



TRACTION NORVÈGE har som sitt interesseområde Citroën Traction Avant type 7, 11 og 15 SIX produsert mellom 1934 og 1957. Klubben søker å oppspore, restaurere, bevare og holde i drift biler av denne typen samt å sikre tilgangen på deler til fornuftige priser til klubbens medlemmer.

President

Ottar Kaasa
Kjærlighetsstien 26 C
3682 Notodden
Tlf.: 971 22 481
E-post: ottar.kaasa@gmail.com

Visepresident

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

Sekretær

Helge Guldberg
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

Styremedlem

Gudmunn Sørensen
Høymyrmarka 189, 1391 Vollen
Tlf.: 930 07 947
E-post: gudmunns@gmail.com

Delelagersjef

Knut Larsen
Østtagløttveien 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

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

Forsikringskomité

Knut Larsen
Østtagløttvn. 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 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.

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 Citrophile. 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

Rundt om i vårt langstrakte land står det lagret tusenvis av veteranbiler. I garasjer og kjellerrom. På låver og i uthus. Noen biler er små, noen store. Noen er svært gamle og noen har akkurat oppnådd aldersgrensen på 30 år. En god del av disse bilene er ikke kjent i veteranbilmiljøet. Hvor mange ukjente Citroëner er det der ute? Hvor mange Tractioner? Vi sier ofte at vi har god oversikt, men når jeg kjører rundt i Norge og ser tusenvis av låver og uthus tenker jeg at der skjuler det seg sikkert et klenodium! Vi får vente i spenning og glede oss til den dagen det dukker opp en ukjent Traction som kan restaureres og tas vare på for ettertiden!

Forleden så jeg en fransk film om den franske kunstmaleren Séraphine Louis (1864-1942). Fattigkvinnen og hushjelpen som har satt spor etter seg som en av de ledende naivistiske malere med sine blomstermalerier. En av senene var fra 1935. Opptatt som er av jeg en herværende bilmodell fra den tiden tenkte jeg øyeblikkelig: «. . . i senen som kommer er det en Traction!» Og riktig; det viste det seg en Traction, men kun bakfra og fra siden. To korte glimt. Engang ikke felgen på bakhjulet var synlig! Jeg tenkte jeg skulle ta den i å ha brukt feil årsmodell, men den gang ei. Jeg greide det ikke!



Mens vi funderer og gleder oss over disse små spørsmålene som danner livet kan vi se fram mot våren og en ny periode hvor vi med god samvittighet kan bruke bilene våre. Og med bruken treffes vi igjen på ulike arrangement over hele landet. Jeg gleder meg!

Ottar Kaasa



Sommertreff 2017



1.– 3. september 2017 har vi reservert First Hotel Raftenvold på Grodås ved Hornindalsvannet. Grodås ligger i Hornindal kommune i Nordfjord (Sogn og Fjordane).

På lørdag kjører vi med våre traction avant'er til havgapet – til Runde; omvisning (om Rundeskatten, fuglefjell og fiskeri). Nyt den fantastiske naturen, fra de inste fjorder - via Eiksundsambandet - til øyriket i vest. Godt vær er bestilt. Mer detaljert program kommer siden.

Overnatting:

Enkeltrom pr. natt: NOK 850,- inkl. frokost

Dobbeltrum pr. natt: NOK 990,- inkl. frokost

Festmiddag

3-retters meny: NOK 375,- pr. person

Grillbuffet: NOK 195,- pr. person

(bestilles, f.eks. bespisning fredag etter ankomst)

(Betales direkte til hotellet ved avreise)

Treffavgift: NOK 500 pr. person

betales til treffkonto nr.: 7877 08 67966

IBAN NO25 7877 A867 965 BIC (Swiftadresse)

DNBANOKK

Påmelding: Ove Garen,
Brendsrudtoppen 21, 1385 Asker

Mobil phone: (+47) 91000544

E-mail: ove.garen@dnvgl.com

GIRKASSEPROBLEMER! *Det har vi vel aldri hørt om?*

I fjor august, nærmere bestemt lørdag den 6. kl. 07.30 var vi klar for å dra fra Stavanger til Bakke bro for å delta i 30-årsjubileet for «Tronåsen opp» med selveste samferdselsminister Solvik-Olsen som åpningstaler. Men den gang ei!

AV GEIR SOLBERG



START MED SMELL

Etter å ha rygget Tractionen ut fra garasjen hørte jeg en merkelig lyd, et lite smell, men antok det kom fra alt annet enn motorrommet. Kona tok et par bilder og satte seg inn. Bilen var nybonet, lunsj for dagen og overnattingsremedier var stuert inn og vi dro av avgårde nedover mot Hinna sentrum. Men etter et par girvekslinger ble det ble et tiltagende og forferdelig rabalder fremme i motorkassen!!! Inn med clutchen og vi trillet så videre nedover noen hundre meter inn på bussholdeplassen der kona beordret stopp! Jeg fikk opp panseret i en fei, så lite, helt til jeg oppdaget at det rant olje ned på asfalten fremme rett under støtfangeren.

INGEN TRACTIONTUR

Girboksen var lekk og dekslet der sveiven stikkes inn hadde fått en ny åpning på undersiden og der det rant det olje ut.

Skulle det bli sjans til i det minste å se på løpet, var det bare å få skifte bil. Vi hadde bestilt festmiddag og overnatting i Flekkefjord om kvelden. Vi ble enige om å ta sjansen og jeg fikk snudd bilen og kjørte hjem, de ca. 3 – 400 meter. Heldigvis uten altfor høye ulyder; tror jeg, og fikk Tractionen inn i garasjen igjen.

Vi fikk sett starten på «Tronåsen opp» som var et flott skue. Festen om kvelden var også helt topp.

GODE RÅD VAR DYRE

Søndag ettermiddag var vi hjemme igjen og jeg fikk sett litt mere på problemet og tilfeldigvis fant jeg delen av lokket rett utenfor garasjen. Her er bilde av den nye åpningen og den biten som ble sprenget ut der vi ser innsiden med dele nr.

Så ble det googling; Hvor finnes en girkasse, 4-trinns manuell DS type og hvem kan hjelpe?

Vår Traction, en B11 Normal, belgisk produsert og registrert første gang 01.01.1952 i Sverige og er blitt en «hybridbil», den har et hjem både i Traction Norvège og i DS/ID-klubben ettersom det er en DY3 motor med Weber forgasser med tilhørende 4-trinns girboks installert. Hele drivverket spesialtilpasset / montert i nord Sverige en gang tidlig på 2000-tallet. Jeg kjøpte bilen i Göteborg i juni 2012 og etter mye sveising, lakkering fra sort til grønn ble bilen registret i mai 2013 på norske skilt i Egersund (mye enklere enn i Stavanger!) som L-5248 der symbolikken er som følger; 52 = bilens modell år og 48 er eierens fødselsår. Googlingen ga bare diverse kostbare resultater.

I Nederland kunne jeg få en overhalt «ny» girboks til €4.000,- pluss frakt, toll & moms. Et annet verksted i Nederland kunne tilby å overhale for €1.800,- + €200 for frakt på pall + toll, & moms.



Foto: Eirik Holm

NØDEN VAR STOR, HJELPEN NÆR

Dette skjedde da «hele» Rogalandsgjengen var på tur til verdenstreffet i Nederland, men jeg fikk tak i Jan Fredrik Torgrimsen på telefon om kvelden fra Frankfurt. Joda, i klubblokalene på Voll var det sikkert en 4-trinns kasse å få tak i. Fra DS/ID lageret på Hokksund var det ikke så mye velvilje i starten ettersom jeg ikke var DS medlem og ei heller om jeg var medlem, for det var KUN medlemmer med DS/ID biler som hadde tilgang på deler der i gården ble det hevdet. Tror nå dette er sortert ut?

Jeg tok kontakt med min svært så gode Traction-hjelper på Ålgård, Geir Helge Gjerstad som tidligere drev Ålgård Karosseri og som har startet nytt verksted på industriområdet på Kvål. Jeg spurte om han kjente noen som kunne gjøre noe med min girkasse her i området, hvorpå Geir Helge repliserte; «Du snakke med ein som nesten heila livet har dreve med girkasser»! Hurra, bare kom opp med girkassa og den du finner på Voll, så skal jeg se på hva vi gjøre.

TRANGT OG TUNG

Som sagt som gjort, girkassen klarte jeg helt alene å ta ut i løpet av 3 – 4 ettermiddager, men måtte ha hjelp av naboen til å løfte den inn i bilen. Så ut til Voll der vi fant en maken girkasse og begge kassene ble levert til Geir Helge for «handsaming». Etter kun 3 dager ringer Geir Helge og har en gladmelding; girkassen din er klar. Undersøkelsen viste at det KUN var mutteren som holder drivhjulet for speedometer drevet var løsnet og presset ut deler av dette deksel.

Med 2 liter ny girolje kom jobben på kun kr.3750,- inklusive moms. Voll-klubben fikk kr 500,- og girkassen minus deksel ble levert tilbake. Flott support og støtte fra Vollgjengen!

Så var det å få girkassen på plass igjen. Naboen ikke var hjemme, så jeg kjøpte ei lita jekketalje på Julia som virkelig gjorde susen. Det er trangt i drivakselområdet på min Traction, men det gikk. Jeg brukte selvfølgelig Loc-tite på drivakselboltene. I løpet av kun fire ettermiddager kunne jeg

igjen starte opp, forøvrig med bilen fremdeles på bukker, og det fungerte! Litt justering av girooverføringene samt litt kutting i karosseri /grill var nødvendig, da klaringene for reversen var noe «tight». Dette oppdaget jeg for et par år siden da vi var på Bornholm og ikke fikk bilen i revers og gjorde en nødreparasjon der og da. Det måtte et nytt uhell til før jeg fikk rettet opp dette problemet. Kjenner noen seg igjen?

ANDRE OPPGRADERINGER SOM BLE FORETATT

Mens jeg ventet på girkassen ble forgasseren demontert, fikk ny flottørventil og alle dyser rensset.

Bensinfilteret var rimelig tett og det var kommet mye dritt og avleiringer inne i forgasseren. Jeg hadde en ny bensinpumpe, nytt filter med tilbakeslagsventil og skiftet alle bensinslanger. Hadde lest i Citrophone om misæren til Bengt Inge Ask og har tatt lærdom av dette!

Min Traction har defroster-spalte på førersiden, men den manglet tilførsel. På en båtutstyrsbutikk fikk jeg tak i 40mm fleksibel varmerør og på Julia en 12v rørviftemotor til kr 195,-. Trinnløs 12v DC motorregulator fant jeg på e-bay til 4,0 USD inklusive fri frakt fra Kina. Nå er dugging intet problem og kona får nå varme på føttene!

Baklyktglassene var i dårlig forfatning men med 2-komponent klar Araldit og litt klar-plast ble skrugegjennomføringene gjenopprettet og forsterket slik at lyktglassene nå kan skrus godt fast igjen.

Et fremtidig prosjekt jeg lurar på, er å få installert elektrisk servostyring. EZ i Nederland gjør jobben for ca. €1800 og bruker ca. 8 timer (ca. 1 hel dag) og «Kit» kan du også få til ca. €1300,- + frakt & toll & mva. I Sverige tar de SEK 21.000,- for å installere et EZ-Kit, så jeg vurderer nok en tur på kontinentet sammen med en ferie – trur eg!

Men; Har noen «der ute» forslag til løsning på et heller dyrt servostyringsprosjekt til Tractionen?



Gjennom SNØ OG IS DEL 2

TEKST LORENTZ ÖSTERLING



F-12428 hadde et overbygd stammen bak kupéen. De kjørte med både ski og hjul, ikke bare på ski, siden de delvis kjørte på veiene. Bilde av Kari Hovland



F-12428 bakfra. Her er bagasjerommet (som kan inneholde vodka?). Bilde av Kari Hovland.



S-269 var den andre P15N som A/S med Beltebilene kjørte i Hemsedalfjellene. Det var noen ganger en boks på taket, men ingen koffert bak. Bilde av Kari Hovland.

Erobreren av Holmenkollen

Allerede etter den første turen gjennom Sahara forsto man at Citroën Kegresse kunne være nyttig i nord med all snøen som er her. Derfor sendte man tre biler til Norge i begynnelsen av 1923, en av bilene hadde fire-seters åpent karosseri, to var typen Caddy (åpen 2-3 seter), den ene ble registrert i Norge. Demonstrasjonene ga ekko i motorpressen i hele Norden. Blant annet var den svenske motorjournalistikkens nestor John Nerén her og rapporterte til det svenske Motor Magazine. Arrangementet ble annonsert i Norsk motorpresse under overskriften: Bilen som erobret Sahara og Holmenkollen!

Jean de Faramond var på den tiden engasjert av Citroën for å lansere demonstra-

sjonene i de rette kretser. Han ble senere direktør for Citroën i Danmark, hvor bilene ble importert til de nordiske landene på den tiden. Han fortalte meg at han var med general Mannerheim i Finland for å demonstrere biler, men de hadde for svake motorer for nordiske forhold. Han fortalte meg også at det i 1920 ble gjennomført et lite "cruise" i Arktis. Ikke noe fancy, sa han, det var midt på sommeren.

Denne turen er bevart på film! Vi fikk se filmen i samemagasinet Arran noen år siden (takkt Börje Thelin for tipset!). Turen gikk dels på veier og dels på myr og annet terreng mellom Alta i Norge og Atlanterhavskysten, gjennom Kautokeino til Karesuando. Med på turen var representanter for både posten, veivesenet og forsvaret.

... Og Hardangervidda

Under vår søken etter materiale om Citroëns halvbeltevogner kom vi for mange år siden i kontakt med Torleif Lindtveit ved Norsk Teknisk Museum. Han var svært imøtekommende og satt oss i kontakt med Kari Hovland. Kåres far Svein Hovland kjørte nemlig Citroën Kegresse beltevogner i regulær trafikk over Hemsedalfjellet mellom 1930 og 1941 for A/S Beltebilene. Fra begynnelsen var turen på 7 mil, men ettersom snøryddingen ble forbedret, krympet avstanden som måtte kjøres med halvbeltevogner til 34 km.

Lasten besto av passasjerer, post og ekspresspakker (mest brennevin). Trafikken var livlig på ruten. Og de ga ikke opp, selv når jernbanen kansellerte sine turer på



S-269 langt inne på fjellet, uten både koffert og boksen på taket. Bilde av Kari Hovland.

T.v.: Nærbilde av den dansk-bygget karosseri til denne P15N. N betyr Niege, snø på fransk. Bilde av Kari Hovland.

grunn av dårlig vær. Men det kunne være veldig tøft når været var som verst. I snøstorm slepte de seg noen ganger sakte, sakte fram med sikt fra den ene til den neste snøstikka. Ikke lenger, spør Kenneth og Carina Alexandersson hvordan det kan være, de har kjørt Raid Laponie i 2004.

Bilene til A/S Beltebilene var bygget på 1927-modeller av personbilen C6, altså med 6-sylindrede motorer. Motorer og fremre del av bilen ble laget i 1929. Det nakne chassisene kom til Danmark i 1927, hvor det ble bygget på karosseri før de kom til Norge. Det var fine biler med gode kupeer og varmesystemer og prisen for hver bil var 30000–35000 kroner, fortalte Kari Hovland.

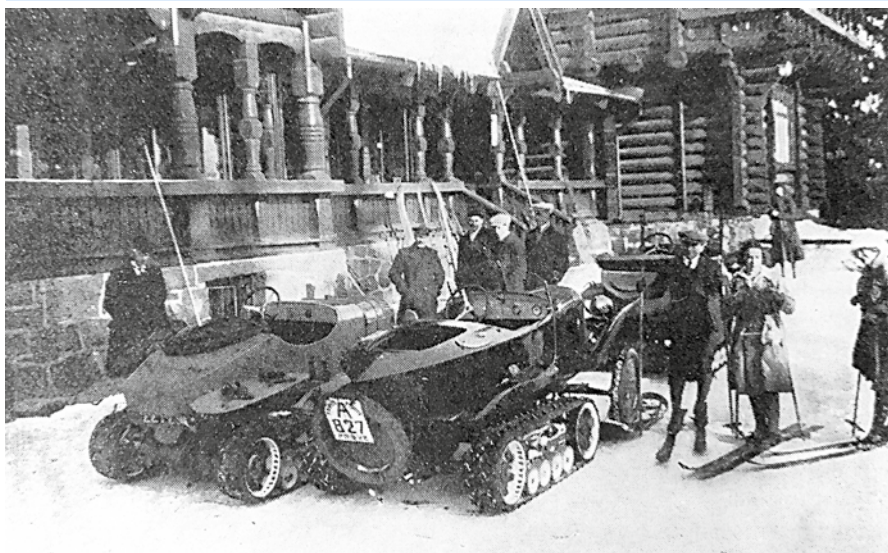
Bilene var svært pålitelige og stabile og fungerte godt hvis du fulgte service og vedlikehold. Bilene brøt aldri sammen, ifølge Kari Hovland. Med gode forhold og hard overflate kunne farten komme opp i mellom 20 og 25 km/t. Strekningen ble kjørt på veiene, så lenge snøforholdene tillot det. Når snøen lå dypt kjørte man i terrenget der det passet. Dette var Nord-Europas første ordinære rute for halvbeltevogner.

Etter krigen ble bilene solgt til Bjørn Olav Berg. En av bilene ble brukt av en bonde i Eggedal helt inn på 60-tallet. Han brukte den til vinterkjøring til setra.

Det vrirler av Kegresser i Norge

I Norge har det faktisk vært relativt rikelig med halvbeltevogner, basert på alle slags biler. Det er til og med en som er basert på en 2 CV! Fordi vi holder oss med Attraction, kan vi lese der om Ole Birger Gjevne, som selv har en halvbeltevogn basert på den franske bilen Unic (en bil samt senere slukt av Iveco?). Ole Birger kunne kaste mer lys

*Her er bilene som ble vist til den skandinaviske bilekspertisen på Holmenkollen 1923.
Foto fra SMT samme år.*



De tre Kegressvagnarna utanför Frognessüterns luvudrestaurant.

over den norske halvbeltebilhistorikken.

A/S Jotunheimen og Valdres kjørte også en Citroën Kegresse, sammen med blant annet 12 kanadiske halvbeltevogner av merket Bombardier og en propelldrevet motorslede! Citroenen ble senere solgt til drosjeeier Anders Svingen i Røn. Omtrent da fikk bilen motor og girkasse fra en Dodge og et hjemmelaget karosseri. Kan dette være den tredje bilen som er på bildet fra Citroën i Danmark?

Vi har også sett bilder av den åpne fire-seters Citroën Kegresse av typen C6. I ett bilde, en franskegistrert og den andre med norske nummerskilt (Oslo). Muligens det er den samme bilen, for det virker litt upraktisk å få inn flere åpne biler for vinterkjøring

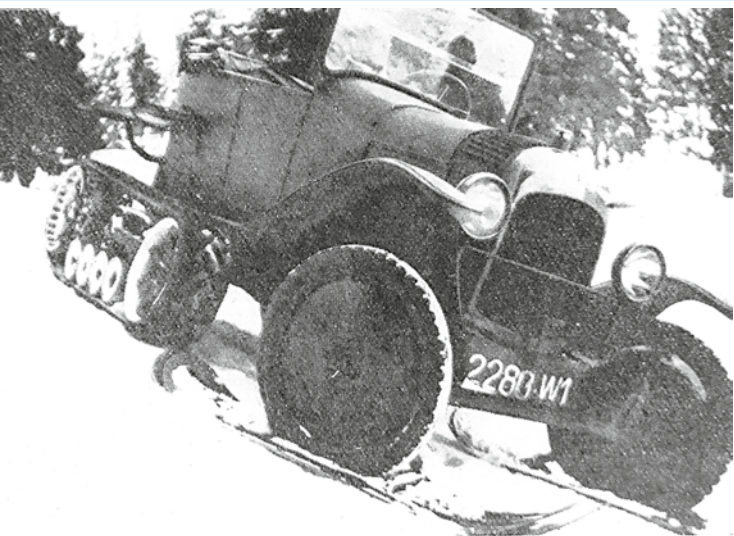
i kalde nord. Eller er det rett og slett slik at disse åpne bilene ble bygd om, men så forsvant sporløst?

Hva er igjen i dag?

Den har i alle fall blitt produsert 5,795 biler mellom 1920 og 1937. Hva er igjen i dag? Det er spredte deler av disse halvbeltevogner noen få steder. Det finnes rester av en Citroën Kegresse på Norsk Teknisk Museum. Restene av en annen bil kan være hos en samler av militære kjøretøy i Gudbrandsdalen. Men noen komplett bil synes derfor ikke å finnes i Norge. Men du vet aldri. Jeg kjenner en gammel mann høyt oppe i fjellene som har et skur som ikke har vært åpnet siden krigen ...

Erobrer Holmenkollen 1923. Bilen er en franskegistrert og har til og med W-nummer, noe som betyr at den har prøveskilt. Det dreier seg om en svært tidlig modell K1 fra 1921. Det finnes et bilde av bilen når selveste Adolphe Kegresse sitter bak rattet! Bilde av SMT samme år.

Dette bør også være en modell K1 med Caddy karosseri. Den ser ikke ut til å ha ekstra kjøler, noe som kan tyde på at den er laget for varmere strøk. Bilde av SMT samme år.



Obligatorisk – før påske

Ledelsen i Tractionistmenigheten har nå innført obligatorisk tilbedelse av BILEN før sesongen.

Medlemmene bør påse at dette gjøres på korrekt måte, ellers kan straffen bli motorstopp, drivakselbrudd eller det som verre er.....

Bildet viser korrekt stilling ved utførelse av seansen, som bør utføres i vakkert vær, med lufttrykk over 1020 millibar.

KNUT LARSEN



TIL SALGS

René Christensen i Danmark skal selge sitt prosjekt 15 SIX. Bilen er 90% komplett. Bilen er sandblåst og alt rust sveiset. Den er epoxy grunnet. Motor er komplett ny renoveret med alt og girkasse. Kan lett bli en deilig 6-cylinder å kjøre i.

Han forlanger 105000.- danske kroner for bilen som den står, ferdig sveiset + mekanisk. Han kan gjøre bilen helt ferdig, og da kommer lakking, interiør etc. i tillegg. I tillegg kommer valutakursen som gjør bilen dyrere i norske kroner.

Dette er opprinnelig en norsk bil, så det kommer derfor IKKE norsk moms på beløpet.

Les mer om prosjektet:

<http://www.veteranposten.dk/visAnn.asp?id=114599>

Kontakt selger:

thylgaard.christensen@mail.tele.dk



Veteranbilservice AS er et ungt firma med lang erfaring innen restaurering, reparasjon og service av veteranbiler. Hovedfokuset er på Citroën, men andre merker er like velkomne.

Veteranbilservice AS påtar seg alle typer jobber så som:

- Platearbeid
- Sveising
- Mekanisk arbeid
- Elektro
- Oppretting og lakking
- Syng av interiør
- Total restaurering

Dessuten tilbys

- Service
- Ettersyn
- Vinterlagring

Veteranbilservice AS eies og drives av Svenn-Robert Stenseth. Svenn-Robert har et romslig verksted og har det som trengs av utstyr for alle typer jobber. I tillegg rår han over betydelige arealer for vinterlagring.

Veteranbilservice AS ligger i Dalsbygda i Os kommune.

Svenn-Robert har mange års erfaring med landbruksmekanisk arbeid og har en betydelig samling traktorer og veteranbiler ved siden av å ha ytt bistand til mange veteranbileiere fra de helt enkle jobbene til totalrestaureringer.

Lakking og syng av interiør utføres av samarbeidspartnere.

Ta kontakt med Svenn Robert på telefon **922 57765** eller på e-post til svenn.robort.stenseth@roros.net



MONTE CARLO

Traction Norvége – alltid på plass!
Årets Rally Monte-Carlo Historique 2017 er over, og denne Traction 11 BL fra 1953 klarte å fullføre.

Riktignok på 273. plass, men rundt 50 andre klarte ikke å komme til mål, så det var kanskje ikke så verst likevel?

Bilen var, ifølge eierne, Chantal og Claude Goyet, helt i originalstand. Som du ser på bildet, kjørte de på Michelin X dekk, til tross for snø på noen av etappene. Vi tar av oss hatten (vi ikke har)...

KNUT LARSEN

RESTAURERING

*Har du en bil som trenger restaurering?
Da bør du snakke med Mathias Midtlyng i Hovin.*

Mathias er biloppretter og driver verksted på hjemgården Øygarden. Han kan tilby alt fra oppretting, rustsveising, sandblåsing og lakking til det meste av mekanisk arbeid.

I verkstedet fikses det på alt fra snøscootere og biler til traktorer og gressklippere. Men den store interessen er veteranbiler og da spesielt Citroen.

Bilinteressen har han hatt med seg siden spedbarnsalder. Han var ikke store tassen da han først var med i verkstedet til sin far Kjell Jarle. Interessen for Citroen ligger nemlig til familien.

Hans onkel Gunnulf eide flere spesielle biler av merket. Han hadde blant annet SM,

DS samt en Traction Cab og en Sahara. Da onkelen døde overtok Mathias sin far, en Traction 15six og en 2cv Sahara. Begge bilene er nå under restaurering i verkstedet på Øygarden.

Øygarden ligger i Hovin i Telemark, ca 45 minutters kjøring fra Kongsberg.

Mathias sin store interesse for veteranbiler, førte til at han tok fagbrev som biloppretter. I verkstedet lager han også nye karosseri deler som er vanskelig eller umulig å få tak i.

Han har avtaler med andre flinke aktører innen sandblåsing og lakking og kan hente bilen hos deg og levere den tilbake fiks ferdig.

Mathias kan treffes på tlf 46929940



LITT LØST OG FAST

Nye medlemmer:

Thomas Haare overtar Andreas Haare's 11BL-53 (F-2222). Andreas vil fortsatt ha bruksplikt på bilen, så Andreas og bilen vil fortsatt være synlig i klubb-miljøet. Gjennomsnittsalderen for klubbmedlemmene sank dermed med flere måneder.

Ketil Djønne

Glassverkvn. 17A, 1363 HØVIK
Er på biljakt, vil bli medlem først.

Olav Saltveit,

Bokngt. 49, 5537 Haugesund
Har kjøpt en 11B-51 fra Nederland. Mere data kommer etter hvert når bilen kommer til Norge.

Oddvar Pålertud kjøpte i høst en 11BL-51 (ex. Auestad) av Andreas Haare. Denne er nå nesten ferdigsveist, og klar for lakking.

Oddvar er vel forpliktet til at det blir D-motor og en 4 trinns-gearkasse også i denne?

Vårt nye medlem fra i fjor, **Jens Petter Kleven** har kjøpt Knut Ulvin's 11BL-46.

Svenn Robert Stenseth i Dalsbygda har fortsatt biler i arbeid.

11B-50, 15Six-49 og 15Sx-51 under arbeid, og en Sport kommer på besøk. Rammebytte på en 2CV. En Rosalie kommer etter hvert.

Sekretærens 11BL-37 har fått nytt gulv og mye ny plate. Lakkjobben blir tatt til våren/sommeren i Dalsbygda.

Av 3 demonterte motorer pluss øvrige motordeler skal det velges motorblokker, topplokk,veivakslar og kamakslar for å få til 2 brukbare motorer. Motorene er demontert og skal til sliping og balansering.

ing. Har mye deler og vil plukke ut det beste for de to motorene... Da blir det motor for 11BL-37 og i tillegg en reserve-motor.

En gearkasse eller to må også klargjøres, godt å ha en reserve..

Interiør-stoffer etc. blir en sak etter dette. Fremdriften blir kanskje å få ferdig bil til sommeren 2018 ??

Er du på jakt etter riktig interiør til din traction?

Fra de «vanlige» forsyningskildene er det original-stoff å få tak i, men de tidlige modeller er litt vanskeligere. Vi har fått et tips om et firma i Frankrike som skaffer det meste. De har en fin og illustrativ hjemmeside (dessverre på fransk) som tar for seg alle årganger, modeller og stoff-varianter. De har både stoffer og ferdigsyddeløsninger. <http://www.pat2d.com/sellerie-moquette-tissus.htm>.