



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
Epost: terje@powertrain.no

Visepresident
Ove Garen
Brendsrudtoppen 21 1385 ASKER
Tlf.: 910 00 544
Epost: ove.garen@dnv.com

Sekretær
Helge Guldberg
Lidarende 8, 3482 Tofte
Tlf.: 32 79 40 82 / 916 98691
Epost: hguldb@online.no

Regnskap, materialforvalter
Arve Gaupset
Losbyveien 159, 1475 Finstadjordet
Tlf.: 901 21 658
Epost: agaupse@online.no

Delelagersjef
Knut Larsen
Østagsløttveien 14, 1472 Fjellhamar
Tlf.: 67 90 08 17
Epost: knut-larsen@vikenfiber.no

Redaktør
Geirmund Jor
Øvre Lunden 7 0598 Oslo
Tlf.: 41 64 82 63
Epost: geirmund.jor@fagforbundet.no

Styremedlem
Ottar Kaasa
Kjærlighetsstien 26 C
3682 Notodden
Tlf.: 97122481
Epost: ottar.kaasa@gmail.com

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

Forsikringskomité
Knut Larsen
Østagsløttvn. 14, 1472 Fjellhamar
Tlf.: 90190514
Epost: knut-larsen@vikenfiber.no

Nils Skarland
Akersbakken 3 0172 OSLO
Tlf. 938 57 892
Epost: 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 klubbladet 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 prislstens 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 sveis 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

Epost: 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-norge.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@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

På Østlandet kom våren tidlig dette året. Som vanlig kribler det litt hos oss tractionister når solen har fått overtaket, og vinteren er på retur. Jeg var selv ute og prøvekjørt min egen bil her om dagen for å teste bremsene (som er renoverert denne vinteren).

For første gang i mitt samkvem med B 1154 og vår felles historie var det så godt som ingen risting ved oppbremsing! Jeg har dreiet tromler på forhjulene, og var svært spent på resultatet.

Jeg ha laget meg et ordentlig verktøy for å kunne dreie tromler innvendig. Dersom noen er interessert i å få dreiet sine tromler, kontakt meg gjerne. Det koster kr 500,- pr trommel! Tromlene bak er langt enklere å dreie, da disse er festet på tradisjonell måte.

Sommeren står for døren! Vi kan bare glede oss til kjøring og treff av ulike slag. Selv gleder Lisbeth og jeg oss veldig til verdenstreffet i Nederland. Jeg har ikke vært med på disse treffene tidligere, slik at det blir spennende å få se hva dette går ut på. Det blir i alle fall mengder av gamle Citroëner!

Denne våren er sammenkomsten på Ekeberg 7. mai (en lørdag). For den som ikke har vært med på dette tidligere, er det bare å nevne at det er rett sted for hele familien! Det er utrolig hva som er å få kjøpt på denne dagen! Alt fra bil og motorsykkeldeler, til antikviteter og pølser. Selvsagt har klubben sin flotteste bil (Cabrioleten til Ove Garen) på egen stand. Vi håper enda en gang at dette kan gi klubben et pusht videre med nye interessenter!

Terje Lund



Foto Ottar Kaasa

Sommertreffet Notodden-Norsjø 26. – 28. august

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 treffets t-skjorte, treffhefte, bufeet fredags kveld ved ankomst. Frokost lørdag. Lunsj lørdag. Inngangsbillett Telemarksgalleriet. Festmiddag lørdag kveld, bilder fra treffet og frokost søndag før hjemreise. Drikkevarer kommer i tillegg. Lunsj lørdag blir eget arrangement på Notodden.

Program for øvrig lørdag:

- Felleskjøring og besøk til Telemarksgalleriet/Lysbuen på Øvre Tinfos med foredrag om verdensarven Notodden/Rjukan. Kunstutstilling og museum.
- Lunsj på nærmere angitt sted
- Fotografering av ekvipasjer v/Eirik Holm
- Retur fra Notodden til Nordsjø Hotell

Betaling:

Husk å føre på navn på deltakere som betalingsinformasjon

- Treffavgift kr 500 pr. person **forhåndsbetales** til konto 1208.53.70721

Betalingsinformasjon for innbetaling fra utlandet:

- IBAN-nummer: NO36 1208 5370 721
- BIC-adresse: DNBANOKKXXX
- Betaling for oppholdet, drikke etc. skjer direkte til hotellet ved avreise.

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

Bruk av Silikonbremsevæske i Citroën Traction (eller andre biler)

Mitt bremsevæskeproblem ble løst for 17 år siden!

OVERSATT OG FORNORSKET AV TERJE LUND OPPRINNELIG FORFATTER KLAUS BARTHEL – TYSKLAND

Bilen min bremsset helt supert, men da jeg en gang slapp opp pedalen, fortsatte bremsen foran på høyre side å bremse. Den var på et vis blokkert. Jeg demonterte, og testet, men bremsen på dette hjulet slapp ikke tak.

Selve gummislangen var forholdsvis gammel, men så egentlig bra ut. Etter et tips fra en gammel bekjent, ble jeg satt på det rette sporet!

Jeg demonterte den aktuelle gummi-slangen, og prøvde å blåse gjennom den med trykkluft. Dette sa klart ifra hva som var feil. Selve slangen så utvendig ok ut, men var innvendig oppsvulmet som en brøddeig. Ved bremsing, gikk under trykk bremsevæsken gjennom, men tilbake gikk den ikke! Gummislangen var rett og slett tett.

Min 11 Légere ble helrestaurert for over 20 år siden. Med ett unntak ble det ikke gjort noen reparasjoner på bremseanlegget etter dette. Jeg hadde imidlertid hvert 2 – 3 år byttet bremsevæske regelmessig. En gang byttet jeg to bremsesyndere og bremse-

belegg. Ellers intet. Det hele så veldig bra ut – utvendig.

Jeg besluttet at jeg måtte om mulig finne på noe lurt, og prøvde å finne ut hvilke muligheter som fantes.

Slik støtte jeg på denne Silikonvæsken med betegnelsen DOT5. I den amerikanske militærindustrien hadde man siden 70-tallet i alle kjøretøy spesifisert denne bremsevæsken med svært gode resultat. I tillegg er alle Harley-Davidson motorsykler levert med slik bremsevæske fra fabrikk.

Jeg snakket med flere i veteranmiljøet, og fikk blant annet høre at Jaguar og Haeley klubbene hadde innført Silikonvæske for mer enn 20 år siden. Det ble meldt at man ikke hadde noen problemer.

Men meget viktig: Bremsevæske av Silikontypen DOT5 kan ikke mikses med vanlige bremsevæsker!

Det blir som å putte djevelen i kirkens døpevann!

Vanlige bremsevæsker er hygroskopisk. Det betyr at de tiltrekker seg fuktighet fra luft. Væsken tiltrekker seg regelrett vann! Etter som tiden går tiltrekker den seg stadig mer vann, og kokepunktet blir stadig lavere. Bremses man med høy belastning, for eksempel ved nedkjøring av lange og bratte bakker, kan bremsevæsken bli så varm at det dannes seg dampbobler. Da kan pedalen forsvinne

Det er på grunn av dette alle bilprodusenter foreskriver bytte av bremsevæske hvert 2 – 3 år. Slik sikrer man seg også kunder som må på verksted!

I tillegg er de hygroskopiske bremsevæskene giftige og aggressive. Man kan faktisk bruke dem til av-ising! Det største problemet er naturligvis at vannopptaket fører til rust innvendig i anlegget, og at stempler rustet fast.

Silikonbremsevæske er helt annerledes. Den opptar overhodet ikke vann. Den smører derimot kontinuerlig. Den beholder denne egenskapen i svært lang tid, og behøves ikke byttet på mange 10-år! Saken var klar: Jeg ville ha denne løsningen.



MINSTEVERDIER

Parameter	DOT 3	DOT 4	DOT 5 (Silikon)
Koketemperatur °C	≥ 205	≥ 230	≥ 260
Kokepunkt ved fukt	≥ 140	≥ 155	≥ 180
Viskositet ved 100°C	≥ 1,5	≥ 1,5	≥ 1,5
Viskositet ved -40°C	≥ 1500	≥ 1800	≥ 900 (mm /sek)

Øverst: Gammel bremseslange og gamle mansjetter.



Gammel og ny gummislange for bakaksel.



Hjulbremsesyndere med påført fett



Ny og gammel sylinder



Silikonfett pasta for Silikonbasert bremsevæske

Ny glassbeholder med lilla, silikonbremsevæske



Hva må man passe på?

Først må man fjerne all gammel hygroskopisk bremsevæske. 100%!!

Man gjør det enklest ved først å tømme anlegget ved å åpne lufteskruer etc. Begynn på høyre side bak, etterpå andre siden bak, høyre side front, og til slutt venstre side front. Man fyller beholderen i motorrommet med rødsprit, og gjentar prosessen 3 – 4 ganger. Bruk gjerne trykkluft om du kan koble den til bremsevæskebeholderen. Deretter må absolutt alle gummideler fjernes fra pumpe og stempler. Husk gummipakningen i beholderen!

Alle gummideler må monteres helt nye (må ikke ha vært i berøring med gammel bremsevæske). Altså: pakninger, alle tre gummislangene og pakningen i beholderen. Reaksjonen mellom brukte gummideler og Silikonvæske er helt ekstrem! Husk: Nye sylindere eller pumpe er stort sett innsatt med bremsefett fra ATE eller Girling. Dette fettet er ikke mulig å benytte sammen med Silikonvæske! Man må eventuelt bytte mansjetter. Klubben har alle gummideler uten fett!

Når alt er demontert må man spyle bremserørerne med rødsprit og helst trykkluft. Sett inn alle sylindere og pumpen med Silikonbasert fett (for eksempel Liqui Moly). Denne pastaen beskytter også mot rust. Prinsippet er at der hvor det er fett kommer ikke vann til. Og der hvor det ikke er vann kommer ikke rust til! Etter at alt er montert med nye gummideler, kan man fylle DOT5 Bremsevæske. Legg imidlertid merke til at man ved lufting bør bevege pedalen litt saktere enn vanlig. Dette skyldes at Silikonbasert væske er noe tyktflytende, slik at man passer på at eventuelle bobler får tid til å stige. Jeg har satt inn en væskebeholder av glass, slik at man ser at væsken er av annen type. Silikonvæske kan senere filtreres, og faktisk benyttes på ny etter en filtrering. Den tiltrekker seg ikke vann!

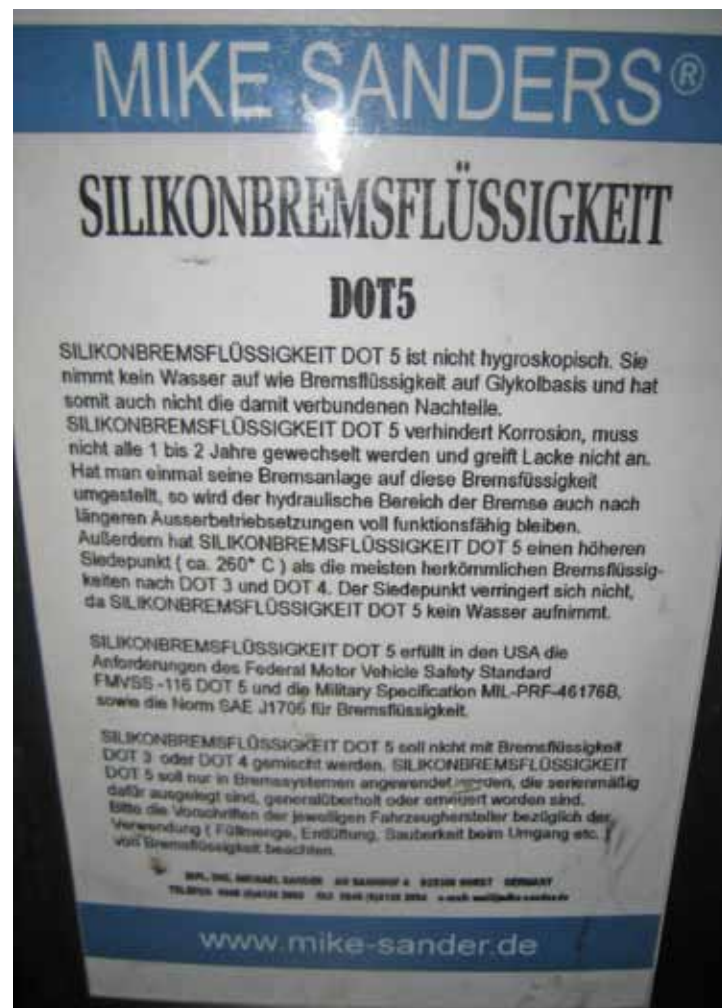
Det finnes flere leverandører av DOT5 Bremsevæske. I Norge selger Mekonomen Cartel Silikon L-490 DOT 5. Prisen skal være 495,- for en liter.

DOT5 har en lillablå farge. Jeg har alltid en flaske med denne væsken liggende i bilen, da den ikke normalt selges på bensinstasjoner og lignende.

Hvorfor blir ikke denne bremsevæsken benyttet i nye biler?

Det er vel antageligvis bedre at man får inn bilene til service og kontroll med jamne mellomrom. Eller? Jeg har i alle fall selv bare gode erfaringer så langt med mine 2 Tractioner.

Neste gang du skal overhale bremseanlegget kan kanskje dette være noe å tenke på? ➤



OBS! OBS! DOT 5 OG DOT 5-1 ER IKKE DET SAMME OG KAN IKKE BLANDES.

Lett skal det ikke være, mens DOT 5 er betegnelsen på bremsevæske av silikon, så er DOT 5-1 «vanlig» bremsevæske med egenskaper i forhold til kokepunkt og liknende i samme klasse. Denne informasjonen er hentet fra wikipedia av redaktøren etter tips på bremsemøtet, og kan godt dobbeltsjekkes.



Vårtur til fjells

TEKST OG FOTO OTTAR KAASA



Når dagene blir lengre, temperaturen stiger og det drypper fra tak, setter jeg nøkkelen i tenningslåsen og vrir om. Etter noen omdreininger er det liv i motoren. Stempler, ventiler og vannpumpe synger en behagelig mekanisk melodi.

En tidlig dag i april ville jeg oppsøke fjellet og snøen. Det var nærliggende for en tractioneier og styreleder i et lokalt turistforeningslag og legge turen mot Tuddal og Gaustatoppen.

Motoren summet fint oppover Tuddalsdalen. Noen plussgrader og vegen var fri for salt etter siste regnskyll. Gjennom Tuddal sentrum og bratt opp Solheimsbrekkene på våte veier til Toskjærvannet. Videre forbi Kovstulvanet og opp til bommen ved Bitringsnatten ikke langt fra Hesjåbutindane og Gaus-taknea. Her var det stopp. Lenger var ikke veien brøytet. Det er nok lenge siden det har vært en traction her oppe på denne tiden av året! Omkranset av snø! Varmt og godt var det i bilen når det lille varmeapparatet summer og gikk. På hjemveien var vi innom Tuddal høyfjellshotell for en kopp kaffe. Anbefales!

Skal vi ha delelageret må vi bruke det

Traction Norvège er en av ganske få klubber som har rikholdige delelagre både med nye og brukte deler, men omsetningen går ned. Det er flere grunner til det, en at mange av bilene våre er ferdig restaurerte og behovet for deler går ned. En annen grunn er at en del medlemmer importerer deler fra andre leverandører rundt i Europa.

Delelageret er en stor fordel, særlig når noe uforutsett skjer. Eirik Holm fikk nye deler i løpet av et døgn da rotoren røk på en reise i Nord-Norge. Hadde han ikke fått hjelp av delelagersjef Knut Larsen hadde han nok hatt vesentlig større problemer. Historien endte godt, og Eirik kunne fortsette turen. – Eksempellet illustrer godt hvor bra

det er at klubben har egne deler som er lett tilgjengelige. Men skal vi greie å drifte delelageret i tiden som kommer, så er vi avhengige av en viss omsetning. Derfor vil jeg oppfordre alle medlemmer som tener deler i alle fall å sjekke med Knut om han har dem, før de handler i utlandet, sier president Terje Lund.

Terje legger til at det sjelden blir særlig mye billigere å handle i utlandet. I tillegg til prisen påløper toll, porto og en rekke andre utgifter som ikke framkommer på leverandørenes prislister.

– Uansett om det er mulig å spare litt på å hente enkelte deler selv, så blir det en ulempe for alle hvis vi ikke greier å drifte delelageret lenger. Dersom Knut ikke har delene selv, kan det tenkes at han har smarte tips om hvor de kan være mulig å få tak i.

Kanskje trenger man ikke dra lenger enn til Dalsbygda der Svenn Robert Stenseth drifter klubbens bruktdelager. Svenn Robert har et ganske stort lager av brukte deler, inkludert et godt utvalg av karosserideler. Han har selvfølgelig også mekaniske deler. Det er lett å få tak i både Knut Larsen og Svenn Robert Stenseth, kontaktinformasjon finner du forrest i bladet.



Brukt-delelageret på vei til Dalsbygda

Bremsemøte med noggo attåt

Hvis du drar i hjulboltene på bremsetrommelen for å få den av, så drar du rett og slett trommelen i stykker. Meldingen kom fra president Terje Lund på årets første medlemsmøte.

TEKST OG FOTO GEIRMUND JOR

Klubben hadde nok en gang satt bremser på dagsorden og engasjementet var stort blant de frammøtte. Det var ikke så mange som hadde funnet veien i Kalbakken og Powertrains lokaler i Oslo. Men de som kom fikk en trivelig kveld der samtalen handlet om bremser og mangt og mye annet.

Bytte til silikonbremseveske ble kveldens mest sentrale tema. (Se egen artikkel). Ikke alle var like overbevist, en del mente at ganske mange av forsvarets biler lekker bremsevæske, og det ble debattert om årsaken kunne være silikonvæsken, men ingen visste sikkert. Forsvaret har nemlig silikonbremsevæske i sine biler.

Et vanlig problem i traction er vibrasjoner når man bremser. Terje Lund kunne fortelle at årsaken er at trommelen ikke er hundre prosent rund lenger. Han fortalte at han har funnet en løsning på dette problemet. Han har laget et verktøy som setter ham i stand til å få trommelen helt rund igjen og kan

gjøre det for en rimelig penge, dersom noen skulle ha behov for det.

Bytt bremsevæske ofte, var det entydige rådet han hadde. Den bør byttes i alle fall hvert annet år. Bremsevæsken tar til seg vann fra lufta og det skaper problemer. For det første kan det skape rust i bremsekyndrene med lekkasjer og feil som resultat. Det andre og mye viktigere aspektet ved dette er at man risikerer total svikt i bremsene under kjøring. Jo mer vann i bremsevæska, jo lavere kokepunkt, og koker det oppstår det gasslommer i systemet og pedalen går rett i golvet. Livsfarlig!

Ikke bruk bremsevæska som er igjen på flaske etter forrige gang du bytta. Bremsevæske er ferskvare i og med at den tar til seg vann. Den kan den gjøre også i en halvfull flaske. Kjøp ny, er rådet.

Citrophile har skrevet om lufting av bremser før, men gjentar at det slett ikke er vanskelig. De fleste bilrekvisitasjappene har egne verktøy for lufting av bremser. Det er stort sett små plastflasker med slange



Sånn skal det gjøres, Terje forklarer

og tilbakeslagsventil som man trer inn på lufterventilen. Begynn med hjulet som er lengst unna bremsevæskebeholderen, altså høyre bakhjul, og jobb deg rundt bilen. Pass på at beholderen ikke går tom og pump ny væske gjennom systemet med pedalen. Vips er jobben gjort, men ikke søl med bremsevæska, den etser i stykker både lakk og annet.

Et sammentreff



På en kjøretur på andre siden av grensen, mellom Arvika og Åmål, stoppet vi ved en LOPPIS.

TEKST OG FOTO: KNUt LARSEN

Citroën halvbeltebiler

TEKST OG FOTO: KNUt LARSEN

Det er nok ikke alle medlemmene som vet det, men Citroën lagde på 20- og 30-tallet noen beltebiler som den på bildet. Disse ble til i et samarbeid med ing. Kegresse, og var ment til bruk i koloniene og til militært bruk. For å få blest om prosjektet ble det arrangert ekspedisjoner i ulendt terreng, som "den sorte ekspedisjon" i Afrika (1922/23), og den mest kjente "den gule ekspedisjon" fra Damaskus til Peking i 1931/32. Denne gikk gjennom Syria, Persia, Afghanistan, Himalaya, Gobiørkenen og Mongolia. Høyeste punkt var Col Vakhdjir på 4.208 m. Turen bød på mange utfordringer som demontering og bæring av bilene over ufremkommelige fjellpartier, de gikk gjennom isen så bilen lå under vann etc. Man måtte beherske både ørken, snø og fjell. Det ble brukt både C4F og C6F, altså både 4- og 6-syl modeller.

En slik beltebil har også vært i Norge, og skal ha vært på toppen av Snøhetta.

Om prosjektet ble lønnsomt er vel mer tvilsomt, og når Michelin overtok, ble slike prosjekter avvirket.

Bildet tok jeg i det fyrstelige bilmuseet i Monaco.



Loppisgeneralen (i rødt), var mer enn vanlig interessert i Tractionen, og etter hvert fikk vi forklaringen:

Han var bror av Lasse Törnblad, en mann som mange av de mest voksne medlemmene i klubben kjenner som Traction-guru og stifter av B11-klubben i Sverige(!) Verden er ikke så stor som du tror.

Mannen i blått kjenner nok noen som Gunnar Høgenhaug, med sin Lancia Aurelia B10 fra tidlig 50-tall, akkurat som vår Traction. Denne har verdens første V6-motor, og ble levert som første bil med Michelin X radialdekk som standard. Dette var Gunnars prosjekt for Traction-cabben (ex Bertheau) som nå er under arbeid i Menton.

Gunnar og Reidun hadde kjørt fra sin bolig i Menton, helt sydøst i Frankrike, på norgestur, et bevis på at avstander ikke er noe problem med en god gammelbil.

Menton er for øvrig et meget fint reisemål, og Gunnar har en 2-roms leilighet i byen for utleie. Tlf. 932 02 999 evt. ghogen@hotmail.fr.

Gummikvalitet på repro-deler

TEKST OG FOTO: KNUt LARSEN

Det er et kjent problem i veterankretser at kvaliteten på nyproduserte deler kan være så som så. Dette er ikke alltid så lett å fastslå før delen er brukt en stund, da kommer det ofte frem problemer man gjerne ville være foruten. Dette gjelder dessverre også for Traction-deler. Bildet viser to typer gummimansjetter for opphengskulene i forstillingen. De to øverste er like, men med og uten innpakning. Den nederste er en original mansjett, opprinnelig til DS.

Om du har noen av de øverste på lager og planlegger å montere dem på bilen, så IKKE gjør det! Jeg overhalte forstillingen på min egen bil for ca. 3 år siden, og i fjor oppdaget jeg, ved smøring, at fett tèt ut gjennom gummien. Det virker som om materialet ikke tåler fett og olje (!) Av erfaring vet jeg at de må være av nitrilgummi, som de nederst på bildet (DS). Denne gummitypen er oljebestandig. Sannsynligvis er dette et forhold som produsenten (i Kina?) enten ikke har fått opplysninger om, eller at han ikke har brydd seg om det. Europa er langt unna.....

Jeg har altså igjen en slik jobb foran meg, om det er noen trøst for andre i samme situasjon. I alle fall: Ikke monter slike på bilen. De passer best i søpla.

De nevnte mansjettene fra DS er noe trange på nedre bærekule, men det går med litt tålmodighet. Lås dem fast med litt låsetråd i falsen.

Knut



EN SJELDEN BIL TIL SALGS

11BL-49 engelskbygd (Norges eneste).

Høyerrattet, tre-dashbord, skinnseter.

Mangler radiator, ellers komplett.

Kan besiktes etter 2. april.

Pris 49000.-

Arild Karlsen tlf. 482 64 790

Bilen står i Modum

VIKTIG MELDING til alle som har LMK-forsikring!

Verdifastsettelse:

I den senere tid har markedsverdien på en rekke veterankjøretøyer steget kraftig. For at du skal unngå underforsikring på kjøretøyet ditt, er det viktig at du følger med på verdiutviklingen og melder fra til LMK når du mener det er behov for å øke verdien.

Som kjent deler vi Helforsikring og Blivende Klassiker inn i to grupper; kjøretøyer med verdi inntil kr 250.000,- og de med høyere verdi. Både for kjøretøyer i gruppen inntil kr 250.000,- hvor verdien øker utover maksimalgrensen og kjøretøyer i gruppen over kr 250.000,- som øker utover den satte verdien, må eier selv passe på og melde fra til LMK dersom man mener at markedsverdien på kjøretøyet har overstegit maksimalgrensen for premies beregning.

La oss ta et eksempel:

Da forsikringen ble tegnet, var forsikringssummen på kjøretøyet satt til kr 400.000,-. Nå, en del år senere har markedsverdien øket til kr 800.000,-. Dersom ikke eieren av kjøretøyet sørger for å øke forsikringssummen til kr 800.000,- og det inntreffer en skade, vil maksimalt erstatningsbeløp være kr 400.000,-. Ved en mindre skade, la oss si på kr 100.000,-, kan erstatningen fra forsikringen bli avkortet til kr 50.000,-. Dette fordi maksbeløpet på kr 400.000,- nå er 50 % av kjøretøyetets verdi. Eieren er altså selvassurandør for halve kjøretøyetets verdi, og eieren må derfor selv stå for sin halvdel av skadekostnaden.

Det er eierens ansvar å sørge for at kjøretøyet til enhver tid har korrekt forsikringssum. Forsikringssummen vil ikke representere forsikringsverdien ved en eventuell skade. Summen angir kun maksimal forsikringsverdi. Forsikringsverdien ved skade tilsvarer markedsverdien vurdert på skadetidspunktet. Med markedsverdi menes normal omsetningsverdi i Norge, godkjent av forsikringsselskapet. Der det kan være grunnlag for avvikende forsikringsverdi internasjonalt, vil den internasjonale forsikringsverdien kunne legges til grunn såfremt dette kan dokumenteres av forsikringstaker.

Ta en titt på forsikringspolisen din og kontroller om markedsverdien på kjøretøyet ditt er korrekt. Er du i tvil om verdien, kan du kontakte din LMK-tilsluttede klubb. Verdien melder du til LMK.

Vennlig hilsen LMK

LØST OG FAST FRA SEKRETÆREN

Øyvind Larsen fra Kjeller, har kjøpt en 11B-54. Det har vært omsatt flere tractioner allerede i år. 3 tractioner på DB og FINN samtidig i uke 15

Lars Windfeldt kjøpte tilbake sin 11B-38 som han solgte tidlig på -80-tallet, i fjor. Bilen var da i miserabel forfatning, men er nå tilbake som en skjønnhet etter en tur i Danmark. Presentasjon kommer i senere Citrophile.

Den samme Lars Windfeldt fikk litt «blod på tann» og har har vært i Toulouse og kjøpt seg en 11A-coupe-35. Det blir Norge's første «normale-coupe»!!!! Presentasjon kommer i senere utgave av Citrophile... En meeeegget spennende bil!!

Inge Walle har solgt sin Panhard 24T Serie N1 Etiole -64!!

Svenn Robert Stenseth tilbyr mulighet for en åpen dag på brukt-delelageret til høsten. Dato kommer senere hvis interesse. (Ta kontakt **922 57 765.**)

Svenn Robert har Geir Gartmann's 11B-50 til platemessig oppgradering nå. En 15Six står deretter for tur foran en 11Sport. Svenn Robert har innredet et eget plate-bearbeidings-rom i verkstedet, og har mulighet for å tilvirke forskjellige platedeler i tillegg til at han kan ta en hel bil fullrestaurering. Platejobb eller mekanikk. Stenseth junior er for øvrig i gang med fagbrev-utdanning som bil-lakkerer... så den jobben kan også gjøres.



Lokalt treff Midt-Norge

Et uformelt Citroën-treff for Trøndelags-området siste helga i mai, sted Berkåk, kontakt **Eirik Kvam: 950 24 965 / eirik-kv@online.no**

RYFYLKE-tur

Stavanger-medlemmer arrangerer tur i Ryfylke 10.-12. juni.

Se hjemmesiden vår **www.traction-norvege.no**

Et lite hjertesukk fra sekretæren

7 medlemskontingent-giroer er IKKE påført navn og adresse, og er dermed umulig å finne eier av. Dvs. ingen kontakt med klubben...

OG

GI MELDING TIL SEKRETÆREN HVIS DU ENDRER ADRESSE/MAIL-ADRESSE.