



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

Ove Garen
Brendsrudtoppen 21 1385 ASKER
Tlf.: 910 00 544
E-post: ove.garen@dnv.com

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.: 901 21 658
E-post: agaupse@online.no

Delelager

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

Redaktør

Geirmund Jor
Øvre Lunden 7 0598 Oslo
Tlf.: 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

Knut Larsen
Østløggtvn. 14, 1472 Fjellhamar
Tlf.: 90190514
E-post: knut-larsen@vikenfiber.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-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.: 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

Klubben i mitt hjerte

I skrivende stund befinner jeg meg på Gran Canaria på langtidsferie for pensjonister. Det gir meg i alle fall assosiasjoner til den kommende sommeren med alt som er på programmet for mange tractionister. Det er strålende sol med 25 graders varme. Vi sitter i skyggen og planlegger sommerens aktiviteter. Først er det treffet i Sverige. Dette er som kjent ikke så voldsomt langt vekk fra østlandsområdet. Vi gleder oss!

For meg og Lisbeth er den neste store begivenheten verdenstreffet i Holland, og rett etter følger Notodden. Jeg har brukt vinteren til å klargjøre bilen min. Bremsetromler er dreiet, bånd er byttet, og bremsevæske behørig fylt på. Lisbeth måtte være med å lufte!

Jeg har forstått på Knut Larsen at delesalget er omfattende. Det betyr vel at mange gjør seg klare til den kommende sommeren.

Men først må vi gjennom våren, og det vel ikke å forakte!

Den kommer som før, og bekrefter på en måte at nå er alt rett rundt hjørnet.

Terje Lund

VELKOMMEN til Nordsjø og verdensarvbyen Notodden SOMMERTREFFET 26. – 28. AUGUST 2016



Årets sommertreff blir på Nordsjø hotell 20 km sør for Notodden i retning Bø. Hotellet ligger vakkert til i nordenden av innsjøen Nordsjø. <http://www.norsjohotell.no>

Det er reservert overnatting for ca 80 personer, møterom for årsmøte og vi vil få plass til delesalg. Hotellet har 54 rom med dusj, toalett, TV og telefon – alle individuelt og hyggelig innredet.

Priser:

Pr person i dobbeltrom to døgn	Kr 1 800	Kr 1 800
Tillegg for enkeltrom	Kr 500	
Treffavgift pr. person	Kr 500	Kr 500
	Kr 2 800	Kr 2 300

I prisen inngår blant annet treffhefte, buffet fredag kveld, frokost og lunsj lørdag pluss festmiddag lørdag kveld, bilder fra treffet og frokost søndag. Treffkomiteen kommer tilbake med flere praktiske opplysninger i neste nummer av Citrophile.

Lunsj lørdag blir eget arrangement på Notodden.

Program for øvrig lørdag:

- Felleskjøring og besøk til Telemarksgalleriet på Øvre Tinfos med en innføring i verdensarven Notodden/Rjukan.
- Kunstutstilling og museum.
- Lunsj på nærmere angitt sted
- Fotografering av ekipasjer v/Eirik Holm
- Retur fra Notodden til Nordsjø Hotell

Påmelding, spørsmål og ønsker rettes til Ottar Kaasa: ottar.kaasa@gmail.com eller telefon 971 22 481



Innredningens historie

DEL 3

Denne artikkelserien var ment å inngå i en større samling tips og råd for restaurering av Traction. Men, skriver artikkelforfatterne, jo mer vi trengte inn i emnet, jo tydeligere ble det at emnet trengte en helt egen serie.

TEKST: JAN-OLOF GUSTAFSSON OG LORENTZ ÖSTERLING • FOTO: ULIKE BILEIERE OG LORENTZ ÖSTERLING

1947 – 1949

Klargrått tøy på setene, dørene, B-stolpe og ørelapper. Taket har et jevngrått tøy

12-1949 – 3-1950

Nye seter – «Pullman» med klargrått tøy. Pullman har avtakbare sitteputer og innebærer høyere komfort i og med at det nå (igjen) er spiralfjærer som gir en fjærende funksjon.

4-1952 – 6-1952

Dørsider med bred plastbeskyttelse lengst nede. Baksetet har plastkledd armlener. Innertaket er i lys grå flanell som festes med tagglist i stedet for å spikres. Små ørelapper på C-stolpen, plastkledd. Nå forsvinner dekkplaten ovenfor frontruta med feste for vindusvisker og viskermotor i og med at viskerne flyttes ned til torpedoen.

6-1952

Plastbeskyttelse på fremre ryggstøt overdel, ned langs ryggstøtens sider samt på sitteputenes sider, både framme og bak. Samme stoff som tidligere.

7-1952 – 7-1957

3-1950 – 4-1952



Nyvevd trekk, sydd som originalen.



< Samme seter som mellom 12-1949 – 3-1950, men nå med mørkegrått bredrandet tøy. «Ørelappene» på C-stolpen samt plata ovenfor frontruta i et klarere grått randetete tøy. Dørpanelene i samme tøy som setene.



Bilens interiør er sydd nytt med nyvevd tøy som klubben fikk laget. Taket er det originale.



Setene har fått nytt, lysere grått tøy med smale render. Plastbeskyttelse på samme måte som kom i 6-1952. Dørpanelene har samme tøy som setene, plastkledd lengst nede. Instrumentpanelet er i lyst grått/mørk grått lakkert dekkplate. Vindusrammene er lysegrå.

INTERIØRET I 15-SIX 1938 – 1939

Originaltrekk i 15 Six 1939. Plastbeskyttelsen på dørsidene og mattene er ikke original.

Seter i gråbrun plysj.

Dekorsøm i to piper med innlegg av knapper i både ryggstøtte og sitteputer. Sentralt armlene i ryggstøtet bak.

Kurvestropper i samme materiale som setene, festet i C-stolpen. Innertaket er av samme tøy som setene. Gardin til bakvinduet. Instrumentpanelet er kastanjebrunt eller grått. Mattene er av grått tøy. Foran med skinnbeskyttelse ved førerens føtter. Vindusrammene er kastanjebrune.



1946

Noen biler har seter i kastanjebrun eller gråstipet plysj (vadmél?) forørig lik førkrigsmodellen.

1947 – 4-1949

Setene i gråblå vadmél. Forststt samme dekorsømmer. Innertak av vadmél. Instrumentpanelet er metallicgrå eller svart. Vindusrammene metallicgrå.

5-1949 – 5-1950

Nye «Pullmanseter» men fortsatt samme trekk, men med andre dekorsømmer. Alternativt kastanjebrun plysj på sene 49-modeller.



15-Six har et oppbevaringsnett over vinduet og oppbevaringslommer på baksiden av forsetets ryggstø. Nedfellbart armlene men kurvestropper i baksetet var også standard på 15 Six.

6-1950 – 3-1952



Originalinnredning Dørpanel og matter er nye. Dørsidene har samme nyanse som resten av interiøret. Plysjen kommer tilbake i trekkene på setene og i taket. Fargen er gråbrun. Men vi har også sett en originalbil fra -50 med lysegrå vadmél. Det er dekorsøm på både sittepute og ryggstø i firkanter, en på hvert framsete og to i baksetet Instrumentpanelet er svart og vindusrammer kastanjebrune.

4-1952

Dørpaneler med plastbeskyttelse lengst nede.

5-1952 – 1954

Setene får ny lys grå plysj uten dekorsøm. Innertaket er festet med tagglist. Mindre «ørelapper» i baksetet i samme størrelse som på Normale, men er kledd med plysj. Vindusrammer er lysegrå.

1954

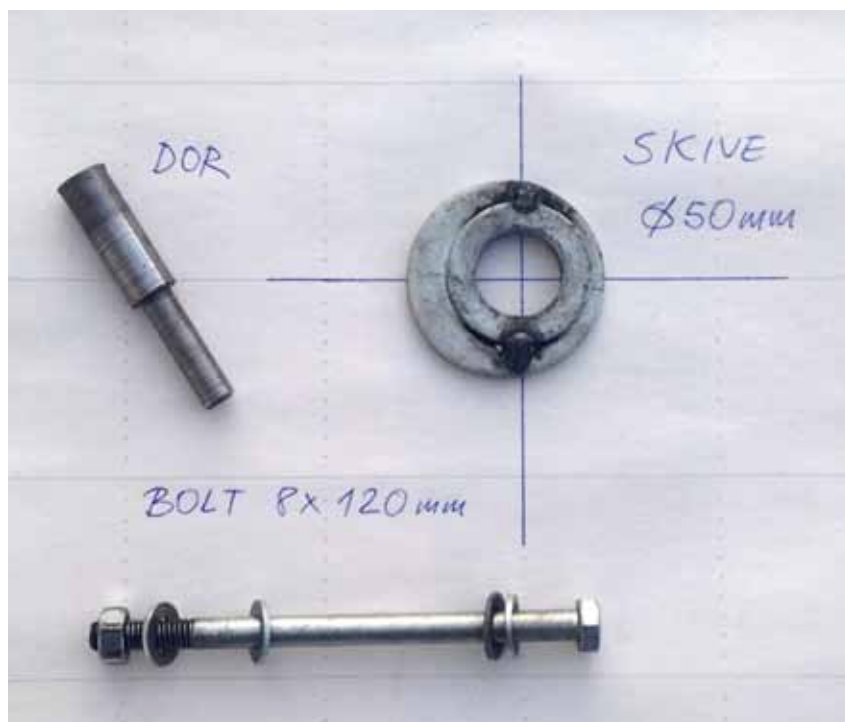


15H- Setenes trekk i en mykere, gråblå eller perlegrå plysj uten dekorsøm og uten «skjermklister» i skjøtene. Mattene er kledd på undersiden med tykk skumgummi med koniske hull av samme type som fantes på alle D-modeller. Disse mattene ble utviklet for å være myke nok til å ta opp småvibrasjonene som kom fra den hydrauliske bakfjæringen, men likevel tilstrekkelig harde til at føttene ikke skulle synke gjennom. ♦

Bytte av slitte ventilstyringer

Jeg har forfattet en kort beskrivelse av hvordan man kan skifte ventilstyringer på våre motorer. Kanskje er dette stoff som interesserer flere Tractionister, skriver Kjell Ivar Helgesen som har vært medlem i klubben siden 1981

TEKST & FOTO: KJELL IVAR HELGESEN



Remedier for å demontere gamle ventilstyringer.

Hjemmelaget styringsmonteringsverktøy.



Slitte ventilstyringer er en av årsakene til at våre biler til tider slipper ut blåøyk og bidrar til at det bygger seg opp sotavleiringer i forbrenningsrommene.

Mulig å bytte uten varme og grov makt

Etter å ha konsultert klubbens erfarne motormann i Hokksund, fikk jeg opplyst at å bytte ventilstyringer ikke er noen heksekunst. De gamle styringene sitter godt, men det er mulig å få dem ut uten bruk av varme eller grov vold. En lang 8 mm bolt holder for å trekke styringene ut, nedover mot forbrenningsrommet. Det må lages et anlegg som boltene kan trekke mot. Jeg brukte en 50 millimeter grov skive og sveiset fast en mindre skive oppå slik at hullet kom rett under hullet i styringen. Så er det bare å skru.

Ha gjerne på penetrerende olje, rustløser eller liknende, dagen i forveien. Når styringen skal ut, drar man til man lurer på om gjengene ryker. Så slår man et slag med hammeren på skruehodet. Da slipper styringen med et smell. Da er det bare å skru den ut. Bolthodet bunner i gods i toppen, så man må slå den ut det siste stykket. Jeg laget en liten dor til formålet. Når alle styringene er ute, sjekker man at hullene i toppen er uten sår, og sliper eventuelt over med fint smergelpapir.

Styringer kan sprekke

Så er det klart for montering av nye styringer, jeg fikk mine fra klubbens delelager. Styringene er laget av støpejern, og kan sprekke dersom man er for hardhendt ved montering. Jeg dro de nye styringene inn med en lang bolt, slik vi ser på bildet. De må selvfølgelig skrues motsatt vei av måten de gamle styringene ble demontert, nå nedenfra og opp. En 9 mm bolt passer inn i styringene.

For å sørge for at styringene entrer boringen i toppen rett, brukte jeg en av de gamle styringene som sentreringshylse. Jeg slapte ned ytre diameter på den gamle styringen slik at den gled lett i boringen i toppen, kappet av et stykke på ca 25 mm, og tredde det på boltene foran den nye styringen.

CO2 krymper styringene

For å få plass til denne delen når den nye styringen trekkes gjennom topplokket, brukte jeg et rør med diameter (ca) 27 mm, se bilde. I røret boret jeg et hull i rett høyde for toppen på den nye styringen, et kikkhull. Jeg kjølte ned de nye styringene med CO2, da krymper de et par hundredeler. Det letter monteringen, i tillegg er det en fordel å smøre med tynn olje. Så er det bare å dra de nye styringene på plass. Presspasningen er trang, noen av styringene ble for trange etter montering. Da må de brosjes opp til rett diameter. Spesifikasjonen er aksialklaring på 0,1 mm.



«Perler» i Vietnam

Bilde fra Hanoi, Viet Nam 2015. Dette er etterlatenskapen etter franskmennenes koloni-/okkupasjonstid fra slutten av 1800-tallet til 1954. Bilene sto utenfor et hotell i Hanoi, og besøkende kunne kjøpe seg en rundtur i «Gamle Hanoi» med disse flotte bilene. Bilen til venstre skal være en familiale. Den er ombygget inne og har fått seg ny uoriginal motor. Bilen til høyre er kanskje en Normale. I alle fall har den original girkasse bak grillen.

Wings and Wheels

24.–26. juni 2016 arrangeres det 17. Wings and Wheels i vakre omgivelser på Lunde flyplass i Lunde i Telemark. Wings and Wheels er et bil-, fly- og mc-treff og skiller seg fra et tradisjonelt treff da det omfatter alt av veteran- og hobbykjøretøy på både vinger og hjul. Amcar, mc, veterankjøretøy, sportsbiler og fly er velkommen til utstilling og å benytte seg av campingen på treffplassen.

Det vil være flere nyheter, forteller arrangøren, en av disse er «nostalgigate». Dette er et område på treffplassen hvor det iscenesettes ulike motorrelaterte situasjoner fra en svunnen tid. Der vil man blant annet kunne oppleve innslag som; Grønt hjørne/militærleir-«M*A*S*H», 50-talls bensinstasjon, 50/60-talls bilverksted/workshop, retro camping, retrokledde mennesker, vintage klær og frisør, nostalgidragstere, tidsriktig servering og musikkinnslag.

Knut vant i Monte Carlo

Traction Norge kaster seg inn blant gratulantene til Knut Larsen med en fantastisk prestasjon i Rally Monte Carlo Historique. Han vant sin klasse og kjørte inn til 56. plass sammenlagt!



I 1956 startet produksjonen av Norges eneste serieproduserte bil, Trollbilen i Lunde. 60-årsjubileet feires på Wings and Wheels med stort display av Trollbiler og Trollbåten!

For mer informasjon og kontinuerlige oppdateringer se vår nettside eller facebookside («Wings & Wheels – Telemark»). Merk gjerne av treffet i deres terminlister og spre ordet!

Nettside: www.wingswheels.no

Facebookside:

<https://www.facebook.com/WWtelemark>

Mvh

Arrangørklubbene; Nome flyklubb, Street Cars Lunde og Lunde MC-klubb



Per Bergan – viking, også med Traction

Per Bergan var en av de som gjorde Traction avant kjent som sportsbil her hjemme. Han kjørte Rally Monte-Carlo, men ikke med Traction. Han kjørte i 1952 og 53, sammen med Konrad Bryde. De kom på en 33.plass i 52 med en Peugeot 203, og på 34.plass i 53, med en Simca Aronde. Franske, men ingen Traction.

AV GEIRMUND JOR

Per Bergan vant en del annet med sin Traction:

1951: KNA Høstløp og Rally Viking

1952: Rally Sørland og Rally Viking

1953: Rally Sørland

Så vidt jeg kan se, ble alle disse rallyene vunnet med Citroën 11, skriver Knut Larsen. Etter dette finner jeg ham ikke i listene.

Per Bergan er selveste vikingen i norsk rally, forteller bladet Racing som gjengir boka «75 år med norsk bilsport» av Geir Svardal (Racing 04/15) Han vant det aller første RallyViking i 1951 og vant like godt neste års konkurranse også! Bergan deltok i RallyViking fra 1951 til -58, og mange knytter ham til dette.

Bladet forteller denne historien: I 1951 hadde Per Bergan nylig gått av som formann i KNAs sportskomite. KNA sto som arrangør av Rally-Viking og var sponset av Vikingdekk. Bergan var importør av Pirelli. Dermed lå det an liten «kræsj». Få dager etter at Bergan vant kunne man lese annonser med: "RallyViking vunnet på Pirelli-dekk!" Viking Dekk hadde sponset KNA-arrangementet med 50 000 kroner, noe som var mye den gangen. De var lite begeistret for resultatet - for ikke å snakke om annonsen!

Året etter ble støtten redusert til 20 000 kroner. Bergan vant igjen. Atter en gang ble det rykket inn annonse: "RallyViking atter vunnet på Pirelli-dekk!". Da var det slutt på støtten fra Viking Dekk.

Per Bergan ble knyttet til bilsport gjennom jobben hos Austin-importøren Erik B. Winter der han jobbet som ung.

Faksimile fra boka «75 år med norsk bilsport» av Geir Svardal.



Debuten kom i 1929 – som kartleser for Nic. Lunde. Bergen regnes som en av Rally Monte Carlo-pionerene i Norge. Han vant blant annet Aftenpostens vandrepokal for tre av sine Monte Carlo-løp; det første (1933) med Erik Cederwall-Larsen, og de to siste (1952 og -53) med Konrad Bryde.

Han må ha vært litt av en tøffing. Bladet Racing gjenforteller denne historien: 1933 ble et hyggelig år for Per Bergan. Etter å ha blitt beste nordmann i Rally Monte Carlo, stilte han umiddelbart opp i KNA's vinterløp. I Aftenposten sto det å lese: Stor jubel vakte det da Monte Carlo-kjøreren Per Bergan smilende fornøiet som alltid,

kom trillende frem til startbordet med sin Austin Ten. Sammen med medkjører Erik Cederwall-Larsen var han kommet tilbake fra sin lille "trip" på ca. 9000 km til Rivieraen og retur natt til lørdag ved 1\2 4-tiden. Vognen hadde han kjørt i en garage, hvorefter han hadde sovet til bortimot middagstid. Uten at hverken motoren eller vognen for øvrig var blitt rørt i mellomtiden stillet han, ganske uanfektet opp til start i vinterløpet med Arne Syversen som kartleser. Det kan man vel kalle litt av en prestasjon av fører og vogn!



LØST OG FAST FRA SEKRETÆREN

NYE MEDLEMMER:

Helge Syftestad, Kilegrend, 3870 FYRESDAL, har kjøpt Anne Marie Rønningen's 11BL-50 med regnr. D-37118.

Bendik Romstad, Linnekastvn.24, 1420 SVARTSKOG, har importert en HY fra 75, DP-68327 og benytter denne som «kafebilen Anne på landet», se for øvrig forsiden på Citrophile nr. 49

Det er stadig etterspørsel etter biler, annonser gjerne på klubbens hjemmeside eller i Citrophile.

Svenn Robert Stenseth har fått noen oppdrag, og er godt i gang med den første store karosserijobben. Det er fortsatt ledig kapasitet for karosseri og mekanisk arbeid i Dalsbygda.

Eksempler: En girkasseoverhaling, en motoroverhaling eller en oppsveising av en rusten dør. Ta kontakt med Svenn Robert, 922 57 765 eller svenn.robert.stenseth@roros.net

NOEN AKTIVITETER FOR VÅREN/ SOMMER/HØST

7. mai

Vårmarked Ekeberg, NVK

20. – 22. mai

Traction Avant Danmark sitt Sommertreff 2016. Skærbæk Fritidssenter, Skærbæk, påmelding Svend Åge Bladt Hansen, posten50@gmail.com

4. – 6. juni

Svenske B11-klubbens Sommermøte og 50-årsjubileum. Hotell Lerdalshøjden i Rättvik, påmelding til Carin Nises, carin@nises.com

11. – 14. august

16.ICCCR, Rheden i Holland

26. – 28. august

Traction Norvege's sommertreff, Norsjø Hotell. Påmelding Ottar Kaasa, ottar.kaasa@gmail.com eller telefon 971 22 481.

17. september

Høstmarked Ekeberg, NVK

I TILLEGG:

Svenn Robert Stenseth og Eirik Kvam

prøver på en uformell «nord for Dovre-samling» for alle Citroën-entusiaster på Berkåk i siste helga i mai, altså 27. – 29. mai. De ønsker å finne ut om det kan være interesse for et alternativt treff eller aktivitet nord for Dovre. Sett av dagen. Detaljer kommer.

