

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

Gudmunn Sørensen
Tømtebakken 5A, 1396 Billingstad
Tlf: 930 07 947
E-post: gudmunns@ gmail.com

Visepresident

Kjetil Hvaal
Engelsrudlia 59, 1385 Asker
Tlf: 414 40 856
E-post: khvaal@gmail.com

Sekretær

Helge Guldberg
Morskoglia 8, 3482 Tofte
Tlf.: 916 98691
E-post: hguldbe@online.no

Regnskap, materialforvalter

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

Styremedlem

Tor Stein Hella
Ringveien 37D, 1386 ASKER
Tlf: 906 09 884
Epost: t-s-hell@online.no

Delelagersjef

Knut Larsen
Østtagløttveien 14, 1472 Fjellhamar
Tlf.: 67 90 08 17
E-post: knut@rallylarsen.no

Redaktør

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

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

Forsikringskomité

Knut Larsen (se adresse delelagersjef)

Hans Ottar Magnussen
Krikebøvn.14, 6100 VOLD
Tlf: 911 33 396
Epost: hans-om@online.no

Bladstyremedlem Citrophile

Vebjørn Ruud

Valgkomite

Audun Jahren
Ottar Kaasa

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 enkelt-medlemmer 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@rallylarsen.no

Delelageret er komplettert med masse nye deler. Siden kronekursen er svak for tiden, må det påregnes at prisene på nye deler er litt høyere.

For å redusere arbeidet og mulighetene for feil ber Knut om at: Du alltid oppgir biltype og årsmodell: F.eks.: 11 N 1952 (ny type). Oppgi antall av delen og post-adressen 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 BRUKTDELELAGERET:

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 rovere for dere. Kontakt Svenn Robert: tlf. 922 57 765 eller: svenn.robert.stenseth@roros.net

SPELALVERKTØY:

Utlånes mot depositum til klubbens medlemmer. Henvend deg til Arve Gaupset, Losbyveien 159, 1475 Finstadjordet. Tlf.: 901 21 658. E-post: agaupse@online.no

OBS:

Har du spesialverktøy som tilhører klubben i garasjen eller kjelleren? Da må du sende det tilbake til Arve med en gang. Det er flere som har behov for det!!

CITROPHILE:

Har du et tips eller en idé eller kanskje et bilde eller en artikkel kan du ta kontakt med Geirmund Jor på: geirmund.jor@fagforbundet.no eller telefon 416 48 263.

Se HJEMMESIDEN:

www.traction-norvege.no

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

Du finner oss også på

[facebook.com/traction.norge](https://www.facebook.com/traction.norge)

KLUBBMØTER:

Klubbmøtene har ikke fast møtested. Innkalling til hvert møte.

SM/DS/TRACTION-FORUMET:

Har du et teknisk spørsmål du vil diskutere, dele med andre eller få svar på kan du klikke deg inn på diskusjonsforumet for Citroënister på: www.selvekk.com/cgi-bin/yabb/YaBB.cgi eller via en lenke på www.traction-norvege.no. På "Traction-forumet" kan vi spørre hverandre til råds, motta råd og dermed skape en felles kilde til informasjon og kunnskap. Dette er et tiltak som mange klubber har satt i gang og som er blitt viktige bindeledd for mange. Problemet med en-til-en-kontakt er at den blir mellom de som har kontakten og gjenbruksverdien kan være begrenset. Ved å legge ut spørsmål og løsninger på forumet kan mange få glede av kunnskapen slik at vi på sikt vil til en viss grad kunne bidra til den kunnskapsoverføringen som trengs for at vi fortsatt skal kunne være rimelig selvhjulpne i teknisk sammenheng.

ANNONSER KJØP/SALG:

Medlemmene kan avvertere gratis i Citrophile. Henvend deg til sekretæren eller redaktøren. Du kan også bruke www.traction-norvege.no eller andre kanaler for kjøp og salg.

KLUBBENS BANKKONTONR.:

7877.08.67966.

ORGANISASJONSNR.:

912602931.

E-POSTADRESSER:

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

LEDER

Når dette leses har vi kanskje allerede koblet til batteriet i bilen, kjørt starteren noen runder før vi starter motoren for å smøre litt olje og til slutt kjørt den ut fra vinterlagringen. Pass på å sjekke bremsene og bremsevæsken.

Kjenner den gode følelsen med årets første biltur med veteranbilen slik vi minnes når vi fikk lov til å ta ut sykkelen om våren for første gang.

Tiden fremover med varmere vær, lange lyse dager og muligheten for å kjøre seg en tur settes stor pris. Mye som skjer også med treff og aktiviteter er det også. Vi håper at så mange som mulig blir med på turene og treffene våre som blir annonsert via Bulletinen fra sekretæren vår Helge. De er viktig å kunne treffes for å utveksle erfaringer og ha noen å spørre om det man lurer på. I tillegg er det veldig hyggelig og sosialt. Kanskje noen i klubben ikke har kjørbil eller trenger noen å sitte på med, ta da gjerne kontakt med klubben slik at vi



kan ordne med transport. Dere kan svare på e-posten som sekretæren sender ut jevnlig eller legge inn en kommentar på Facebooksiden vår «B11 Traction» / (Traction Norvège).

Håper så mange som mulig melder seg på til sommertreffet vårt som er i Halden fra 23.–25. august.

Gleder meg til å treffe dere igjen, og ta kontakt med oss i styret om dere har noe på hjertet.

Hilsen fra presidenten

PÅMELDING

TREFF HALDEN 23.–25. AUGUST 2024

Treffet arrangeres på Fredriksten Hotel, Generalveien 25-27, 1769 Halden, Norway

PRISER:

Treffavgift kr 500,- samlet pr bil for påmeldingsavgift og dekker klubbens kostnader inklusive 1 T-skjorte. Betales til klubbens konto: 7877 08 67966 Traction Norvège ved påmelding og husk å sette på «Sommertreff fornavn og etternavn». (IBAN NO25 7877 0867 966 BIC (Swiftadresse) DNBANOKK).

HOTELL:

Prisene for treffet med overnatting fredag til søndag (2 netter) inkluderer frokostbuffet lørdag/søndag og festmiddag på lørdag:

- Enkeltrom standard kr 4055 (1 person)
- Dobbeltrom standard kr 5720 (2 personer)
- Enkeltrom superior kr 5055 (1 person)
- Dobbeltrom superior kr 6520 (2 personer)

Superior er med dobbeltseng, utsikt mot byen/fjorden, kaffemaskin.

Dere bestiller rom selv på hotellets hjemmeside **fredrikstenhotell.no** med oppgitt rabattkode **CITROEN24**, og dere betaler ved avreise.

Oppgi eventuelle matallergier til hotellet ved bestilling. Reservasjonen er deltagere sitt ansvar – også ved en avbestilling.

Ved spørsmål send e-post til hotellet: post@fredrikstenhotell.no eller tlf (+47) 69 02 10 10.

BESTILLINGSFRIST: 1/8-2024 – etter denne dato kan vi ikke garantere rom på hotellet.

PÅMELDING:

For påmelding eller spørsmål send e-post til Gudmunn Sørensen (gudmunns@gmail.com / tlf +47 930 07 947).

Vi trenger opplysning om biltype/modell, registreringsnummer og hvem som er med som passasjerer. Størrelse på T-skjorte (1 stk. pr bil). Vi bestiller ekstra T-skjorter som kan kjøpes.

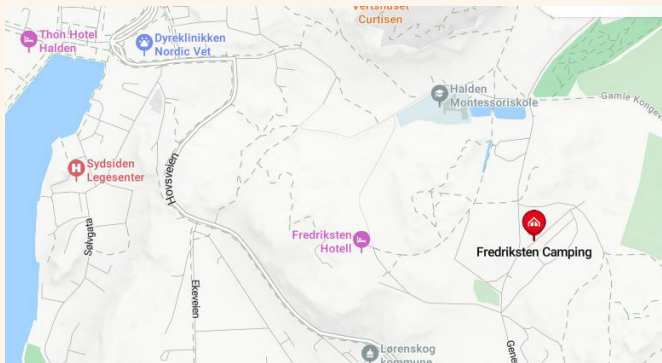
Oppgi om dere ønsker å delta på felles middag fredag kveld. Dette kommer i tillegg til oppgitte priser.

CAMPINGHYTTE:

Det finnes 9 campinghytter på Fredriksten Camping og disse må reserveres så raskt som mulig for dere som ønsker det.

Booking av hytter gjøres via tlf +47 973 44 449 og e-post marit.hilmersen@gmail.com

Vel møtt alle sammen med hilsen fra treffkomiteen
Tor Stein Hella, N Hella (**må finne navnet**), Kari Opsjøn og Gudmunn Sørensen.



Denna artikel har skrivits & publicerats i Svenska B11 klubbens tidning i syfte att främja & förenkla medlemmarnas renoveringsarbete. En del av dessa tekniska artiklar är skrivna för ganska många år sedan. De har inte uppdaterats eller på annat sätt ändrats på något sätt.

De skall därför tas för vad de är, en vägledning för din egen renovering. En del nya tekniker & andra tekniska framsteg har gjorts sedan artiklarna skrevs. Nya & kanske bättre metoder har utvecklats. Respektive artikelförfattare kan inte på något sätt hållas ansvarig för resultat som kan komma med anledning av artiklarnas innehåll (på gott & ont).

Bensinmätarens mysterier lösta

Av Bengt Olsson

– Nu är det bäst att vi stannar och fyller på bensin.

– Varför då? Jo, bensinmätaren visar att vi bara har ett par liter kvar.

– Hur fungerar bensinmätaren då?

I bensintanken sitter det en givare med en flottör. Flottören består av en kork som flyter på bensinen. I andra änden finns ett motstånd. Flottörarn är kopplad till chassit (0 volt) och varje sida av motståndet är kopplat till bensinmätaren på instrumentpanelen. Beroende på hur mycket bensin som finns i tanken kommer förhållandet mellan ena sidan av motståndet och den andra att ändra sig.

Bensinmätaren består av två elektromagnetiska spolar och en visare. Mittpunkten av spolorna är kopplade till 6 volt, när man vrider på tändningen. Principen påminner om en balansvåg.

Är tanken tom, kommer all ström att gå via ena spolen och genom den mindre delen av resistorn i tankgivaren. Genom att strömmen går via spolen kommer det att bildas ett magnetfält som drar åt sig visaren och vi kan avläsa att bensinmätaren visar tomt.

Fyller vi på bensin, säg halvfyllt, så

kommer det att gå lika mycket ström i båda spolorna, eftersom givaren kommer att vara halvvägs på resistorn. Mätaren visar halvt utslag.

När tanken är full kommer givaren att vara i andra ändan på motståndet. Det innebär att all ström kommer att gå genom den andra spolen och därmed kommer mätaren att visa fullt.

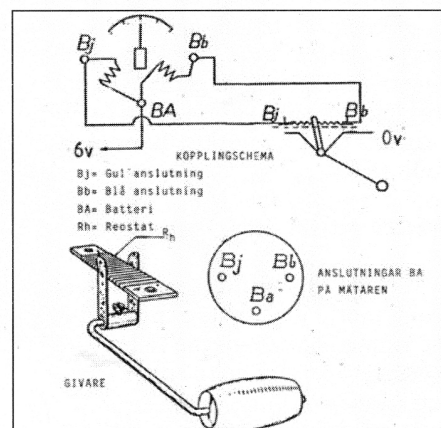
På tidigare modeller så har bensinmätaren en tendens att röra sig i takt med skvalpet i tanken. Detta förbättrades efter 1952 (och på B15 fanns det från början 1938), då givaren försågs med en dämpare. På bilar i dag så sätter man givaren i en separat behållare i tanken, som då förhindrar att givaren rör sig med skvalp och vibrationer.

Tre tillverkare

Bilar fram till juni 1936 hade bensinmätaren graderad på själva mätaren, vilket innebär att varje modell hade olika mätare. Efter 1937 graderades skivan som bensinmätaren, hastighetsmätaren och amperemätaren sitter under, alltså samma bensinmätare fränsett färg. Dock fanns det tre olika tillverkare, O.S., Jäger och Tavannes.

Om bensinmätaren inte fungerar då?

Vanligaste felet är att du har dålig kontakt mellan givaren och mätaren. Kontrollera att elledningarna är



Bj = gul anslutning

Bb = blå anslutning

BA = batteri

Rh = reostat

kopplade och fungerar. Har du tillgång till en voltmeter eller glödlampa, så mät på den mellersta polen på bensinmätaren. Det ska finnas 6 volt där, när tändningen är på.

Det är mycket ovanligt att bensinmätaren går sönder, däremot kan givaren ge problem.

Givaren sitter på bensintanken. Du kan skruva av locket mitt i bagagerummet. På bilar före 1938 får du tyvärr ta ner hela bensintanken. Lossa de tre skrivarerna ovanpå givaren och lyft undan locket. Du kan se två bleck kopplade till givararben, som löper på var sin sida av motståndet.

Axeln är elektriskt kopplad till

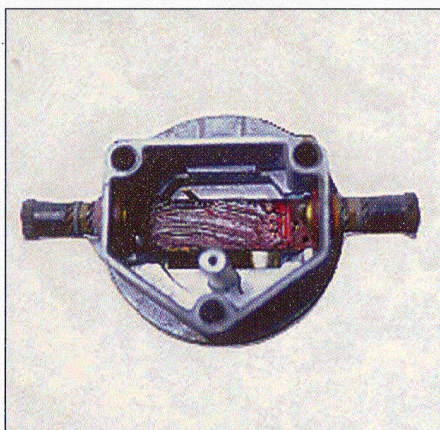
Givare i bensintanken

Givare	Armens längd	Bilmodell	Fabrikat	Tankstorlek	Resistans	Produktionstid
587.503	114 mm	7	Jäger	35 liter		till 10.1934
587.541	163 mm	7 & 11	Jäger	45, 50 liter	110 ohm	
330.216	165 mm	7 & 11L	OS	45 liter	60 ohm	06.1936 –
330.217		11	OS	50 liter		06.1936 –
330.296	165 mm	7 & 11	Tavannes			
330.288	170 mm		Jäger		109 ohm	1945 –
723.041	170 mm		Jäger *	– 07.1952		
723.321	178	11	Jäger**	45, 50 liter	110 ohm	07.1952–07.1957
723.038	260	15	Jäger**	70 liter		1938 – 07.1955

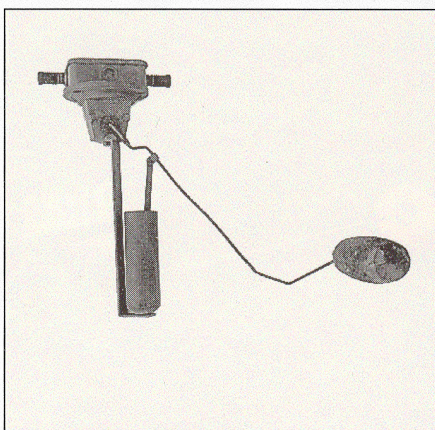
*med dämpare, ersätter 330.288

**med dämpare

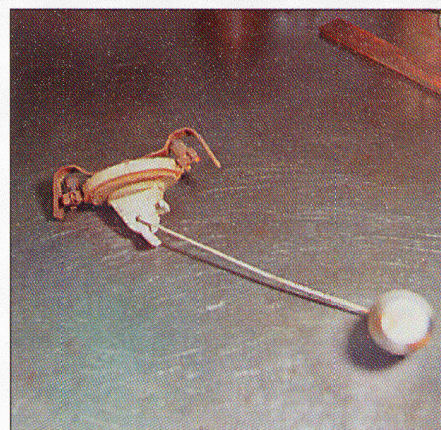
Givarens motstånd är mätt mellan den blå och gula polen.



Givaren med locket borttaget



Givare nr 723.321



Givare 587.541

chassit. Om det inte blir kontakt där, så kommer mätaren att visa på tomt. Var noga med att inte rubba de tunna trådarna på givaren, eftersom

det kommer att ändra förhållandet mellan fullt och tomt. När givaren är i toppläget har du litet motstånd mellan den gula anslutningen och karos-

sen. Likaså när givaren är i bottenläge, så har du kontakt mellan den blå anslutningen och bilens chassi.

Givaren är kopplad till chassit via

Bensinmätare till 7 och 11

Mätare	Färg	Fabrikat	Modell	Gradering	Produktionstid	Resistans
<i>1ere disposition, centralt placerat instrument</i>						
330.068	svart med vit text	Jäger	7 & 11 L	35 liter	till 10.1934	
330.068.01	vit med svart text	Jäger			10.1934 – 06.1936	
330.183	svart med vit text	Jäger	7 & 11 L	45 liter	till 10.1934	
330.183.01	vit med svart text	Jäger			10.1934 – 06.1936	60 ohm
330.107	svart med vit text	Jäger	11	50 liter	till 10.1934	
330.107.01	vit med svart text	Jäger			10.1934 – 06.1936	
<i>2ème disposition, separat klocka på instrumentbrädan</i>						
330.233	svart	Jäger	alla modeller		06.1936 – 11.1937	
330.204	svart	OS	alla modeller		06.1936 – 11.1937	
<i>3ème disposition, klocka i instrumenttavlan</i>						
330.233	svart	Jäger	alla modeller		11.1937 – 07.1949	
330.273	svart, oval form	OS			ersätter 330.204	
330.273.01	svart, rund	OS		45 liter	11.1937 – 07.1949	68 ohm
330.273.02	svart, rund	OS		50 liter	11.1937 – 07.1949	
723.071	svart	Jäger*				
330.295.01		Tavannes		45 liter		
330.295.02		Tavannes		50 liter		
723.302	svart	OS	7 & 11	45 liter	11.1937 – 07.1949	75 ohm
723.063	vit	Jäger	alla modeller		07.1949 – 07.1952	60 ohm
723.064	vit	OS	11 L		07.1949 – 07.1952	60 ohm
723.211	vit	Jäger*	11 & 11 L			
723.308	svart till grå tavla	Jäger	alla modeller		07.1952 – 07.1957	60 ohm

* mätare med text "Petrol", för hastighetsmätare graderade i miles.

Bensinmätare till 15 Six

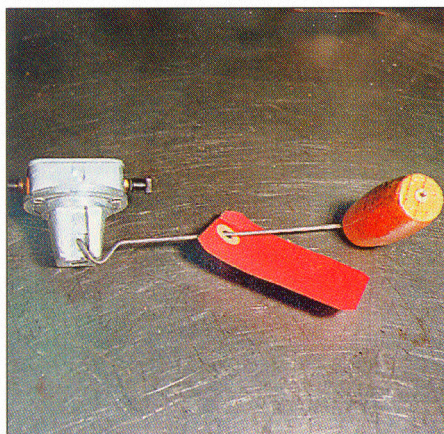
Mätare	Färg	Fabrikat	Gradering	Produktionstid
330.233	svart	Jäger	75 liter	1938 – 07.1949
723.063	vit	Jäger	75 liter	07.1949 – 07.1952
723.308	svart till grå tavla	Jäger	75 liter	07.1952 – 07.1955

Det är intressant att typ 723.302 är graderad i liter. Det behövdes inte då graderingen redan finns på hastighetsmätaren. Antagligen användes den också till någon annan modell.

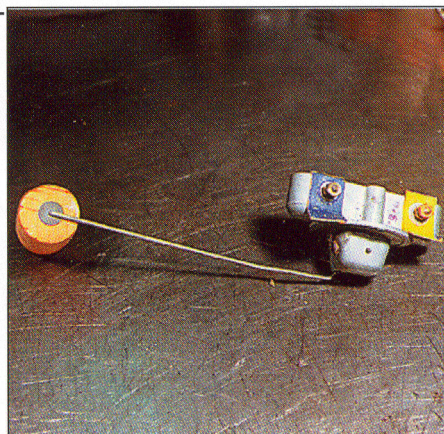
Tidiga givare från mitten av 30-talet har flottör av metall och inte av kork.

7A och 7B har bensinmätare graderade till 39 liter, vilket inte framgår av reservdelskatalogen.

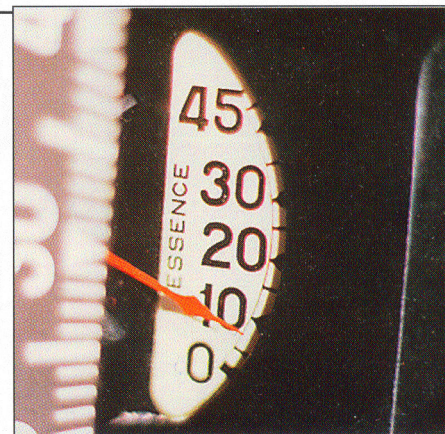
Motståndet är mätt på nya och begagnade delar. en viss variation framkom, så jag har valt ett medelvärde. På mätaren har jag mätt motståndet med båda spolarna i serie, m.a.o. mellan den blå och den gula polen. Tavannes tycks endast ha förekommit de sista åren på 30-talet och in på 40-talet. Något datum har inte kunnat fastställas.



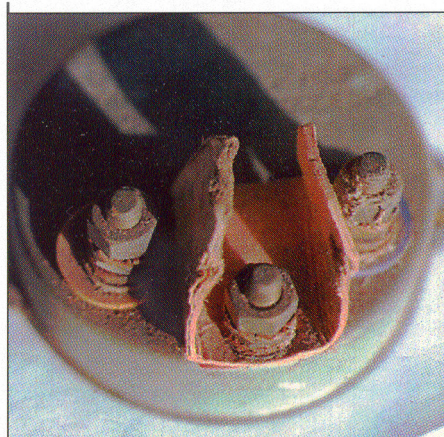
Givare nr 330.288



Givare nr 330.216



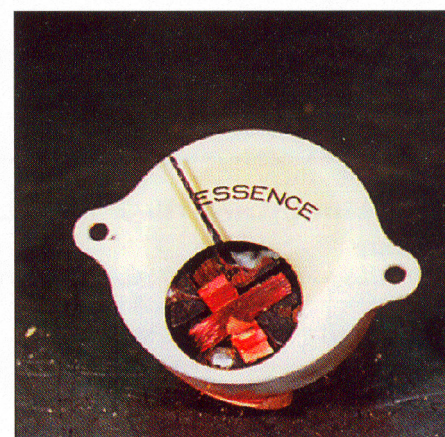
Bensinmätare nr 330.183.01



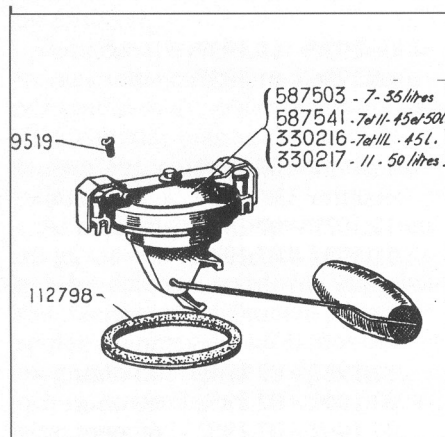
Anslutningarna bak på mätaren



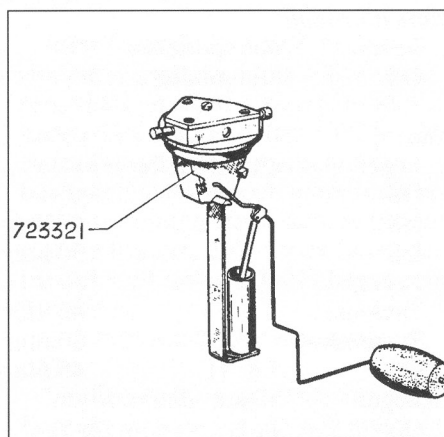
Jæger nr 723.063



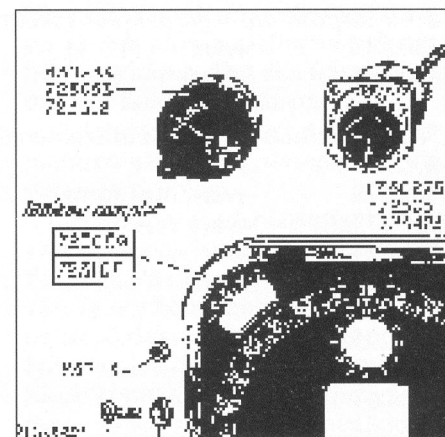
OS nr 723.302



Givare utan dämpare medför att mätaren rör sig när bensinen skvalpar i tanken.



Givare 723.321 är försedd med dämpare, så att inte mätaren ska röra sig med skvalpet i tanken.



Efter 1937 har alla modeller samma mätare. Graderingen finns på huvudtavlan. (Jæger)

bensintanken. För att förhindra att dålig kontakt uppstår är det lämpligt att dra en ny ledning från en av skruvarna på givaren till chassit. Detta är redan gjort på modeller efter -52.

De flesta givarna har en flottör gjord av kork. Denna kork kan med åren vittra sönder. Inspektera korken och kolla att den flyter, annars kommer mätaren att visa tomt hela tiden.

Var noga med att alla packningar är i gott skick när du skruvar ihop givaren. Det kan annars läcka ut dyrbar bensin när du fyller tanken.

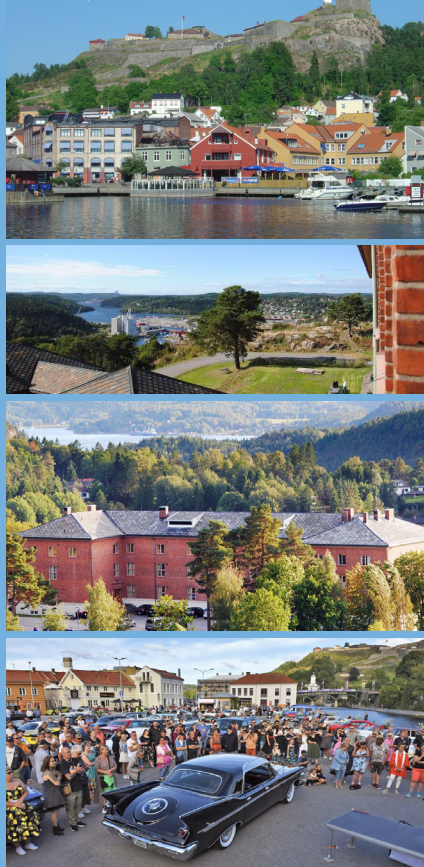
Varning

Bensin är mycket brandfarligt, så var aktsam om du tar ur givaren. En nästan tom tank är farligare än en full, därför att det är bensinångorna som är mest lättantändliga.

Denna artikel publiceras på särskild begäran av Anita Bergström i Nora, som har tröttnat på att sitta vid franska vägkanter med soppatorsk.

Vi har dock inte kunnat villfara hennes begäran att också publicera en karta över Frankrikes Shellstationer. En sådan bör hennes chaufför kunna skaffa själv.

SOMMERTREFF 2024 I HALDEN



Årets sommertreff er lagt til Halden – en kjent by i Østfold ikke langt fra svenskegrensen.

Klubben har reservert rom på Fredriksten Hotell og for de som ønsker det er det også mulig å bo på Fredriksten Camping like i nærheten og da har man mulighet til å være med på festmiddagen på lørdagen og det som blir av arrangementer og treffe de andre i klubben.

Arrangementskomiteen legger opp til at vi kjører ned til Halden sentrum og parkerer bilene våre samlet til glede for byens innbyggere. Tractionistene kan da benytte muligheten for å se seg rundt i Halden.

Det er en flott festning i Halden som er verdt et besøk. Byen har nærhet til sjøen og ligger ved Iddefjorden. Haldenkanalen er ikke langt unna og hvis noen ønsker å oppleve mer er det mye å velge i. Man kan oppleve slusene i kanalen eller om man ønsker å besøke en strand.

Vi håper så mange som mulig kan komme og vi synes det er ekstra hyggelig om våre svenske og danske venner tar kjøreturen til Halden denne helgen.

KORT OM FREDRIKSTEN FESTNING

Fredriksten er en festning i Halden (byen het Fredrikshald fra 1665 til 1928). Forsvarsverk der festningen ligger i dag ble bygget i årene 1640-45 i forbindelse med Hannibalfeiden. Selve Fredriksten festning ble påbegynt i 1661 og er oppkalt etter den dansk-norske kongen Frederik III (1609-1670). Festningsanlegget slik det fremstår i dag er i hovedsak et resultat av utbygging på 1660- og 1670-tallet som følge av at Fredrikshald ble grenseby etter at det tidligere norske området Bohuslän ble svensk territorium i 1658. Det var tapet av Båhus festning til Sverige og de tre svenske angrepene på Halden i 1658 -59 og -60 som hovedsakelig førte til at dansk kongen så nødvendigheten av en ny og sterk festning. Festningen ble beleiret hele seks ganger, men aldri inntatt ved storm. Den svenske kongen Karl XII falt ved festningen den 11. desember 1718 under den svenske beleiringen. Etter Karlstad konvensjonen i 1905 ble festningen nedlagt som krigsfestning.

Historien bak DEN GULE PÆRE

AV TERJE LUND

Det var faktisk 1. verdenskrig som var hovedårsak til at dette fenomenet med gule pærer på kjøretøy dukket opp i Frankrike. Mange kjenner nok til at det på franske kjøretøy var vanlig med gule hovedlys fram til 1993. Det kom nok en del franske biler med hvite lamper til Norge også før den tid, noe som skyldtes at man i Tyskland forbød gule hovedlamper fra 1963. Selv for veteranbiler bestod dette forbudet i mange år. I Tyskland gjelder i dag regelen at dersom kjøretøyet er over 30 år gammelt får man kjøre med gule lamper.

De gule lampene kom som et påbud ca. 1915 under første verdenskrig. Med andre ord for over 100 år siden.

Begrunnelsen var den gang at kjøretøy med elektrisk lys skulle kjennes

igjen som franske biler (og motorsykler.) Dette gjaldt selvsagt også militære kjøretøy. Det fantes i starten av krigen flere eksempler på at man beskjøt egne kjøretøy. Påbudet kom med andre ord som en militær forordning. Man burde vel da på den andre siden av frontlinjen ha forstått at dette var en form for lureri, men tyskerne foretok seg ingen ting.

Under denne krigen ble det selvsagt levert store mengder motorkjøretøy til den franske hær. Det gjorde at man produserte et stort antall gule lamper. Da krigen var over i 1918, ble dette til en standard nærmest av seg selv. Pærene fantes i millioner, og i årevis brukte man etter krigen disse pærene. Til å begynne med av nødvendighetsgrunner. Senere ble det en fransk standard helt til EU-forskrifter satte en ende på fenomenet!



I 1937 kom det til og med en ny lov som gav påbud om gule pærer. Denne ble formelt opphevet i 1993. I praksis betyr det at alle franske biler som er fra denne tiden originalt dermed skal ha gule lamper. Traction ble som kjent satt sammen og solgt også i England, Tyskland og Belgia. Hvorvidt disse hadde hvite eller gule pærer vet jeg ikke. (Biler produsert i Tyskland hadde sikkert hvite pærer)

Det fantes i årevis mange teorier om bruken av gule pærer i Frankrike. Det ble diskutert om det for eksempel lyste bedre i tåke, om de blendet motgående kjøretøy mindre etc.

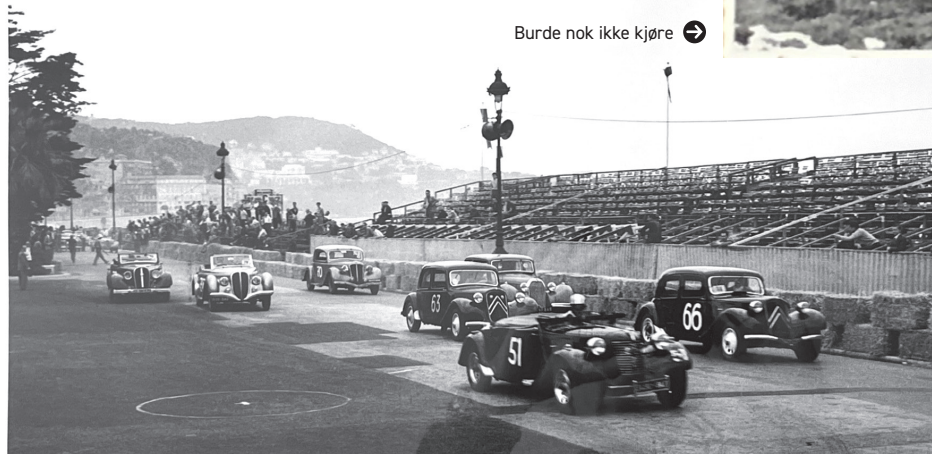
Men grunnen er altså første Verdenskrig!

Terje Lund

Vårstemning fra Knut

Vårt trofaste og skriveglede medlem og delelagersjef Knut Larsen har vært en tur på sitt andre hjemsted, Menton i Frankrike. Han har sendt oss en nydelig liten bunke bilder fra Citroëns hjemland, og jammen dukker ikke Gunnar Høgenhaug og hans cab opp på bildene også. Enjoy!!

Burde nok ikke kjøre →



Hotchkiss - Delahaye - Salmson - Talbot - Citroën

Circuit international de vitesse de Nice - 1949



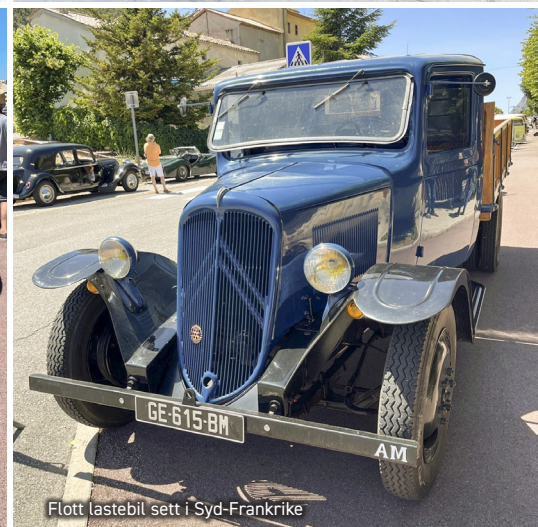
C4 fra 1930



Glemt skatt i grøfta



Litt rusten, men det er ikke alltid utseendet som teller



Flott lastebil sett i Syd-Frankrike



Gunnar Høgenhaugs Cab



En lekker Cab

Veterandag i Elverum

AV STEINAR HOVLAND

Veterandag i Elverum – en utstilling av alle typer kjøretøyer – har lang historie. Alle arrangementene har vært holdt på Glomdalsmuseet i Elverum.

Den første serien av arrangementer var i museets regi på 1990-tallet. Arrangementet i denne formen ble utviklet før tusenårsskiftet.

Fra 2001 har vi hatt Veterandag i Elverum i motorveteranenes regi. Arrangementet er uformelt, gratis for utstillerne, har et eget tema for utstillingen hvert år – men er åpent for alle typer kjøretøyer. Årets tema har vært mange forskjellige: Bilens barndom, Ford 50 år, veteranmopeder, veteran camping, veteran racing, årets nye veteraner, Vauxhall osv.

Veterandag i Elverum har utviklet seg gjennom årene. På noen måter har det blitt enklere for både utstillere, museet, publikum og arrangør. Til tross for at det har kommet mange nye arrangementer, utstillinger og treff i vårt område ser det ut til at oppslutningen øker litt. I 2023 kom det minst 274 biler og 37 motorsykler! Oppslutningen er selvsagt avhengig av været lørdagen før og på selve dagen, men allikevel tar vi dette som et tegn på at arrangementet er godt likt.

Nå er alt klart for at vi kan arrangere Veterandag i Elverum 2024 den 2. juni på Glomdalsmuseet.

Årets tema blir Franske kjøretøyer, og vi samarbeider med arrangørene av Fransk Bildag som blir den 8. juni på Hadeland. Så nå håper vi at vi får biler, motorsykler, landbruksmaskiner og andre ting av fransk produksjon som er eldre enn 1994!

FRANSK BILDAG

i Traction-regi

8.
juni

I år er det vi i Tractionklubben som har ansvaret for Fransk Bildag, sammen med Norsk CX-klubb og Norsk XM-klubb. Arrangementet er på Hadeland Glassverk og datoen er 8. juni. Så nå er det bare å komme.

Hadeland Glassverk har mye å by på, så her må det være lett å fylle bilen med slekt og venner. Vi i Traction-klubben må forsøke å synes godt. Tenk så flaut det ville vært om vi ble usynlige satt opp mot Renault eller Peugeot-folkene.

Fransk bildag har blitt arrangert hvert år siden 2002. Initiativet kom opprinnelig fra Renaultklubben, før Peugeotmiljøet tok arrangementet videre i 2003, og det har hele tiden vært drevet av merkeklubbene og entusiastene, støttet opp av lokale forhandlere og importører.

Allerede det andre arrangementet i rekken, 25. mai 2003 på Akershus festning, samlet over 100 biler av fransk opprinnelse. Året etter flyttet arrangementet til Sjøflyhavna på Fornebu, som også var åsted for arrangementet i 2005, nå med Citroën DS/ID-klubben bak spakene.

Nå er det altså Hadeland Glassverk som er treffstedet og vi, sammen med andre klubber er arrangør. Velkommen alle sammen.



VETERANDAG i Elverum



Utstilling av alle
typer veterankjøretøy

Arr: Motorveteranene Elverum

Veterandag i Elverum 2024

Oppmøte: Glomdalsmuseet søndag 2. juni 2024 kl 1000

Årets tema: Franske kjøretøy.

Alle veterankjøretøy er velkomne!

Spørsmål rettes til: tlf 995 16 799

Historien om sekretærens 11Sport -37 fortsetter

Etter registrering av bilen i september har motoren vært ute 3 ganger.

Motor og girkasse har vært ute og bremse-staget er kortet inn. Hadde valgt å sette inn et justerbart trykkstag inn mot hovedbrems-sylinderen, men dette var for langt (og lengre enn det faste som finnes på de fleste bilene). Det viser seg at det finnes flere staglengder. Hadde ikke sjekket dette. Har «selvfølgelig» flere typer. Det er viktig å sjekke at det er «glapp» slik at hovedbrems-sylinderen slipper bremsetrykket tilbake på ubelastet pedal.

Plassen i motorrommet er så trang at motor/gitarboks måtte ut. Jeg fant en liten bremse-koplings-lekkasje som også ble utbedret mens motoren var ute, men etter motor/gitarboks-montasjeviste det seg at lekkasjen IKKE var borte. Ny motor/gir ut, og enda en gang før alt ble tett. Bremselufting +++

En liten høydeforskjell på hovedlyktene ble også utbedret, så jobben med å ta ut/inn motor var ikke helt bortkastet. Testkjøring av motor, med ny tennings-innstilling etc. med årets første tur ut på veien. Da ble

det oppdaget at tankmåleren ikke fungerte. Sjekket kabelforbindelser, byttet instrumentet i dashbordet, byttet tankmåler, uten at dette hjalp. Derfor måtte jeg inn i arkivet for vedlikeholds-beskrivelser, og fant en artikkel i Svenske B11-bladet om «Bensinmätarens mysterier løsta», skrevet av Bengt Olsson.

Artikkelen er gjengitt i denne utgaven av Citrophile. Der står det at det anbefales å «jorde» tankmåleren, og DET VIRKET. Tanken er ny, med mye lakk som isolasjon og dermed må tanken «jordes». Det viser seg at flottørarmen kan ha flere lengder, og den må justeres slik at den ikke kolliderer med bensintankens «dykkrør». I tillegg er det viktig å tilkople tankmåleren slik at full tank gir fullt tank-måler-utslag. Blå og gul kabel må koples riktig

