



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

Vebjørn Ruud
Stenstrupgate 17, 3616 Kongsberg
Tlf.: 32 73 40 97 / 971 74 806
E-post: Vebjorn.Ruud@asplanviak.no

Visepresident

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

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.: 67 90 32 24 / 901 21 658
E-post: agaupse@online.no

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.: 22 64 04 12/41 64 82 63
E-post: geirmund.jor@fagforbundet.no

Styremedlem

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

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

Forsikringskomité

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

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

STYRET

Klubben drives av et styre som består av 7 medlemmer. Styret jobber med den daglige driften av klubben, økonomi, medlemsaktiviteter, informasjonsarbeid og andre saker som er aktuelle for medlemmene og deres biler. I tillegg yter enkeltmedlemmer en viktig innsats for klubben gjennom konkrete prosjektoppgaver, råd og informasjon, innlegg i klubbbladet etc.

Klubbens delelager er rikholdig og inneholder både nye og brukte deler til fordelaktige priser. Knut Larsen har svært god oversikt. Knut er en travel mann og presiserer at han tar imot bestillinger og forespørslser kun etter arbeidstid på 67 90 08 17 eller e-post knut-larsen@vikenfiber.no

Tekniske spørsmål kan rettes til klubbens styremedlemmer eller til klubbens tekniske konsulent: Reidar Hansen, Grønnebergveien 2, 3250 Larvik. Tlf.: 33 12 72 90. E-post: ialarvik@online.no

Spesialverktøy: Utlånes mot depositum til klubbens medlemmer. Henvend deg til Arve Gaupset, Losbyveien 159, 1475 Finstadjordet. Tlf.: 67 90 32 24 / 901 21 658 E-post: agaupse@online.no

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

CITROPHILE: Har du et tips eller en idé eller kanskje et bilde eller en artikkel kan du ta kontakt med: Geirmund Jor på geirmund.jor@fagforbundet.no eller telefon 41648263.

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:** <http://tn.lmk.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 41422586; 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 avettere gratis i Citrophile. Henvend deg til sekretæren eller redaktøren. Du kan også bruke <http://tn.lmk.no>, www.citrophile.no eller andre kanaler for kjøp og salg.

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

KLUBBENS BANKKONTONR.:
7877.08.67966

DELELAGERET melder at det er komplettert med masse nye deler. Prisene er stort sett uendret, og noe er sågar blitt billigere enn før! Ta kontakt med Knut Larsen PÅ TELEFON 67 90 08 17 (etter arbeidstid!!) eller e-post knut-larsen@vikenfiber.no

VIKTIG MELDING FRA DELELAGERET: Knut henstiller forøvrig til alle som bestiller deler at de må skrive adressen sin når de sender bestilling på e-post. **Deler kan ikke sendes med e-post.....** Telefonnummer er også bra å få i tillegg.

CITROPHILE

Enda en vår – enda et blad

Nå er Tractionen vel ute av garasjen og det er vel smått med tid til lesing. Vi håper likevel at dere tar noen minutter med denne utgaven også.

Vi bringer lesestoff om både det ene og hint. Her skal det være litt for enhver smak.

Vil du prøve deg på å få speedometernåla til å gå jevnt, får du vite hvordan.

God lesning.
Vi sees utover sommeren.

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



Tractionvenner

*Bilmodeller kommer og går
– men Tractionen består!*

De fleste av oss er blitt såpass gamle, at vi husker lanseringen av de bilmodellene som nå dominerer på gammel-biltreffene rundt om i landet. Vi husker da Ford Anglia, med «omvendt» skrå bakrute var ny, og da Mini'n, og den gule Ford Taunusen med bananlignende form kom. Etter det, kom det en mengde pregløse bilmodeller på 70-80-tallet. Bilmodeller, som jeg ikke syns «det var noe med». Men det viser seg altså at mange fatter interesse også for disse

modellene. Og det er kjempebra. På den måten blir bilmodellenes utvikling anskueliggjort og tatt vare på. Interessant er det i dag å se f.eks Trabanten, som på sin måte forteller en spesiell historie, både teknisk og politisk!

Citroen har hatt mange særegne og vakre biler, og har dermed fått mange liebhavere, selv om andelen solgte biler i Norge er beskjeden. Dette gjenspeiles i Citrophiles medlemsklubber. Det er mange som er interessert i Citroen, også utenfor våre medlemsklubber. Men hvor blir det av BXen? BX er en upretensjøs bil, enkelt utformet og en vakker representant for 70-tallets linjer. Etter min mening er det bekymringsfullt få BX-er å se. Jeg håper det er noen som vil jobbe for å holde den på veien!

Og hva skjer når de «datastyrte» bilene blir samleobjekter? Blir det bare eksperter og «stinne lommebøker» som kan ta vare på disse bilene for fremtiden?

Den gedigne og vakre Citroen C6 er allerede i ferd med å bli en samlerbil. Men hvordan ta vare på en Citroen C6, og for den saks skyld, dagens nye biler med alle innebygde datamaskiner? «Krasjede» datamaskiner er i praksis ikke reparerbare! Det er å håpe at yngre generasjoner med bedre innsikt og forståelse for data vil være i stand til å holde disse bilene i gang.

Heldige er vi som har Traction med en relativt enkel og begripelig teknikk. (Bokstavelig talt!)

Vi kan være amatører uten stinn lommebok, og likevel holde på med bevaring av de fine bilene våre.

Nå banker våren på døren, og vi tar nå fatt på en ny sesong. Mange gode opplevelser venter oss. Kanskje kommer noen ny-restaurerte biler til sommertreffet?

Husk å meld dere på til sommertreffet i Stavern 29-31.august. Det blir et fint treff! Noen av oss sees også på Frognerseteren til vårmønstring 24.april.

Med hilsen **Vebjørn Ruud**
«President»

HVOR SKAL VI VÆRE NESTE ÅR?

Kom med forslag om sted for lokalisering av neste års treff, oppfordrer styret. Tenk litt på det, og kanskje none kan få gjort noen undersøkelser om det før årsmøtet.

SOMMERTREFF TRACTION NORVÈGE

**PÅ FREDRIKSVERN I STAVERN
29. – 31. AUGUST**

Pris 2300,- pr. pers for enkeltrom
og 2000,- pr. pers. for dobbeltrom.
(Bad/wc på alle rom.)

PRISEN DEKKER

- Overnatting fra fredag til søndag
- Frokost lørdag og søndag
- Grillmat fredag kveld
- Lunsj på «Syd-Vesten» i Helgeroa lørdag
- Festmiddag (3 retter) lørdag
- Treffkostnader

Påmelding til Anne-Marie Rønningen
Tlf.908 34 681 • E-post: amaronni@sfbjbb.net

FØR 1. JULI



Traction, fortsatt stilig

FOTO: EIRIK HOLM

Hvorfor solgte Tractionen såpass godt i Frankrike etter krigen?

Mange har spurt dette spørsmålet – hvordan kunne en bilmodell selge så godt til tross for sine klare førkrigstrekk i designen?

Bilen så jo etter hvert ganske gammeldags ut, rett og slett. Mange detaljer syntes også å være fra en helt annen tid (og det var jo også helt riktig), om man sammenliknet med de mange moderne modellene som kom i salgslokalene fra de andre fabrikkene. Vi skal holde oss til de andre 3 store leverandørene på det franske etterkrigsmarkedet.

Billettheten i det store landet var i 1946 svært lav, bare 900.000 biler var i bruk, mot over 2,1 millioner i 1939. Et kjempestort marked lå derved åpent for bilprodusentene, selv om økonomien ikke var noe å skryte av på denne tiden. I det første hele året etter krigens slutt ble bare 30.000 biler solgt, mot over 200.000 i 1938 !! Fabrikkene var ikke giret om til personbilproduksjon, og mye av den tilgjengelige kapasiteten gikk til å lage lastebiler, for å bidra til å bygge opp landet etter at naboene hadde forlatt området. Citroën kunne nå profitere på å ha en modell som før krigen var svært moderne, og hadde kommet seg over alle barnesykdommene, mens de andre de første årene måtte slite med førkrigsmodeller som nå solgte dårlig. De nye modellene hadde de samme problemene som Tractionen hadde hatt i 30-årene. De første årene ble produksjonen også hemmet med brist på materialer, og disse forhold gjorde at leveringstiden på en ny Traction i 1951 var to til 3 år! Vår bil hadde et særdeles

godt rykte for driftsikkerhet, utviklet som den nå var, etter 6-7 år før krigen startet.

Hva kunne så de andre levere i konkurranse med vår Traction?

Ford hadde sin Vedette (stjerne, i betydningen filmstjerne/kjendis) som hadde Ford's velkjente lille V8 på 2,2 liter med sideventiler i et karosseri med amerikansk 40-talls design. (ikke ulikt Volvo PV som vel er godt kjent blant nordmenn). Dette var dog en ganske kostbar bil, den kostet litt over 15-6 men hadde innebygget en vesentlig svakhet, en formidabel tørst. Nå kan vi vel si at dette også gjaldt for 15-6, men men. En V8 sideblåser er jo ikke særlig økonomisk, og sammen med en CV-rating på 12 CV, lå den kostnadsmessig klart over en 11CV Traction. Den led også av at den manglet stivhet i karosseriet, som førte til vibrasjoner, knirking, lekkasjer og dårlig veigrep. Dørene passet dårlig, og toppakninger røyk stadig vekk. Legg til dårlig krom og bremses, så man forstå at modellen slet med et dårlig rykte. Som kjent eies et dårlig rykte til evig tid, så forbedringer hjalp lite på salget. I 1951 solgte den halvparten av Citroëns 11, så noen salgs-stjerne ble den ikke. Utpå året -51 kom så Simca med sin Aronde, en bil som strengt tatt var mindre enn Citroën, men hadde like bra plass som en 11BL samt et bra baggasjerom. Skattemessig kom den også

bra ut, med sin 7 CV-rating, allikevel med nesten like gode ytelser som Tractionen, noe som særlig skyldtes at den fikk noe som Citroën burde hatt, nemlig 4 gir. Problemene var dog noe av de samme som Vedette, og eierne sammenliknet bilen med et akvarium på grunn av de store lekkasjene! Man kan vel da anta at nedre del var ganske tett ;-). Legg til dårlig lakk og støtdempere, så forstår man at det var tryggere å kjøpe en noe gammeldags, men driftsikker Traction.

Renault hadde sin Frégate, som de fikk fram til -51, men den var på samme måte en stor skuffelse. Ved første øyekast var det en moderne, veldesignet modell, med romslig koffertrom, noe Tractionen manglet, men motor og girkasse var alt annet enn silke, den fungerte tregere enn Tractionen og salget var også her bare halvparten opp til -53, men ettersom feilene ble rettet, fikk den langt bedre salg, til tross for en frisk pris. Kun 10.342 Frégate forlot båndet i -52, og 27.878 stykker i -53, fremdeles bare halvparten av konkurrenten, men: I -55 doblet salget i forhold til året før. Slikt spiste markedsandeler.

Den eneste som kom greit ut av introduksjonen av sin etterkrigsbil var Peugeot, med sin 203 på 7 CV. Denne var ingen rakett, men den var ikke selvødeleggende, hadde 4 gir og bra rom for kofferters pluss moderne design. Med en pris omtrent som en 11 Normale, lett kjørt og rimelig



Simca Vedette stor, dyr og tørst



stillestående, ble den en hit, og solgte bedre enn Citroën's mellomklassebil i alle 50-årene.

1953 ble vippepunktet for Tractionen. Tiden innhentet etter hvert vår gamle kriger. Dens åpenbare svakheter kom mer og mer til syne ettersom mer moderne modeller overtok. Det var de velkjente tingene; den var tungkjørt, hadde stor svingradius, bare 3 gir, lite bagasjerom og manglet skikkelig varmeapparat. Selv om dens kjøreegenskaper stadig ble fremhevet, var dette ikke lenger bra nok. Renault tilbød billigere utgaver av Frégate, med 12 måneders garanti, Simca Aronde og Peugeot (og Panhard) hadde billigere skatt med sine mer effektive motorer, så nå gikk salget av Tractionene nedover. Introduksjonen av D-motoren kunne ikke gjøre opp for alderen, effekten til den ganske store motoren var ikke imponerende, og bensinforbruket holdt seg omtrent uendret. Det er verdt å merke seg at

alle de nevnte 4-syl. modellene klarte en toppfart på omtrent 120 km/t, selv 7CV-modellene fra Simca og Peugeot. Salget holdt seg merkelig nok ganske bra oppe både i -54 og -55, men nå visste "alle" at en ny, revolusjonerende modell var på trappene. Salget i -53 var nesten 60.000 biler, mens i -55 gikk det 37.232, og -56 ga kun et salg på 21.117 biler (tall inkl. 15-6). I -57 var det slutt, med 3.223 biler, inkl. 2 stk 15-6.

Det er verdt å merke seg at salget på slutten vred seg mot 11N. Det er tydelig at den gode plassen kombinert med lav pris fremdeles appellerte til mange kjøpere, og i -53 og senere ble det solgt flere store enn små 11 CV Citroën. Det var også kjent blant publikum at den nye vidunderbilen DS ville bli mye dyrere enn Tractionen, og den billigere ID kom ikke før i -57.

I 1955 solgte Renault 4CV best, med 138.150 eksemplarer, med Simca Aronde rett

bak, med 115.646 biler. Citroën kom da opp i et salg på 70.050 stk 2 CV, som var blitt en suksess.

Det er mange spørsmål som står ubesvart om Citroën på denne tiden: Hvorfor ble ikke Tractionen modernisert på begynnelsen av 50-tallet? Hvorfor tok de ikke opp kampen med de noe mindre bilene i 7 CV-klassen, som etterhvert solgte svært bra? Hvorfor gjorde de samme "feilen" som på 30-tallet og gapte over den formidable oppgaven å skape en totalt ny og dyr bilmodell (DS) med et utall av nye konstruksjoner? Vi får vel aldri vite – kanskje det var bra det gikk som det gikk?

Kilder: Vesentlig "Citroën Traction Avant" av Jon Presnell, som sikkert har det meste fra Citroën SA og diverse andre Citroën-bøker, som det finnes mange av.



Renault Frégate



Simca Aronde

Når vi først er i gang, kan vi jo se på Tractionens konkurrenter her hjemme i 1951. Dataene er fra Hvem – Hva – Hvor, 1952-utgaven, der utvalget for året før er satt opp i tabellform:

Citroën 11 BL "Sport"	56 Hk	1911 ccm	4-syl	Kr 16.000,-
Citroën 11 BN "Normale"	56 Hk	1911 ccm	4-syl	Kr 17.000,-
Citroën 15-6	77 Hk	2867 ccm	6-syl	Kr 22.800,-
Ford Vedette	65 Hk	2157 ccm	8-syl	Kr 21.000,-
Simca Aronde	45 Hk	1221 ccm	4-syl	Kr 17.200,-
Fiat 1400	45 Hk	1395 ccm	4-syl	Kr 19.700,-
Peugeot 203	42 Hk	1290 ccm	4-syl	Kr 15.500,-
Renault Frégate	60 Hk	1997 ccm	4-syl.	Kr 18.500,-
Hansa 1500	52 Hk	1498 ccm	4-syl	Kr 17.450,-
Opel Kapitän	65 Hk	2500 ccm	6-syl	Kr 18.250,-
Mercedes 170 V	45 Hk	1700 ccm	4-syl	Kr 17.500,-
Austin A70	68 Hk	2199 ccm	4-syl	pris ikke oppgitt
Ford Consul	47 Hk	1508 ccm	4-syl	Kr 14.200,-
Ford Zephyr	68 Hk	2262 ccm	6-syl	Kr 15.800,-
Humber Hawk	58 Hk	2267 ccm	4-syl	Kr 19.600,-
Morris Six	70 Hk	2214 ccm	6-syl	Kr 17.600,-
Standard Vanguard	68 Hk	2083 ccm	4-syl	Kr 16.000,-

Dette er hva som kan regnes som noenlunde aktuelle biler som dekket det samme behovet.

Tractionen var ikke spesielt dyr, men det gammelmodige utseendet talte nok imot den. Antallet tilgjengelige modeller var ikke imponerende sett med dagens øyne, og for de fleste hadde utvalget kun akademisk interesse, da kjøpetillatelse måtte til for å oppfylle drømmen om ny bil, noe de færreste fikk. Det skulle gå nesten 10 år før bilsalget ble fritt.

Hur fort kör jag egentligen?

Av Bengt Möllerberg

Citrophile gjengir denne artikkelen som også har stått i det svenske bladet. Den er skrevet av Bengt Möllerberg. Så nå bør det være klart for stabile speedometer i hver eneste norske bil.

Kör jag 90 eller 100 km/tim eller rent av 110? Under flera år har jag irriterat mig på en "fladdrande" hastighetsmätarvisare på vår B15. Problemet (svajet) har tyvärr blivit värre med tiden.

Kör jag 90 eller 100 km/tim eller rent av 110? Under flera år har jag irriterat mig på en "fladdrande" hastighetsmätarvisare på vår B15. Problemet (svajet) har tyvärr blivit värre med tiden. På vår väg till och från Norgeträffen i somras, fick jag gott om tid att fundera över fenomenet. La då märke till att frekvensen i svajet ökade med hastigheten medan amplituden minskade något, föga förvånande kan man kanske tycka, jag kunde också konstatera att svajet hade ett direkt samband med trippmätarens rörelse. Om jag under körning stack in handen under instrumentbrädan och flyttade på hastighetsmätarwiren kunde jag marginellt ändra svajet. Som alla ni andra, har också jag en extra hastighetsmätare liggande bland reservdelarna, så väl hemkommen var det dags att experimentera. Istället för wire använde jag en stel axel (vanlig spik) och en handbormaskin för att driva mätaren. Provkörde mellan 0 – 100 och visaren rör sig nu helt lugnt. Nästa steg blev att provköra med samma wire/hölje som sitter i bilen men med bormaskinen som drivkälla. Nu svajar visaren på samma sätt som i bilen. Varför? Är det fel på wire/hölje eller står felet att finna i mätaren? Eftersom jag får samma svaj med en ny wire var det bara att plocka isär hastighetsmätaren.

Rotationsöverföringen från wire till nålen är ganska simpel och bör inte orsaka problem så länge lager och frigång är OK. Trippmätare och vägmätare stegas fram via varsin hakarm som är excentrisk lagrad och som med jämna mellanrum hakar tag i dom yttersta sifferhjulen och drar fram desamma. När hjulet matats fram till 9 tar det med sig intilliggande hjul o.s.v. Funktionen bygger på friktion mellan sifferhjulen, det är alltså bara dom yttersta hjulen som har kuggkrans. OK, nu kanske man kan ana "felet". Om jag plockar bort hakarmarna och provkör med originalwire och hölje, vad händer då? Sagt och gjort, nu rör sig visaren helt lugnt precis som när jag provade med stel axel. Alltså, antingen kör man med stel axel eller så plockar man bort hakarmarna d.v.s. tripp och vägmätarfunktionen. Men mitt ordningssinne protesterar, så jag får nog fundera ett varv till. När hakarmarna drar fram sifferhjulet går det naturligtvis tyngre att driva wiren och omvänt, lättare, när hakarmarna går i "tomme" d.v.s. går i luften för att hämta nytt grepp. För att förstå vad som händer kan vi betrakta wiren som en lång torsionsstav som likt en fjäder späns upp när man vrider den i ena änden (växellådan) och håller emot i andra änden (hastighetsmätaren) När sedan motståndet släpper d.v.s. när hakarmen går i luften kommer wiren att "sprätta" framåt, man får på så vis en ojämn rotationshastighet på wiren, detta överförs naturligtvis till visaren. OK, nu har vi förstätt problemet, vad göra?

Som jag tidigare nämnt vill man gärna ha kvar vägmätarfunktionen, annars är det ju bara att plocka bort hakarmarna.

På en sport/normale kan man, i alla fall tillfälligt, lösa problemet med en ny wire. Wiren till en B15 är längre och man får inte samma goda effekt som på sporten. Att ersätta wiren med en stel axel känns inte som ett alternativ, eller????

Ja, nu kan ni som absolut inte kan tänka er ett avsteg från originalutförandet sluta läsa. En kort stel axel går att använda, om man bygger om drivningen en smula. Istället för att driva mätaren med wiren kapar man av densamma och låter den driva ett hjul som på lämpligt sätt gör om rotationen till en elektrisk signal som i sin tur får driva en elmotor som via en kort axel/wire driver hastighetsmätaren, lätt som en plätt.

Så kan man också lösa ett problem, eller kanske är det ett ickeproblem. Ett annat sätt är att ersätta del av wiren med en rak stel axel, men det visar sig att wiren får inte vara mer än 50 cm. lång för att få en helt stabil gång. Andra förslag är att byta ut hakarmarna mot en liten växellåda, 50:1, för att få ett kontinuerligt motstånd för wiren, eller bromsa wiren under den tid hakarmarna hämtar nytt grepp. Innan man vidtar några åtgärder alls, bör man kontrollera att ingen klåfingrig "instrumentmakare" flyttat på drivningen av hakarmarna. "Någon" har kanske monterat hakarmarna så att dom driver samtidigt. Hakarmarna skall dra fram sifferhjulen växelvis för att jämna ut motståndet i wiren.

Jag vet naturligtvis att de flesta av oss accepterar en svajande hastighetsmätarvisare eller rent av tycker att det hör till, men det kan ju vara kul att veta vad det beror på.

Apropå hastighetsmätare, i Transportstyrelsens Författningssamling TSFS 2013:63 Vägtrafik, http://www.transportstyrelsen.se/tsfs/TSFS%202013_63.pdf, har jag hittat följande: 33 Kap.6-- "Hastighetsmätare installerad i bil av årsmodell 1980 eller tidigare får ha en felvisning på maximalt 10% av den verkliga hastigheten".

Något annat som kan vara bra att känna till när vi kör moderna bilar: samma Kap. 5-- Hastighetsmätare installerad i bil av årsmodell 1981 eller senare får inte visa hastighet som är mindre än den verkliga. Visad hastighet (V1) och verklig (V2) skall vid hastigheter mellan 40km/h och 140km/h uppfylla kravet,

$$V_1 - V_2 \leq \frac{V_2}{20} + 10$$

Mätaren får alltså inte visa för lite, men en hel delför mycket, vilket dom faktiskt gör i flertalet moderna bilar.



“

Ved en tilfeldighet kom jeg over en gammel Renault på verkstedet til en kompis her om dagen. Bilen var en Renault Celtaquat- tre, og med en gang gikk tankene til vår kjære Traction, som var en klar konkur- rent til denne.



Foto: Eirik Holm

Citroën Traction Avant vs. Renault Celtaquat 1937

Ved nærmere studier, kom det frem at denne også kom på markedet i 1934, som en 8CV modell, og den ble derved en bilmodell kjøperne naturlig vurderte om de skulle kjøpe ny bil i denne klassen. Den mest nærliggende modell av Tractionen ble nok 7C, og her er nøkkeldataene for modellene:

	RENAULT:	CITROËN 7C:
MOTOR:	4-cyl. 1463 ccm 30Hk Sideventiler	4-cyl. 1628 ccm 36 Hk Toppventiler
CHASSIS:	Ramme	Selvbærende
KAROSSERI:	Bygget på trerammer	Helstål «monocoque»
FJÆRER:	Bladfjærer	Torsjonsfjærer
STØTDEMPERE:	Armtype	Teleskop fra 1935
BREMSER:	Mekaniske, virer og stag	Hydrauliske
STYRING:	Snekkestyring	Tannstang
DRIFT:	Bakhjul	Forhjul
PRIS:	20.000 FF	23.500 FF



Det er vanskelig å tenke seg to biler, så like, men tross det så forskjellige! Renaulten var meget konservativ, det mest moderne var «strømlin- jeformen» som på Amerikanske biler, og med samme smale og høye form og med et karosseri bygget med platekledd trerammer. Den totale konservatisme. Renaulten kostet i starten 900 franc mer enn 7C, men i 1937 var den priset en god del under 7C. Kanskje ville Michelin/Citroën prøve å dekke opp noe av det store tapet Traction Avant-modellen hadde dratt på seg i starten, og kanskje så Renault at prisen måtte ned for å få solgt en såpass gammeldags modell?

Fasit er i alle fall at egenskapene var totalt forskjellige – Renaultens stive aksler, dens tverr- liggende bladfjær bak, dårlige bremsesom trengte hyppig justering, forholdsvis stor tørst og dårlige stabilitet og kjøreegenskaper gjorde den til en riktig «Anti-Traction», egentlig som den var ment å være. Trolig var det mindre problemer med den de første årene, men etterhvert som Tractionen ble utviklet, havnet Renaulten snart i bakleksa. Modellen gikk ut i 1938.

En nesten helt objektiv sammenlikning, av Knut Larsen



STRØMSTAD MAI 2004

Arve og den eldste 11-eren?

FOTO: EIRIK HO



Er den virkelig den eldste?

I forrige nummer av Citrophile kom vi i skade for å skrive at Arve og Ellen Gaupsets bil er verdens eldste Traction. Gunnar Høgenhaug tok raskt kontak og skrev at redaktøren nok ikke var på helt trygg grunn her. Gunnar skriver:

Hei,
som leser av Citrophile og Traction eier, har jeg etter hvert kommet over tre biler som gjør krav på å være verdens eldste. I Autoworld i Bryssel står det en grå bil med sorte skjerm, type 7 med 1,529 liters motor som gjør krav på at den er verdens eldste. Den har det laveste chassisnummeret, men det står ikke hva det er. En nesten likedan bil var avbildet i 75 års jubileumsnum-

meret til Traction Universelle i Frankrike. Artikkelen om den vedlegges og den har chassisnr: 97 og er en type 7A. Den ble solgt i oktober 34 og karosseriet har nr. AT 02 12. Motoren er en 7 CV med boring og slag på 72 X og 80 mm og 32 HK. Det betyr at den har 1,3 liters motoren. Derved må den i Holland være en 7 B og derved en senere modell.

Det står om Arve Gaupseths bil i siste nr. av Citrophile og den lanseres som verdens eldste også. Men chassisnummeret står ikke der. For noen år siden skrev jeg en artikkel om denne bilen for Norsk Motorveteran , men jeg har ikke det bladet her i Frankrike nå. Jeg husker ikke chassisnummeret i hodet heller.

Jeg synes dette mysteriet må oppklares så vi slipper å ligge søvnløs om nettene og lure på hvilken som er den eldste.

PS Nå fant jeg bildene fra reportasjen om Arve Gaupseths bil. Der ser det ut som det er ch.nr 136 og at det er en type 11, og da må jo den franske være den eldste allikevel; Eller hva DS. Hilsen Gunnar Høgenhaug (i eksil i Frankrike) men det er helt fint. Jeg sender deg også et bilde av den belgiske separat.

Jeg tittet på forstørrelsen av Gaupseths bil. Chassisnummeret så ut til å være 186. og at det er en type 11. Det kan vel da slås fast at det kanskje er den eldste type 11 i verden? Kanskje den i Belgia er den eldste type 7 B i verden.

VELKOMMEN TIL FRANSK BILDAG på Blaafarveværket i Modum

LØRDAG 14. JUNI MELLOM 1100 OG 1500
(NB. LØRDAG DENNE GANG)



Foto Audun Jahren

ARRANGØR: TRACTION NORVÈGE Kontaktperson: Ottar Kaasa Tlf. 971 22 481 ottar.kaasa@gmail.com

Denne sesongen viser Blaafarveværket bl.a. bilder av Th.Kittelsen



Elektromøte

Tor Stein Hella åpnet både hjem og garasje/verksted for Tractionklubben. Tema var elektro, og det er virkelig noe Tor Stein kan. De som var der meldte om at de hadde lært mye. Det var både hyggelig og lærerikt; klubben har vel aldri dratt hjem så sent fra et klubbmøte noen gang. Bra!

Det er ikke lett å få noe mer ut av et såpass uryddig motiv som denne gjengen, men jammen har kona til Eirik Holm en stø hånd på kameraet og et godt blikk for motiver, (hvis man syns gamle gubber er pent, vel og merke).

LØST OG FAST

Etter en fin avslutning på vinteren er det flere tractioner som allerede er tatt ut.

Knut Larsen har allerede kjørt flere turer, Audun's Maigret startet lett, og sekretærens 15Six startet etter kun 4-5 omdreininger på motoren.

Det omsettes biler:

En 11BL-37 (ex. Finn Kornfeldt) har stått på Finn.no over noe tid, og det er visstnok flere interessenter.

En franskimportert 11 Familiale fra -55, et komplett objekt, blir lagt ut for salg på Finn.no i disse dager.

Flere fra klubben har meldt seg på Svenska B11-klubbens treff i Jönköping i pinsehelga 6-8 juni. Vi har også fått en invitasjon fra Traction Avant Danmark om deltakelse på deres treff 22-24. august på Bornholm.

Det 16'nde ICCCR vil bli arrangert i 2016 i Nederland. Start planleggingen allerede nå !!!!!

Sekretæren

NYTTIGE DATOER

- 3. mai NVK's vår-Ekebergmarked
- 6. juni Nasjonal Motordag
- 6-9. juni Svenska B11-klubbens sommarmøte
- 14. juni Fransk bildag på Blaafarveverket kl. 1100-1500.

- 14. juni. Bingentreffet. Vi kjører til Jorunn og Andreas Haare i Bingen etter at Fransk Bildag er avsluttet.
- 22-24. aug Traction Avant Danmarks sommertreff på Bornholm
- 29-31. aug Traction Norvege's Sommertreff i Stavern.
- 20. sept. NVK's høst-Ekebergmarked

GARDERMOEN MEMORIAL 2014

LØRDAG 24. MAI KL. 12:00

Arrangør: Norsk Veteranvogn Klubb, Motorsportgruppen



Vi har gleden av å invitere til det tradisjonsrike «GMM 2014» i utvidet form!

Løpet er åpent for historiske kjøretøy for 1962 etter FIA reglement, og for medlemmer av LMK-tilsluttede klubber med klasser for før- og etterkrigs kjøretøy!

Løpet kjøres på Gardermoen Raceway på en 1200 meters bane, inndelt i heat på 5 biler. Deltakerne løser engangslisens til kr. 200, og startkontingent på kr. 600.

Påmelding innen 24. April,

tilllegg for ettermelding kr. 200,-.

Adkomst banen ved avtak 52, Militær Flyplass, merket innkjøring Gardermoen Raceway.

Deltakere må ha gyldig førerkort og godkjent hjelm!

Påmeldingsskjema: www.veteranvogn.no

Norsk Veteranvogn Klubb

E-post: N.V.K@online.no – fax 23 38 05 11

Sponsorer:

