?

Svenn Robert forteller at han tar oppdrag hele året. Du kan levere problembilen i Dalsbygda på høsten og få igjen et praktstykke til våren.

Ta kontakt på tlf. 922 57 765 eller e-post svenn.robert.stenseth@roros.net for en hyggelig bilprat.

Hilsen

Svenn Robert Stenseth
922 57765

Egga, 2552 Dalsbygda

MONTE-CARLOTØFFING

Sender et bilde fra årets Rallye Monte-Carlo Historique, der denne 15-6 fullførte på en 179.plass av 310 startende. De har kjørt det historiske rallyet i flere år. En bra prestasjon å fullføre!

Knut Larsen.



Monte-Carlotøffing. Foto: Knut Larsen

SMART PLASSERING

"Som et supplement til Helges utmerkede artikkel om lysreleer i siste nr, kommer her et forslag til plassering av releene.

Et rele i hver lyktebrønn gir meget kort vei til forbruker. Denne løsningen har jeg hatt på Maigret helt siden lysbryteren gikk glovarm for 43 år siden, og releene har fungert perfekt siden da, skriver **Audun Jahren**"





VANILJEKREM OG GULE LAMPER

Som alltid var det mange som åpnet sesongen med "gule pære" på Frogner-seteren i slutten av april. Det ble som alltid passe mengder sladder og dype diskusjoner om dingser og tekniske vansker. Alt i alt var det mange som var glade for at ulike varianter av "Maigret" igjen var ute og rullet på veien.

FOTO: OTTAR KAASA

EUROPAS NYE "KULT-BIL" 1964 CITROËN HY

Bilen har en fortid som mannskapsbil i brannvesenet i Syd-frankrike, med blålys og sirene. Den ble tatt inn til Norge i 90-årene av Knut Larsen, delesjef i Traction Norvège.

Den ble kjøpt av meg for ca ti år siden, forteller Per Kristian Vegel. Da med defekt toppakning, samt diverse småfeil.

Siden den gang er all rust fjernet, motor overhelt, bremses oversett, samt at hele bilen er lakkert, og er nå grå. Den er også understellsbehandlet. Den har gått gjennom EU-kontroller de seneste ti årene, uten en eneste teknisk anmerkning.

Men tiden har kommet, skriver Per Kristian, – Jeg savner så inderlig min gamle B-11 Normale, så derfor: **Er det noen som kunne tenke seg å bytte en B-11 mot en HY?** Alle forslag mottas. Også andre Citroëner kan være aktuelle. Da menes ID/DS samt CX. Men, altså, aller helst en Normale, årsmodell er uvesentlig.

Per Kristian Vegel: Tlf 926 30 200

E-post: pkri-veg@online.no.

H-en kan for øvrig sees på Olsen-banden junior, hvor blant annet julenissen blir kidnappet i HY-en, skriver han.



LØST OG FAST FRA SEKRETÆREN

Hans Petter Bonnevie Lund fra Ytre Enebakk har kjøpt Magne Buanes 11BL-52, regnr. S-952

Nytt medlem:

Asgeir Haugland, 5937 Bøvågen, har kjøpt Sigurd Coates 11BL-48, reg.nr. B-4811

Vi vet at Leif Kokkersvolds 11BL-38 er solgt, det er også Nils Alstads 11B-55. Begge lå kun kort tid på Finn.no. Vi regner med at nye eiere kommer inn i klubben.

Det er stadig forespørsler etter biler til salgs, så dersom du vurderer selge, så er en annonse i Citrophile/Bulletin en måte å treffe interesserte i Citroën-miljøene på. Sekretæren er ofte av de første som registrerer etterspørsel/omsetning.

Det ser i dag ut til at våre norske priser er «moderate»/lave i forhold til tilsvarende priser på kontinentet eller i England.

En original 15-Six (G)-39 CAB satte Traction-prisrekord for noen uker siden med en pris på 622.000 EURO!!!!!! Dette er en av kun 3 eller 4 originale 15Six-Cab'er som ble produsert i det hele tatt.

I forrige Citrophile var det kopi av en annonse av en ombygget til 15Six (G) Cab fra 1939 som var pris-satt til 150.000 EURO.

Svenn Robert Stenseth har en 11B-52 belgisk til salgs. Bilen er registrert og fullt kjørbær, men er ingen skjønnhet plate/lakkmessig. Hyggelig pris. **Svenn Robert: 922 57 765**

Svenn Robert tar på seg karosseri-arbeid og sveising, og mekanisk arbeid f.eks. motor og gearkasse.. **Svenn Robert Stenseth** bor i Dalsbygda, ikke langt fra Røros, og han kan evt. hente en bil

for å ta en karosseri-jobb.

3 registrerte Tractioner 11BL-40/15Six-51/11B-50 +++ diverse objekter (11B+11B+11Fam) medfører at **Svenn Robert** kjenner Tractionen ut og inn... og han har i tillegg et stort brukt-delelager... 15Six'en har han bygd opp helt fra bunnen av selv, både karosseri, motor, gearboks, elektrisk og lakkering, pluss noe av innredningsarbeidet.

Vurderer du å delta på neste års Verdenstreff, 16.ICCCR i Rheden i Nederland? ICCCR (International Citroën Car Club Rally)

Rheden ligger i området Nijmegen/Arnhem, dvs. øst i Nederland.

Fra Kiel er det drøyt 50 mil kjøring på motorvei, eller drøye 70 mil om du velger andre vei-valg med litt mindre trafikk. Kiel-ferje eller «danskeferje» for å slippe å kjøre hele veien er vel å foretrekke. Litt betryggende å kjøre flere biler sammen. Vi har allerede passert 20 bestilte rom på et hotell nært treffstedet, og vi fikk en hyggelig pris. Nå stiger prisene, og det blir etter hvert oppfylt på de hotellene som er nærmest treffstedet.

Et verdenstreff i Nederland blir en opplevelse for livet, dersom du har Citroën-interesse, er det et sted med ALLE Citroën-modeller på ett sted.

På tidligere treff har det vært biler fra 1919-modeller til de aller nyeste.....

Dele-utvalget, både med nye og brukte deler, er sjelden større!!

Biler til salgs er det normalt også et stort utvalg av....

Ta i så fall en titt på 16.ICCCR's hjemmeside og ta evt. kontakt med sekretæren, som prøver å ha litt oversikt over hvem som reiser nedover.....