auto genial
MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA CITROËNKLUBBEN

NR 268
OKTOBER 2015
PRIS: 80 SEK

2CV träffen i Polen

– 90 svenska ekipage stack till Torun



PROVKÖRD – EURO6-MOTORERNA OCH NYA AUTOMATLÅDAN EAT6



TYSKA RALLYT – ASFALTSRALLYT DÄR ALLA GENAR I KURVOR



TIPS! – SÅ HÄR LÅTT LYFTER DU EN NEDSJUNKEN CITROËN

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se

innehåll

NR 268 • OKTOBER 2015 • UPLAGA 2 000 EXEMPLAR

4 AKTUELLT & NOTISER **6** RIKSRONDEN **9** PÅ KUNGLIG MARK **10** 2CV TRÄFFEN I POLEN **14** PROVKÖRD DE NYA EURO6-MOTORERNA **17** SNAPPHANERALLYT **18** KONCEPTBILAR: AIRCROSS OCH CACTUS M **20** I BRANDENS SPÅR **22** SÅ HÄR LYFTER DU EN NERSJUNKEN CITROËN **26** SUCCÉ FÖR DS 60 ÅR PÅ THULINTRÄFFEN **28** SPORTNYTT RALLY TYSKLAND: FLEXIBELT VÄGGREPP UTMANAR **30** KÖP&SÄLJ • NYA MEDLEMMAR **31** BOUTIQUEN

autogénial

REDAKTION
Lars Ivar Nilsson, 060-57 06 96
lassenisse@gmail.com
Lorentz Österling, 0707-12 25 53
lorentz@alosterling.se
Kerstin Olvén, 0150-321 14
kerstinolven@hotmail.com

ANSVARIG UTGIVARE
Johan Bodin
ordforande@citroenklubben.se

RADANNONSER
Lars Ivar Nilsson
lassenisse@gmail.com

FÖRETAGSANNONSER
Johan Bodin
ordforande@citroenklubben.se

GRAFISK FORMGIVNING
Stini Persson/Artini Design&Photo ab
08-640 20 30, stini@artini.se

TRYCK OCH DISTRIBUTION
Ale Tryckteam AB, Bohus

REGISTER & ADRESSÄNDRING
Lars Öhrvall, Sankt Olofsgatan 48,
753 30 Uppsala
018-10 46 04 fax 0708-26 32 24
caban@swipnet.se

Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera, korrigera, förkorta eller expandera insänt material om ej annat angetts av författaren.

ANNONSPRISER
Företagsannonsörer:
Kontakta Johan Bodin, 08-568 499 88.
Radannonser gratis för medlemmar,
50 SEK för ickemedlemmar.

© Respektive författare. För allmänt material; Svenska Citroënklubben. Texten får gärna citeras om källan anges. För det fall en artikel undantages härifrån skall den enskilda författaren ange detta. Det är omöjligt för oss att kontrollera alla uppgifter i denna tidning. Varken Svenska Citroënklubben eller någon enskild författare ansvarar för möjlig skada på grund av fel eller avsaknad av information i artiklarna.

REDAKTIONEN

Möten, möten, möten!

INGET ÄR SÅ dött som en död padda, så sant. Knappt en hand fick rum att nå marken med den gröna pölen. I sin grönskande prakt försvann oljan snabbt och miljösnällt genom naturlig infiltration. Hur vi fick upp Hoodie på trailern har också sjunkit undan genom en slags naturlig infiltration, det är nu några år sedan, men troligtvis var det med hjälp av kraftuttryck och inte vidare skonsamt. Helt säkert inte som Michael Elinder skulle gjort. Vad jag däremot minns väl är den visserligen nesliga hemfärden, men att jag äntligen fick nytta av mitt vidlyftiga körkort med nästan oräkneligt antal bokstäver och bokstavskombinationer. Och av kom den liksom av sig själv i en rasande fart. Det minns jag.

Michaels tips här i Bladet kom lite sent för min del, men är säkert till glädje för många andra hydraulräddande hjältar. Jag hade i alla fall låtit 53 kilo domkraft bli kvar hemma.

Oktobernumret av Autogënial är som alltid drivande redaktörs dröm, fullt av mötesrapporter från alla tänkbara håll, inte minst från Polen. De bara kommer som av sig självt på löpande band från olika medlemmar. Samt ytterligt generöst med bilder, typ jag skickar allihop, kanske 50 stycken, så får du välja själv. Jag är urusel på att välja, jag får ångest av att välja mellan bilkaravaner, grillande mötesdeltagare, detaljer av udda lösningar och öppna motorhuvar. Tack och lov finns nu den fullkomligt oändliga hemsidan som får härbärgera överflödet. Du kollar väl!

Och nu till vädret: Utmärkt mötesväder, måttligt med regn, måttligt med både grader och sol, en sommar för utflykter med bil utan AC, när både hundar och människor kunnat åka utan risk för värmeslag. Och ovanpå det en sagolik höst. Snart väntar garageårstiden, använd den till planering och pyssel inomhus.

Redaktionsgruppen gm Kerstin



FOTO: OLE FJELDE

OMSLAGSFOTO: Från 2CV-träffen i Polen. Jan-Erik Olsson

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se

Vem driver kommande nummer av Autogënial?

AG 269 DECEMBER – LARS IVAR NILSSON
MANUSSTOPP 5 NOVEMBER

MATERIAL TILL AUTOGËNIAL

Autogënial utkommer varannan månad; februari, april, juni, augusti, oktober och december. Tidningen skickas ut i mitten av utgivningsmånaden. **Manus och övrigt material till tidningen** sändes till någon i redaktionen och skall vara oss tillhanda **senast den 5:e i månaden före utgivning**. Om material kommer in senare kan det komma med i nästkommande nummer av tidningen om det fortfarande är aktuellt.

ORDFÖRANDEN

Balsam för själen – så länge det varar

SÅ DÄR JA, då var man tillbaka i garaget igen efter en strålande augusti, kan man väl säga om denna sommar… Finns det något härligare när garaget blivit med en nyinförskaffad vagn. Dessutom nu med ett halvår kvar till nästa säsongsöppning. Det finns således gott om tid att plocka bort och rengöra en väl inkörd motor och låda samt verifiera bromsar och koppling samt kolla in elen. Det är som balsam för själen.

Naturligtvis så kommer det inte att vara länge innan jag finner något riktigt marigt fel samt alla dessa sönderdragna bultskallar och blodiga knogar. men det är ju en annan historia. Det är bara att flytta sig några meter från vagnen och kolla, så är den ju alldeles underbar.

Under sommaren har vi varit med på många träffar samt särskilt firat både 40- och 60 års födelsedag för CX och DS. Dessutom har det varit 2cv Världsmöte i Polen samt många andra nationella träffar.

Inom styrelsen jobbar vi bland annat med vårt arkiv samt alla de gamla filmer som finns. Dessa finns det en avsikt att vi ska göra tillgängliga på hemsidan för våra inloggade medlemmar.

Tänk även på att om du har din bil MHRF försäkrad så får klubben tillbaka en återbäring från MHRF. Kontakta en MHRF besiktigare nu för besiktning samt få mer information vad det innebär för dig och din vagn!

Under vintern är det många lokala möten, håll utkik i kronologen på hemsidan!

Ordförande Johan Bodin



SVENSKA CITROËNKLUBBEN
Göteborgsvägen 91, 431 37 Mölndal
TELEFON 031-706 09 65
PLUSGIRO 55 90 88-0, **ORG NR** 80 20 08-3542
DATAINSPEKT. LICENSNR
802 008 35 42, www.citroenklubben.se

STYRELSE
ORDFÖRANDE Johan Bodin, Stockholm, 0708-302506, cjbodin@gmail.com
VICE ORDFÖRANDE Kerstin Olvén, Katrineholm, 0702-452130, kerstinolven@hotmail.com
SEKRETERARE Torbjörn Ericson Höganäs, 0730-585206, torbjorn.ericson@bwm.se
KASSÖR Bo Ågren, Åkarp, 0733-366160, bo.agren@sydnet.se
LEDAMÖTER
Anders Klinga, Linghem, 070-5127183, anders.klinga@comhem.se
Lars Hallberg, Nyhamnsläge, 0708-175464, info@ordsak.se
Axel Lindgren, Norsborg, 070-9297740, axlindgren@bredband.net
SUPPLEANTER
Helene Fredäng, Göteborg, 070-8796565, helenefredang@hotmail.com
Lars Frykholm, Enebyberg, 0704-563934, frykholm@telia.com
Lars Öhrvall, Uppsala, 0708-263124, caban@swipnet.se
Anders Nyberg, Göteborg, 0703-263141, ofc@telia.com
REVISORER
Leif Holmqvist, Britt-Marie Segersson
REVISORSUPPLEANT
Sture Elnäs
VALBEREDNING
Ingemar Segersson (sammankallande), Carina Holmqvist, Göran Steffenburg, Ole Fjelde

KLUBBEN ÄR ÖPPEN!

Varje tisdag kl 18.30–21.00 från september till maj håller Svenska Citroënklubben öppet hus i klubblokalen i Mölndal. Där finns då minst en person som svarar i telefon (**031-706 09 65**) och bjuder på enkel fika. Man kan komma in och titta i klubbens bok-, tidsskrifts- och videosamlingar eller bara tjôta en stund, som göteborgarna kallar det. Den tredje tisdagen i månaden har Göteborgsavdelningen program i lokalen. Se efter i Kronologen på hemsidan vad som är på gång. Lokalen ligger på Göteborgsvägen 91 i Mölndal, alldeles intill Lackarebäcksmotet på E6. Spårvagnshållplats Lackarebäck.

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se

OSANNOLIKA DJURTRANSPORTER OCH RESERVDELSPRISER. SANT ÄR DOCK ATT ELISABET ARRANGERAT SITT SISTA 2CV-MÖTE OCH TROLIGTVIS ÄR DET SANT ATT DAG HITTAT EN BLÅ LASTCITTRA I SKAGEN.



Osannolika prisskillnader

En ljuddämpare, visserligen till en japansk ickecitroën, sägs kosta 12 840 kronor. Ja, du läser rätt, en halv förmögenhet. Om man inte vill betala det, så finns det exakt samma för 850:- + montering, ett ganska enkelt jobb. Detta är bara ett enda exempel på galna reservdelspriser och det gäller alla bilmodeller.

KO



Inte bara åsnebil. . .

. . . även fårskallar får plats. Lillcittran, en äkta bruksbil.

KO



Skagendrapa

Se vad som finns som firmabil i en skeppshandel i Skagen, underbar variant med fina proportioner!
Lastbilar finns, både stora och små,
den här var så liten, att den stod på min tå
det märkte jag ej förr´n jag började gå.
Då tog det emot men nu är det ju så
att med sko -45 kan man det mesta flytta på,
Skagen är värt ett besök eller två!

Dag Beerver



FOTO: MARTIN CATLOS

Nu får "Någon Annan" ta över

I tio år har Elisabet Johnsson varit aktiv i det som förr hette A-sektionen numera LillcittrA-sektionens styrelse, i flera år som både kassör och sekreterare. Men inte minst har hon tillsammans med Åke runt om i landet arrangerat så gott som samtliga vår- och höstmöten i sektionen, alltid lika välorganiserat och trevligt. Åke har dessutom varit revisor. Vi tackar och bockar!

KO

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se

Törstig i Polen

Citronister for till Polen
törstade efter vin i solen
Vatten i kran det fanns
men inget vin någonstans
öl var den enda alkoholen

Stini

Allvarsord 1*

”Gemensamt för båda bromssystemen (alltså mekaniskt respektive hydrauliskt manövrerat) är att man måste aktgiva på att bromsbeläggen förslitas och bromsarna måste spännas efter. Detta kan göras tills beläggen blivit utslitna. Den första varningen får man genom att bromsarna ’skrika’, vilket beror på att nitarna, som hålla fast bromsbeläggen, när dessa senare blivit nedslitna, komma i kontakt med bromstrummorna. Det lönar sig att låta nita på nya bromsband ty de äro billigare än bromstrummorna!”

* Allvarsorden äro hämtade från den intressanta boken ”Klara bilen själv” av Carl Skånberg. Boken är tryckt 1951 och ger lite perspektiv på både bilens utveckling och bilägarens vedermödor förr. Betänk att dessa råd voro avsedda för den ”vanliga” bilisten, alltså inte för oss gammelbilsentusiaster. För vi känna ju redan till dem och ha redan tagit till vana att kränga däcken av fälgarna vart år för talkning av slangarna. Eller hur?

LÖ

CITROËNNYHETER

Nya namn i ledningen för Citroën Sverige

Den första juli tillträdde Simon Rivier som ny VD för Sverige och Danmark med stationering i Köpenhamn, Simon var tidigare Brand Manager och Sverigechef och har verkat inom Citroën sedan 2003. Han ersätts av Johan Westin som Brand Manager för Sverige, Johan var tidigare eftermarknadschef i Skandinavien. Johan har djupa erfarenheter inom PSA-organisationen och har långa relationer med återförsäljare och serviceverkstäder vilket lovar gott.



Hydraulfjädringens död bekräftad

Vid intervjuer med fransk motorpress under bilsalongen i Frankfurt bekräftade Citroëns VD Linda Jackson, det vi tyvärr hört ifrån flera håll en längre tid. Den nuvarande C5 III blir den sista modellen att ha gashydraulisk fjädring som bygger på de principer som funnits alltsedan B15H och DS på femtiotalet och som varit ett signum för de stora Citroënerna alltsedan dess.

Positivt halvårsresultat för PSA-gruppen

Besparingspaketet ”Back in the Race” som antogs efter fjolårets förluster bedöms hittills vara effektivt. Koncernens nettoomsättning har ökat med 6,9 % jämfört med första halvåret 2014. ”Ett positivt halvårsresultat men vi måste vänta innan vi kan dra några slutsatser” säger Carlos Tavares, styrelseordförande i gruppen. ”Det gäller att alla fortsätter lika fokuserade på att fullfölja planen för att säkra vår återhämtning”.



Kan det bli bättre än så här?

En Citroën fylld till med bredden med choklad! Den rullande chokladbutiken fotograferades på Väla köpcentrum i Helsingborg.
Foto: Mats Alm

Mats Alm



Läcker luckan?

Vem har inte råkat ut för lite dropp från ventilationsluckan på 2CV:n?

Om det läcker i överkant, kleta på rejält med Vaselin. Även infästningen av vindrutetorkarna kan ibland behöva en klick.

Visst fastnar så småningom damm, insekter och diverse från naturen, men tätt är det.

KO



Chevronaltan

Ytterst personligt altanräcke för den äkta citroënisten. Egen design och tillverkning.

Siwe

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se

LOKALAVDELNINGAR & SEKTIONER HAR ORDET



Härlig blandning av Citroëner när Dala- och Västmanlänningar träffas över gränserna!

Västmanland

Hej alla Citroënister i Västmanland med omnejd!
I mitten av juni åkte många av oss till sommarträffen i Tidaholm. Själv var jag bara där en intensiv halvdag med många gamla och nya vänner att språka med. Flera bilar som man bara läst om eller sett på nätet dök plötsligt upp i verkligheten och, som alltid, med intressanta ägare att prata med. För första gången sålde jag dessutom fler delar än jag köpte! Den 16 augusti hade vi Gränsträff mellan Dalarna och Västmanland. Monica Wengrud tog emot på sin gräsmatta, som hon nu gjort i över 20 år! Ett 20-tal Citroëner (och en cykel!) kom, vi fikade, snackade och lyfte huvar. Trevligare sätt att lära sig något nytt och få träffa roligt Citroënfolk är svårt att tänka sig. Stort tack, Monica, för att du låter oss återkomma, helt i Karl-Eriks anda.

JULMÖTE onsdag 2 december kl 19.00. Julmöte med jultallrik på Bäckby i Västerås. Vi är i bottenplanet i höghuset norr om vårdcentralen vid Bäckby centrum i Västerås, Välljärnsgatan 490. Vi tittar på bilder, snackar Citroën och äter jultallrik tillsammans. Jag måste ha föranmälan senast dagen innan för att kunna inhandla rätt mängd mat.

Ring mig på 021-14 69 59 eller 070-568 05 39.

Citroënhälsningar Michael

Gävleborg

Nyss hemkomna från vårt lokalmöte vid Gävlebro, där vi brukar vara mellan 7–10 personer. Några av våra medlemmar har varit på DS träff i Dalarna, själv var jag och mannen på LillcittrAträff i Hallstahammar. Cruisingen i Gävle i slutet av augusti var välbesökt, speciellt av diverse amerikanare men vi med vår 2cv 59 och en Ami 6 var i rullning!

Den 20 september åkte vi från Gävleborg (15 pers) till ett ganska nystartat bilmuseum i Härnösand. Efter denna utflykt kommer vi att ha träffar varannan vecka och alternerar mellan Gävle bro och Hacke gård. Janne Hollsten sköter mailutskick om ni är intresserade att komma!

God Höst önskar Elena, Gävleborg

Göteborg

Hej klubbmedlemmar på Västkusten!
Sedan rapporten i AG 266 har det hänt en hel del i Göteborgsavdelningen. Vi hade årsmöte den 19 maj, hela styrelsen omvaldes. Mötet gillade hur verksamheten hade bedrivits och ser fram emot samma engagemang detta år.

Flera västkustare deltog på den Nordiska Gränsträffen som detta år var i Norge och Lillehammer. Fint väder men svinkalla nätter, vi som bodde i tält fick pälsa på oss ordentligt. Vid landskampen mellan de nordiska länderna skulle varje land delta med 4 personer, och då det bara fanns två finska deltagare ställde Kenneth Alexandersson och jag upp så de fick fullt lag. Och med bravur minsann, Finland vann.

Kajträffarna i Göteborg varje onsdag kväll kom igång och Citroënklubbens Göteborgsadvelning stod som värd den 10 juni, en av de sällsynta vackra dagarna i juni. Mycket lyckat.

Senare i juni var det dags för Citroënklubbens Sommarträff i Hökensås, även vid denna träff såg jag många medlemmar från västkusten. En jättekul träff från torsdag till söndag, som avslutades med klubbens årsmöte. Två från vår avdelning valdes in i klubbens styrelse nämligen omval av Anders Nyberg och nyval av Helene Fredäng.

I slutet av juli så var vi ett 15-tal Cittror från vår region som reste till 2cv Världsmöte i Polen. Resan dit gjordes i lite olika grupperingar, men väl på plats samlades vi alla i det svenska lägret. Ett perfekt arrangemang med bra väder, platt campingplats (flygfält) och väl fungerande duschar och toaletter. Vi var fem svenska ekipage som efter träffen deltog i 6-dagars raiden som hade arrangerats, totalt deltog 55 bilar från hela världen i raiden.

KRONOLOGEN

Oktober

17	11.00	Stockholm	Höstutflykt till JP Johanssons museum, Enköping
20	18.30	Göteborg	Månadsmöte i klubblokalen
24	11.00	Skåneland	Träff hos Nilsson och Lind, Citroën i Lund

November

11	19.00	Dalarna	Månadsmöte med filmafton, Stirling Sjöö
17	18.30	Göteborg	Månadsmöte med program
18	18.00	Skåneland	Ord och bild i Dalby

December

2	19.00	Västmanland	Julmöte med jultallrik
9	19.00	Dalarna	Julfest
15	18.30	Göteborg	Julfest i klubblokalen

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se

Lokala avdelningarna – Svenska Citroënklubben är öppen för alla Citroënmodeller

Norra Norrland Leif Holmqvist, Kåge, 0910-72 11 05
och Gunnar Hedborg, Arvidsjaur, 0960-13264
Jämtland & Härjedalen Björn Lundkvist, Östersund, 0708-23 88 74
Mittlän Lars I Nilsson, Bergeforsen, 060-57 06 96
Gävleborg Elena Rossi Johansson, Gävle, 026-12 28 08,
Hans Dahlin, Hamrångefjärden, 026-60 20 22
Dalarna Jörgen Britts, Leksand, 0247-603 55
Uppsala Manda Björling, Uppsala, 018-36 36 69
Stockholm Axel Lindgren, Stockholm 08-531 794 63
Västmanland Michael Elinder, Västerås, 021-14 69 59
Skaraborg P-O Andersson, Götene, 0511-597 42
Göteborg Helene Fredäng, Göteborg, 070-879 65 65
Skåneland Anders Eklöw, Tomelilla, 0417-331 33
LillcittrAsektionen Ole Fjelde, Danderyd, 08-755 41 45
DSektionen Mikael Eriksson, Svalöv, 070-686 91 81
SM-sektionen Lars Frykholm, Enebyberg, 08-758 33 24
XM-sektionen Bjarne Lundin, Klippan, 070-436 88 62
CX-sektionen Lars I Nilsson, Bergeforsen, 060-57 06 96



Trevlig uppställning av cittror på stranden i Skanör!

Även skåneavdelningens snapphanerally i augusti hade besök av ett par västkustare, Sop-Arne på väg hem ifrån Polen och Sko-Anders som kom ifrån Göteborg.

Den senaste träffen där jag träffade på västkustare var på Lillcittrasektionens höstträff i Hallstahammar 4-6 september. Grill på fredagkväll och på lördag utflykt till området för den stora skogsbranden i augusti 2014. Mäktigt.

Lite om framtiden: Öppet hus varje tisdag i klubblokalen är igång sedan 2 september och tredje tisdagen i månaden är det ett arrangemang av något slag. Det bästa sättet att hålla dig uppdaterad om dessa aktiviteter är att kolla på kronologen på klubbens hemsida och även på Göteborgsavdelningens del av hemsidan.

Hösthälsningar Ingemar

Skåneland

Först kort om Skånelands mailinglista. Inför varje möte skickar jag ut en påminnelse till de medlemmar i Skåne med omnejd som har lämnat aktuell epostadress till klubben. Jag skickar f n meddelanden till nästan 220 medlemmar men det finns ändå ett 80-tal i Skåne och angränsande landsdelar som inte har angett någon epostadress. Så om du inte får någon information om möten men vill ha sådana påminnelser, kontakta mig på adressen ”skane.citroenklubben@gmail.com”, så lägger jag till dig.

Våra sommarmöten har varit välbesökta, det började jättebra i Skanör i vackert väder och fortsatte Skåne runt med möten på Löddeköpinge, i klubbens monter på Thulinträffen i Landskrona, vid Luhrsjön i Hässleholm, i Mölle hamn och slutligen i Gärsnäs. Vädret var de flesta gångerna på vår sida, så det var en lyckad sommar för Skånelands del.

Hösten inleddes den 12 september med XM-sektionens möte och firandet av DS 60 år i Köpenhamn. Tyvärr kolliderade mötena, mer om det i nästa nr av Autogenial. I oktober är vi inbjudna till Citroënfirman Nilsson & Lind i Lund för att titta på Citroëns nya och nyare bilar, förhoppningsvis med någon bil på lyft, så vi kan se hur undersidan ser ut. I november visar Lars Cronvall och Anders Eklöw bilder från det stora mötet i Polen och hur det gick till när Lars gjorde en Akademi av en Ami 8 och en Acadiane.

Vi ses!

Hans

INBJUDAN: Citroënklubben

Sommarmötet 2016 i Lidköping

Citroënklubbens stora sommarmöte med årsmöte 2016 kommer att förläggas till charmiga småstaden Lidköping vid Vänern.



FOTO STINI PERSSON

16-19 juni, som alltid helgen före midsommar, träffas vi för att återigen sparka däck, åka på utflykt, handla grejer, vinna fina priser på tips och tävlingar, bada i Vänern och äta gott, både eget grillat och på restaurang. Bland annat kommer vi att besöka Läckö Slott. Klubben bjuder på slottsinträde och sponsrar middagen. Alla modeller lika välkomna!

SM-sektionen

Ännu en gång har ett antal medlemmar i SM Suède samlats till den träffhelg som vi av tradition brukar hålla någon vecka in i september sedan slutet av nittiotalet. På de åren har vi besökt en mängd olika utflyktsmål; oftast i Mellansverige men också fyra gånger i Skåne och ett par gånger i Västergötland och Värmland. Alla SCK-medlemmar naturligtvis välkomna att vara med och modellurvalet har till stor del kommit att innehålla DS vid sidan av SM.

I år fick vi sällskap av några medlemmar som inte varit med förut och vi hoppas på flera nya deltagare nästa gång. Otroligt glädjande är det förstås att de barn som troget följt med år efter år fortfarande gör det; nu som allt vuxnare ungdomar. Årets bilurval blev sju SM, fem DS, en XM 24V och en C5. Vi hade två norska och ett holländskt SM-ekipage bland deltagarna. Erik Engebretsen från Drammen har varit med nästan varje år sedan han köpte sin bil år 2001 och Clemens Maas har rest från Holland fjorton gånger med sin blå SM som han nu tyvärr har sålt, sista resan blev till träffen! På alla dessa resor har han blivit stående en enda gång med en bensinpump som gav upp – ett hyfsat facit för en fyrtiofyra år gammal bil!

I år återvände vi till Västmanland, samlingen skedde vid bilmuséet i Köping som är väl värt ett besök. Därifrån drog vi norrut för att landa i Uttersberg och Galleri Astley som visade sig vara ett konstcentrum av mycket hög klass. Årsmötet (varvid styrelsen omvaldes), middag och övernattning hade vi förlagt till Färna Herrgård någon mil därifrån. På söndagen var det så dags för besök på Oljeön i världsarvet Ängelsberg där vi fick en fantastiskt intressant guidning i det som en gång var Sveriges första raffinaderi där bl a lampolja producerades ur importerad »

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se

amerikansk råolja. Med tanke på att oljeutvinningen i USA började år 1859 får man säga att det var framsynt att starta en sådan verksamhet redan på 1870-talet.

Vi kommer att hålla den vanliga nivån på vår verksamhet med en garageträff framåt våren och så höstmötet. En internationell SM-träff 2016 kommer att anordnas av den holländska klubben under pingsten – kanske kan några av oss delta där. Jag återkommer med information på hemsidan, som förresten nu har fyllts på med tekniskt innehåll.

Lasse Frykholm

LillcittrA sektionen

Sommaren skärpte sig till slut och solen och värmen öste ner over oss under hela augusti. Världsmötet i Polen inledde för nära 90 svenska ekipage, rapport om det på vår hemsida. Vårt höstmöte i Hallstahammar 4-6/9 är länge sen förbi när du läser detta. Rapport finns också på hemsidan.

Den 3e oktober arrangerade vi, liksom förra hösten, mekarträffar hemma hos medlemmar på olika ställen i landet. För att meka, men minst lika mycket för att träffas och ”tjôta” som göteborgarna säger. Våren och sommaren är ju en intensiv 2CV-tid men hösten desto lugnare. Så ett tillfälle att tillsammans summera sommarens aktiviteter och prata om vinterns renoverings- & underhållsdito hemma i egna garaget passar bra när löven virvlar kring våra Michelindäck.

Vårens stora mekarmöte är bokat till 16-17 april. Vi upprepar succén hos Anders Björnfot i Skogås. Dessutom kommer Arne Mild i Vaggeryd och Tomas Rapp i Ludvika att stå värdar för ytterligare två mekarmöten med resurser.

Vår/årsmötet blir den 27-29 maj, mitt emellan gränsträffen i Danmark och SCKs sommarträff. Håll utkik efter annonser i kommande nummer.

Väl mött.

Ole Fjelde

Dalarna

Hej

Vi startade hösten med att Göte Gustafsson från Boda visade och förläste om sin Dyane .

Program för verksamhetsåret togs fram, se kronologen. Sommaren har innehållit aktiviteter såsom Åkdon & Termos i Leksand, Gränsträffen Norberg samt 100 års träffen i Leksand. Alla träffar har varit välbesökta. På Dalarnas hemsida kan ni läsa om och se bilder från dessa träffar.
Ha en trevlig höst!

Jörgen

D-sektionen

Först vill jag tacka Mikael Hult som avgick som Dsektionens sekreterare vid årsmötet i våras. Mikael har på många sätt bidragit till att sektionen återuppstått och växt till den aktiva sektion den är idag.

Tack Mikael! Vill även hälsa Magnus Winberg välkommen som ny sekreterare i Dsektionens styrelse.

I juli deltog vi på Thulinträffen i Landskrona med temat DS 60 år och som jag och Thorsten Larsson råddade ihop själva och det blev riktigt lyckat på alla sätt. Torbjörn Ericson förevisade hydraulikens fördelar för en stor skara besökare. Det skulle från början blivit tre visningar men slutade med upp mot tio. Tack Torbjörn för superb förevisning grattis till priset av bästa show! Helt klart välförtjänt! Vi fick tag på många fina paddor att visa upp och jag och Thomas Eriksson fixade mackor och kaffe till alla som ställde ut sina bilar. En filmare från Göteborg var där,


Dalarna på träff.

detta för en DVD som kommer handla om DS jubileerna 30, 50 och 60 år både i Paris och här hemma i Sverige. Förhoppningsvis kan shopen sälja den framöver.

I augusti gick Snapphanerallyt som Bjarne Lundin i XM sektionen och jag arrangerade. Det blev en rejäl runda på 15 mil från Ängelholms havsbad till Svalöv och gick över åsar, skog och genom slättlandskap. Det blev ett stressigt men kul jobb för oss att få ihop allt men de som deltog och som körde i mål var toppennöjda även fast sträckan blev lite väl lång. Tack Bjarne för det stora jobbet att synka körväg och att frågorna hamnade på rätt ställe tillslut.

Efter detta avhölls ”100 årsjubileet” i Leksand. En mycket trevlig träff i landsbygden runt Leksand och Siljan. Träffen kom till efter att jag, Jörgen Britts, ordförande i Dalarna och Lars Ivar Nilsson pratade ihop oss och slog ihop DS 60 år och CX 40 år i Sverige till ett 100 årsjubileum. Detta blev så lyckat och uppskattat så vi skall försöka göra om det! Mycket fina stugor, underbar mat, fin utsikt över Siljan och mycket trevlig raid med udda frågor på bemannade stationer där inte citroenkunskap utan tur och skicklighet spelade in. Kyrkbåtsrodd för frivilliga var väldigt trevligt och udda för oss andra som inte förärats med denna tradition. Allt anordnat av Jörgen Britts som skall ha en mycket stor eloge för detta!

I skrivande stund väntar vi in lördag 12/9 då en delegation på 17 DS och ID skall samlas på svenska sidan Öresundsbron för kortegekörning över till Dansk IDDS klubbs firande av DS 60 år. Thorsten Larsson samordnar detta med den äran. Det beräknas bli totalt 51paddor som samlas vid Citroëns lokaler i Köpenhamn (Lokalerna invigdes av André Citroën själv 1920) och sedan kör alla i kortege till Nytorvet mitt i centrum för uppställning och uppvisning av bilarna. Reportage om detta trevliga event kommer i nästa AG.

Jag vill tacka alla som deltagit med sina paddor, hjälpt till på olika sätt att genomföra träffarna, bidragit tacksamt med priser och därmed gjort detta jubileumsår till ett år i DSektionens och givetvis Svenska Citroënklubben att minnas. Jag vill också tacka Johan Bodin, Klubbens ordförande som hjälp till med annonser på klubbens hemsida under åretsevenemang i D-modellensanda.

En mör och något sliten Ordförande Dsektionen.

Mikael Eriksson

CX-sektionen

Jag konstaterar mycket kort att det blev en väldigt lyckad träff i Dalarna, en längre rapport med alla detaljer kommer i nästa nr av Ag!

Mvh Lars I Nilsson

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se



Fina Cittror i dubbla led och Mikael Erikssons 2CV från 1956.

Sofiero Classic

Citroënklubben på kunglig mark

Söndagen 28 juni var det återigen dags för Sofiero Classic, en årligen återkommande bilutställning som huserar på Sofiero Slott utanför Helsingborg.

TEXT & FOTO: **MAGNUS WINBERG**

SÖNDAGEN 28 JUNI var det återigen dags för Sofiero Classic, en årligen återkommande bilutställning som huserar på Sofiero Slott utanför Helsingborg.

Klubben var bra representerad med några fina DS, 2CV, CX, GS Break och GSA. Motorhuvarna turades om att vara öppna på vagnarna och många passade på att beundra bilarna.

I klubbtältet fanns några informativa planscher, bland annat på D-modellen och 2CV, tältet var välbesökt och man erbjöds att sitta ner och få sig en pratstund om bilar i allmänhet och Citroën i synnerhet. Värvningsbroschyrer och spridda nummer av Autogënial delades ut rikligt.

I övrigt på utställningsområdet var det hög kvalitet på utbudet. MG-klubben har som Citroën också några modeller som nollar i år, de hade totalt drygt 50 vagnar på plats. P1800-klubben anlände under eftermiddagen i kortege, vilket drog uppmärksamheten till sig.

Tur med vädret

Överlag ganska många europeiska bilar på plats, vilket ju alltid är trevligt. Totalt deltog ungefär 575 fordon i utställningen och det kom 6 500 besökare under dagen. Väderprognosen var väl lite tveksam, men det blev som tur var bättre än vad som utlovats – en fin kulturell bildag i en väldigt fin park som är imponerande och kanske mest känd för sin blomsterprakt. ■



Blänkande röd Tatra på besök från grannlandet



Paddor i kuvös?

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se





Nog ser denna bild ut att komma ur en Dyane-broschyr från 70-talet.

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se

Omkring 90 svenska ekipage tog sig till 21. International 2 CV meeting i Torun, Polen. Är det kanske rekord? Vi fick uppleva ett välorganiserat arrangemang. Men var fanns den personliga atmosfären?

TEXT **LORENTZ ÖSTERLING,** FOTO **JAN ERIK OLSSON OCH GUNNEL INGESSON**



Ett av de större svensklägren med representanter från stora delar av Sverige.

Rekordmånga svenskar på

2 CV-träffen i Polen

VI NORDBOR HADE en förhållandevis kort och bekväm resväg till Polen. Så det är inte förvånande att så många deltog, från såväl Sverige som våra nordiska grannländer.

Här är några personliga intryck.

Incheckning: Denna intressanta procedur som kan arrangeras på så många olika sätt. Förstår att det var lite förvirring och ganska långa köer. Själva kunde vi i vårt gäng i god marschtakt anlända till mötet ”bakvägen”, men ändå bli insläppta så att vi kunde leta oss fram till ett av de större svensklägren. Sedan kunde vi checka in i lugn och ro under dagen.

Området: STORT! Här blev det aldrig någon trängsel bland de omkring 3 000 bilar som kommit till platsen. Campingområdet låg på synnerligen rimligt avstånd från festplatsen, så man skall inte klaga.



Alla svenskar som träffade Ole Fjelde fick en gul tröja för att visa vilken nationalitet man tillhör. Här är det Eva Svensson och Börje Askemark som är på väg ut på byn.

Välordnat

Sanitetsanläggningarna: Alltid lika spännande och viktigt för trivseln: Utmärkta! Bajamajorna tömdes och rengjordes varje natt och det fanns ofta varmt vatten i duscharna. Dock fick man vara observant på var man tog sitt dricksvatten. Det fanns kranar med klart vatten, men som inte uppgavs vara drickbart utan att det kokades först.

Arrangemanget: Ja, det var proffsigt. På marknads- och festplatsen fanns mat för olika smaker – men enbart öl om man önskade alkoholhaltig dryck. Här fanns många av de stora handlarna och flera små. Bakluckeloppisen lockade försäljare av allt möjligt – verkligen allt möjligt. Museet var litet men intressant eftersom det innehöll ststatsfordon och det är ju roligt för oss från väst. Livemusiken exekverades av Botulism, bandet som består av citroënister från olika länder.

Generöst och seriöst

Staden Torun och övriga sponsorer hade verkligen tagit detta arrangemang på allvar. Vi disponerade den stora speedwayarenan för invigningsceremonin. Ett pampigt inslag i denna var defileringen av tre bilar från varje deltagande land. Det kändes lite som olympiska spelen, faktiskt.

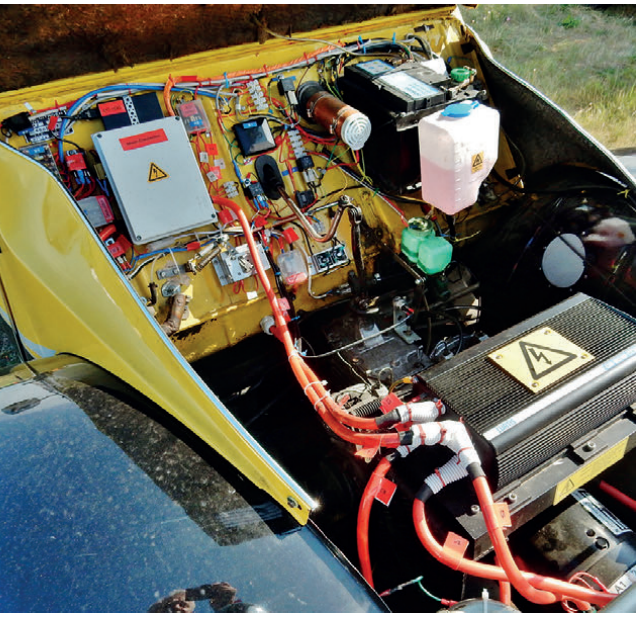
Cortègekörning med jag tror 750 bilar in till stadens centrum med parkering utanför stadsmuren invid floden var också pampig. Här bjöd staden sina medborgare på konsert och mingel med 2 CVisterna. Om vi ville ta buss eller spår-

»

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se



Vill minnas att denna hemstickade 2 CV vann pris i Concour d'élegance.





En liten paus och småprat i solen är inte heller att förakta

» **Martin Catlos eldrivna 2 CV, Elenka, vann andrapris i Concour d'élegance.**

vagn var detta gratis för alla oss som hade det röda deltagararmbandet. Man kan lugnt säga att Torun präglades av vårt möte.

Den stora finalen på lördag med högtidligt kungörande av vilken kandidat som skall arrangera 2019 års 2 CV-möte, högtidliga tacktal och överlämnande av presenter avslutades med ett imponerande fyrverkeri. Ja, staden och arrangörerna hade verkligen lagt manken till.

Externa arrangörer

Vad jag personligen saknade (förutom ett glas vin då och då i stället för öl) var den personliga touchen. På andra möten har man ju mött medlemmarna och entusiasterna bakom ölpumpar, under sophämtning, som informatörer och i alla andra funktioner som ett sådant här möte kräver.

I Polen verkade allt sådant arbete vara utlejt till företag med personal som inte hade någon personlig koppling till 2 CV och Citroën. Även den efterföljande Raid to the Baltic See beauty var utlejd till en kommersiell arrangör. Detta gjorde att man inte fick uppleva några personliga möten med entusiaster/medlemmar som jobbade med arrangemanget. Synd. Men kanske har den polska klubben inte tillräckligt många medlemmar som har möjligheter att ställa upp.

Fler bilder och intryck finner du på LillcittrA-sektionens hemsida; http://lillcittrasektionen.citroenklubben.se/ ■

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se





Det var lite som i lumpen med ärtsoppa från en kokvagn. Dock tyckte polackerna att det var lustigt att vi ville ha senap till.



Olympisk invigning. Tre bilar från varje deltagande land ”marscherade” in på arenan. Sverige representerades av Lasse Larsson, Martin Skarin och Hugo Brask.



Ole och Britt-Marie deltog varje dag i arrangörernas informationsmöten och förmedlade informationen till oss andra.



Prydligt motorrum i en Burton.



Det hör ju till att kandidaterna till nästnästa 2 CV-möte skall försöka charma deltagarna. Här är Kroatien i full gång med charmandet.

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se

CITROËNS NYA EURO6-MOTORER OCH EAT6

En måndag i slutet av augusti hade Citroën Sverige inbjudit till pressdag med provkörningar av bilar med de nya Euro6-motorerna och den nya automatlådan EAT6 som man infört i sitt produktprogram. Autogënials utsände deltog och rapporterar om intrycken.

TEXT & FOTO **LARS I NILSSON**



Grand C4 Picasso, frontens ljusprofil är lätt att känna igen i trafiken!

Pressdag i Spånga



C4 PureTech 130 aut.

LENA RÖNNELIUS ERICSON, PR-och informationschef på Citroën hade dukat upp med allehanda intressant information samt flera olika bilar så man kunde skifta under dagen och jämföra med de olika versionerna. För min del föll lotten så att jag startade med att köra Grand C4 Picasso BlueHDi 120 Aut Exclusive. Jag har i runt tio års tid, det vill säga under småbarnsåren, alltid haft en MPV i familjen och närmade mig därför denna med stor nyfikenhet.

För några år sedan tittade jag på den första generationen C4 Picasso men det blev aldrig något köp och även om behovet av den typen av familjebil är förbi kvarstår intresset. Denna generation har nu funnits i något år och ett reportage med provkörning finns i Ag 261 augusti 2014 men för egen del har det inte funnits tillfälla att prova förrän nu.

Jag öppnade förardörren och konstaterade att det generösa insteget väl kvalificerar bilen för en annan generation användare än småbarnsfamiljen, inga kroppsdelar behövde böjas i besvä-

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se



Luftig förarmiljö med centralt placerade informationsskärmar



17-tumsfälgar kommer som standardutrustning med Exclusive-paketet.

rande vinklar för att ta plats bakom ratten. Alla justeringsfunktioner är elektriska och jag hade inga problem att hitta en passande körställning. Bilen startade snällt och jag lade i körläge med den smala DS-lika växelväljaren framför ratten som man introducerade i den gamla C4 Picasso. Färden gick i strålande sensommarsol på E18 från Spånga till Stäket där vi leddes in på småvägar med hästhagar och åkrar fram till Upplands Väsby där vi korsade E4 vidare till Täby Kyrkby och Skänkstugan vid Nygårds Värdshus för paus och bilbyte.

Omärklig funktion

Jag konstaterade samma saker som man gjorde i fjolårets provkörning: bilen är tyst och skrammelfri samt mjuk och följsam för en konventionellt fjädrad bil. Den i mitt tycke studsiga luftfjädringen från föregångaren saknas inte alls. Motoreffekten hos 1,6l BlueHDi-motorn känns tillräcklig och den större 2,0 150 hk-versionen känns inte nödvändig annat än om man ska dra tungt då den får dra 100 kg mer på kroken än den lilla motorn.

Den större motorn klarar dessutom inte miljöbilsklassningen och är därför inte skattefri de första fem åren som den här bilen är. Den nya EAT6-lådan gör sitt jobb precis som en automatlåda ska och så omärkligt att man inte ens tänker på det men eftersom fokus för provkörningen är motorer och växellådor funderar jag om jag någonsin kört en bil med bättre funktion.

Lyckad låda

För ett par år sedan hade jag tillfälle att prova VAG:s DSG-lådor i olika produkter från den koncernen, jag körde ett antal hundra mil i både Golf, Passat och Tiguan. Jag vill påstå att Aisin-Warner som utvecklat EAT6-lådan, eller den tredje generationen som man kallar den då den bygger på den sexväxlade låda man först tog fram och implementerade i PSA:s bilar 2004 med en uppgradering/revision 2009, verkligen har lyckats med en automatlåda som inte har den karakteristiken som man traditionellt förknippar med sådana och som på alla punkter känns både rappare men ändå samtidigt mjukare än Wolfsburg-produkterna.

Att man har en momentomvandlare i lådan gör också att man slipper problemen med kopplingar som slits vilket visat sig blivit DSG-lådornas akilleshäl med dyra reparationskostnader vid ras.

Generös utrustning

De tre separata stolarna i baksätet skulle jag gärna provsuttit en längre sträcka för att kunna rapportera om de verkligen pallar en fullväxt karl men det får bli en annan gång.

De två uppfällbara extrastolarna längst bak konstaterar jag dock att man knappast ska vara äldre än tio år för att kunna sitta i och göra av benen någonstans.

Med de bakersta stolarna nerfällda är bagageutrymmet generöst tilltaget med 704 liters volym angivet i maxiläge det vill säga med de tre mittenstolarna i sitt främre läge.

Exclusive-utrustningen innebär 3D-bakljus, LED-belysning, 17-tumshjul, backkamera, med mera och det är svårt att hitta något som inte finns på bilen i komfortväg. Motorstyrd baklucka, parkeringshjälp, döda vinkeln-varnare fyller på den digra listan. Detta exemplar var

3D-bakljus är en annan stylingfiness som kommer i och med Exclusiveutförandet. »



Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se



1,2 litersmotorn i Puretech 130 hk-utförande, här i C4.



Elstyrt benstöd som justeras tillsammans med ryggstödslutningen.

dessutom tilläggsutrustat med panoramaglastak, AFIL-varnare och aktivt helljus vilket gör att prislappen precis spränger 300 000 kronorsvallen och då måste jag tyvärr säga att den inte hade varit ett alternativ när barnen var små.

I det magrare Intensive-utförandet börjar priserna på 259 400 och då får man som bonus smalare 16-tumshjul som faktiskt minskar bränsleförbrukningen några droppar till och då kanske kalkylen blir fördelaktigare.

Allt som allt en positiv och trevlig körupplevelse och definitivt ett mycket bra alternativ i sin klass.

Fler etapper, fler bilar

När vi lämnade Täby fick jag ratta en C4 med samma motor och låda som Grand C4 Picasson ovan. Vägarna bar mot Åkersberga via Brottby, därefter Bogesundsvägen till Vaxholm där det blev nytt bilbyte.

Eftersom den ansiktslyfta C4 provkördes i aprilnumret av Autogenial nr 265, så konstaterar jag bara att jag håller med omdömet då, en prisvärd och komfortabel bil som lämnade ett gott intryck hos mig.

Nästa bil blev en C5BlueHDi 180 Aut Crosstourer. I och med de nya Euro6-motorerna säljs nu C5 med endast hydraulfjädring vilket är lite komiskt då man ju meddelat att den kommer att försvinna när denna bilmodell läggs ner, troligen i slutet av nästa år. C5 III har ju hängt med sedan 2008 nu och det börjar kännas. Samtidigt brukar ju en längre produktionsserie innebära att man sorterat ut alla kvalitetsproblem och barnsjukdomar så för en gammal hydraulfjädringsfantast som jag är blir det nog till att vänta tills de sista tillverkade bilarna börjar komma ut på begagnatmarknaden och då slå till.

Lite nyheter var det i alla fall förutom de nya motor- och växellådealternativen, bland annat en ny sjutums pekskärm.

Efter färjeturen från Vaxholm hamnade vi i tät trafik på Värmdöleden och det blev inte de rätta förhållandena för att kunna utvärdera bilen riktigt och då var vi framme vid det sista bilbytet vid Skepparholmen. Jag hoppas få återkomma med en ny provkörning av C5 om några nummer.

Den sista etappen gick så tillbaka till Spånga och då hamnade jag i en C4 igen, nu mer den nya trecylindriga pureTech-motorn, start och stoppfunktion samt automat. Det var en mycket angenäm överraskning!

Jag hade nog rätt lågt ställda förväntningar då den senaste gången jag körde trecylindrigt var när jag provkörde den första C1 när den kom och mindes både buller och vibrationer. Pigg, rapp, bra gasrespons både på låga och höga varv. Fräckt motorljud och inga störande vibrationer!

När jag parkerade bilen vid Citroëns huvudkontor kände jag att detta verkligen var en bil som jag skulle kunna se mig själv köra i, om de utlovade förbrukningssiffrorna stämmer på 0,49 l/mil skulle jag lätt kunna välja denna i stället för en diesel. Tack till Citroën för en intressant dag! ■

tekniska data

GRAND C4 PICASSO BLUEHDI 120 EAT6 EXCLUSIVE

MOTOR: Fyrcylindrig HDi-motor med turboladdning, slagvolym 1560 cm³. Överliggande kamaxel och två ventiler per cylinder. **MAX EFFEKT:** 120 hk (88kW)/3500 v/min **MAX VRIDMOMENT:** 300 Nm/1750 v/min **KRAFTÖVERFÖRING:** Tvärställd motor fram, framhjulsdrift, sexväxlad automatlåda med momentomvandlare och lock-upfunktion. **HJULUPPHÄNGNINGAR:** Fram McPherson med triangelarmar och krängningshämmare, bak bakåtriktade bärarmar med spiralfjädrar och krängningshämmare **STYRNING:** Kuggstångsstyrning med progressivt elektriskt servo **BROMSAR:** Ventilerade skivor fram, solida bak. ABS standard **MÅTT/VIKT:** Läng 459,7 cm, bredd 182,6 cm, höjd 163,8 cm. Tjänstevikt 1625 kg **MAX DRAGVIKT:** 1500 kg **TANKRYMD:** 55 liter **PRESTANDA:** Toppfart 188 km/h Acceleration 0-100 km/h: 11,5 s **FÖRBRUKNING/MILJÖ:** 4,1 l/100 km blandad körning CO_2: 105 g/km Miljöklass Euro6 **PRIS:** I detta utförande 300 750 kr **PLUS:** Automatlådan, komforten, insteget **MINUS:** Priset, begränsad användning för de två stolarna längst bak



Elektrisk öppning av bakluckan betyder att matkassarna inte behöver sättas ner innan de är inne!

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se



Den har fyra hjul precis som vilken Citroën som helst, men där är det slut på likheten.

Snapphanerallyt 2015 — Ängelholm till Svalöv

TEXT & FOTO **HANS GARMER**

ÅRETS SNAPPHANERALLY KÖRDES i en 15 mil lång slinga från Ängelholms havsbad till Hanksvilles farm utanför Svalöv med ett 20-tal frågor under vägen.

Vi hade fint väder hela dagen men på kvällen blev det kallare och det var skönt att kunna sitta inomhus. I mitten av rallyt fick vi köra ett häftigt manöverprov; vi fick köra en hinderbana med en Chevrolet Suburban, stor fyrhjulsdriven amerikansk pickup. Det var ett udda, oväntat och mycket roligt inslag, som Bjarne Lundin bjöd på.

25 bilar startade, de flesta tog sig i mål och arrangörerna, Bjarne Lundin och Mikael Eriksson, hade ordnat ett fint prisbord. ■

Resultatlista:

1) Familjen Garmer 2) Tomas Södergren
3) Ida och Hans Ahrtzing

Nettodelar
RESERVDELAR AV ORIGINALKVALITET
Din leverantör av Citroën reservdelar!
Brett sortiment till A-modeller, bland annat till 2CV4/6. Reservdelar och tillbehör till nyare Citroëner. Till er tjänst!



RING!
08-540 222 43
WEBSHOP
www.nettodelar.com
E-POST
bjorn.larsson@adbildelar.se
Medlemsrabatt 10%
NETTODELAR I ÅKERSBERGA AB, Sågvägen 16, 184 40 Åkersberga

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se



Nu när premiumsegmentet är vikt för DS undrar man kanske hur Citroën tänker profilera sig i framtiden. Vilken designfilosofi tänker man ha för att locka kunder att välja just Citroën? Två nya konceptbilar visades på salongen som hölls i mitten av september som båda är företrädare för den nya stilen. Aircross och Cactus M!

TEXT **LARS I NILSSON** FOTO **CITROËN**

Citroëns nya stil visades på



Surfarbil eller äventyrsbil? Båda-dera enligt Citroëns designers!





Rundade former, inga skarpa hörn kännetecknar Aircross utsida.



AIRCROSS ÄR EN hybrid plug-in stadsjeep som formmässigt anknyter till Cactus och även till viss del C4 Picasso med ljusens placering i fronten som det gemensamma uttrycket.

Det mest framträdande är annars de bakhängda bakdörrarna och avsaknaden av b-stolpe som ger att hela kupén öppnar upp för de som ska ta plats.

Jag fick möjligheten att lyssna till Raphaël le Mason Pannetrat, designer på Citroën som ansvarat för interiören i Aircross: ”Nyckelorden för skapandet av Aircross och kommande Citroënmodeller är att våga vara annorlunda, optimistisk, mänsklig och smart.

Citroën ska stå för en feel good-känsla, en alternativ infallsvinkel, en känsla av att vara unik och använda intelligent teknologi”.

I Aircross har man försökt få fram detta genom att använda referenser till resande, bland annat så har man låtit handtag och förvaringsutrymmen påminna om bagageremmar och resväskor. Vidare har man använt nya material och färger i inredningen och man har utrustat bilen med två 12 tums touchskärmar där den ena är rörlig och kan vändas mot framsätespassageraren och visa olika information eller till exempel en film.

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se



Större och smalare hjul ska förbättra framkomligheten i terräng för Cactus M.

Frankfurtsalongen





Den gamla idén om ett bilmonterat tält är tillbaka!







Aircross upplevs som relativt nära en produktionsfärdig bil och flera av nyheterna kan nog dyka upp i kommande Citroënmodeller.

Cactus M!

Den andra konceptbilen är en tolkning av Cactus där man låtit sig inspireras av den klassiska Méhari, nu som en ”livsstils-friluftslivs-crossover” med öppet tak, vattentåligt neoprenmaterial i sätena, avspolningsbar interiör, större hjul för bättre framkomlighet mm.

Cactus M har bara två dörrar, Air-bump plasten från vanliga Cactus har här ersatts av reptåliga dörrar helt i plast och där bakdörrarna var sitter ett fotsteg så man ska kunna kliva upp över kanten och hoppa ner i baksätet, ännu en liten flirt med gamla Méhari.

Cactus M har ett canvastak att dra över om det blir för blött och kallt, den bakre delen av taket ska också kunna blåsas upp och användas som tält vid campingnätter i terrängen! Hur mycket av detta som kommer att finnas om och när en liknande version av Cactus finns att köpa är inte klart men det lär nog finnas ett intresse! Mer nyheter från Frankfurt hoppas vi kunna visa i kommande nummer av Autogënial. ■

Varje nackstöd i bilen innehåller högtalare och mikrofon för kommunikation, internt som externt!

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se

Först i september kunde vi åka på årets första Citroënträff. Sambo-Lena och jag missade både LillcittrA-sektionens vårmöte och Citroënklubbens sommarfest i år. Så LillcittrA-sektionens höstträff i Hallstahammar var inplanerad sedan länge. Och den var på ett mycket bekvämt avstånd – endast sju mil.

TEXT & FOTO **HÅKAN BECKER**



I brandens spår

– med 12 hästar i Västmanlands nedbrunna skogar



Information om branden och dess förlopp.

VÅR 2CV -59 vann lätt över Charleston från -83 i bilvalet. Och med nya frambromsar, bromsrör, slangar och huvudcylinder som skulle trimmas in blev det extra lämpligt med denna bekväma bil.

På fredag eftermiddag den fjärde september slog vi följe med strängnäsborna Sören och Christine Sköld, med sin Acadiane, och med Alice och Ivan Claesson som kom från Björnlunda i sin två-nyanser-av-lila 2CV från -86. Vi höll oss på 2CV-vänliga och krokiga vägar, men tvingades ändå åka lite motorväg, men bara 10 km. Vid Kvicksund, där man lämnar Södermanland för Västmanland, var det lämpligt med fikarast. Och sedan var det inte särskilt långt kvar.

Att köra en 12-hästare på krokiga landsbygdsvägar är verkligen beroendeframkallande. Det är en symbios mellan människa och maskin, ett samspel där varje sinne är närvarande och man framför sitt fordon med hela kroppen. Och njuter! (När jag en gång förklarade tjusningen med att köra gammal motorsvag 2CV, i ungefär dessa ordalag, sade min åhörare: ”Aha, som att köra motorcykel”. Men det är väl inte jämförbart?) Så egentligen tyckte jag att färden till träffen blev alltför kort.

Campingen

Campingplatsen i Hallstahammar där vi skulle bo tillhandahöll stugor av olika storlek och standard. Med en 2CV vid varje stuga såg det ut som ett idylliskt förortsområde, befolkat av likasinnade människor. Lite utopiskt... Kvällen var så pass fin att vi kunde alla sitta ute med våra grillobjekt – från lammfiléer till två enkla korvar med bröd. Träffgeneralen Elisabeth Johnsson informerade



Fredagsgrillningen kunde hållas utomhus.



Tänk om villagatorna såg ut så här: röd liten stuga med en 2CV bredvid.

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se



FOTO KERSTIN OLVÉN

Paus under utflykten – mest för solens skull.



Dis och dimma på lördags morgon. Observera det enda tältande ekipaget, familjen Petterson från Värmland i bakgrunden.



Här spirar hoppet och återväxten: En solros mitt i eländet.



HY-bilarna blev en naturlig samlingspunkt på stuggatan. Det såg ut som populära food-trucks.

om morgondagens raid – den skulle vara 13 mil lång. Vilken lycka!

33 bilar ställdes upp utanför campingen på lördagsmorgonen. Längst bak i raden fick de fyra HY-bilarna husera. Dagens utflykt var ägnat åt den stora skogsbranden 2014 och i stort följde vi brandens förlopp under turen. Plus att lunchpausen innehöll föredrag och filmvisning.

Ny kunskap i katastrofens spår

Tänk att katastrofer så småningom blir turistattraktioner. Det fanns till och med upptryckta broschyrer från Länsstyrelsen om branden dess bekämpning. En skogsbrand går inte att släcka – den släcker sig själv, fick vi lära oss. Brandnäva och svedjenäva är växter som dyker upp efter skogsbrand. Deras frön ligger i jorden och behöver upphettas till 50–100 grader innan de tar in vatten och börjar gro, var en annan kunskap. Bränder kan ha något positivt med sig när det gäller återväxten (men blåbärsriset tog 40 år på sig att komma igen) – men det var kusligt att se det spöklika månlandskapet där elden farit fram, men mitt i förödelsens nakna elände stod en solros och prunkade!

Hemfärden till campingen gick i ett fruktansvärt regnväder. En 12-hästares vindrutetorkare går på hastighetsmätarvajern, lite ryckigt beroende på farten, och ganska ineffektivt. Ett stopp vid Skultuna bruk med anor från 1607 precis när regnet slutade och de berömda mässingsföremålen kunde beskådas och inhandlas.

Väl hemma på stuggatan hördes pysanden från aluminiumburkar och en svag anisdoft kunde förnimmas. Månne en pastis som avnjöts? Ljug och däcksparkande i traditionell ordning före middagen. Och den avhölls i det närbelägna brukshotellet. Sven-Gösta Källström underhöll med dragspelet och sina två klassiska Citroënvisor – detta år kompletterat med en nyskriven hyllning till Ole Fjelde och 12-hästaren! ”Surmultiplié” – vilket åsyftar bilens fjärde växel, som inte är en fjärde växel utan en överväxel (surmultiplié).

Söndag morgon med en kraftig nordlig vind - yippie medvind hem! Kramar och adjö och kortegekörning hemåt med Sören/Christine och Ivan/Alice. Och naturligtvis med en farthållare i täten – leve 12-hästaren!

Tack Elisabet och Åke Johnsson för trevligt arrangerad träff! ■

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se



Så här lyfter du en nedsjunken Citroën

Michael Elinder beskriver hur hydraulfjädrade bilar kan räddas med denna metod, gäller ej för den som har stålfjädrar!

TEXT & FOTO **MICHAEL ELINDER**

TILL OCH MED på hårt underlag sjunker en hydraulcittra så småningom ner så lågt att man inte får under en domkraft. På mjukt underlag (gräs, grus, skogsbacke) är karossen ännu närmare marken. Dåligt pumpade däck förvärrar ytterligare.

Många av oss försöker ändå att rädda hydraulcitroëner ur detta prekära läge.

Efter många års slit med att hämta nersjunkna Citroëner kom min gode vän Sven med denna geniala lösning.

Detta behövs:

- Kompressor med luftpåfyllare för däck (om du har och kan ta med sådan lyx).
- Liten pelardomkraft. Obligatorisk!
- Saxdomkraft (eventuellt)
- Garagedomkraft, om du är stark nog att bära den (Svens väger 53 kilo, tror jag).
- Träklossar 2" x 4", tvåtumfyra, (eller 45 x 95 millimeter för er som inte har åldern inne) ett par tre fyra stycken, 10–20 cm långa.
- Träkloss 2" x 8" som underlag mot mark.
- Små träribbstumpar i olika tjocklekar, minst 15 centimeter långa.
- Fälgkors eller dylikt, 19 millimeter hylsa.

Steg 1: Lyft

Ett framhjul snurras så att en hjulbult är längst upp på varvet. Hjulbulten ska vara normalhårt åtdragen. Handbroms åtdragen.

En liten, smal, pelardomkraft ställs på en lutande plankstump som pallas under med lämplig list så att den lutar i rätt vinkel mot hjulbulten på så sätt att allt står stadigt (Bild 1).

Lägg en extra kloss under domkraften och skruva ut skruven på kolven så att du får maximal lyfthöjd. Hjulbultens ände ska ligga dels i ett spår



Domkraft pallas lutande.

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se



8

Se så lätt den kom upp på biltransportkärran efter höjningen.

på domkraftens toppkrona och dels nere i toppens mittgrop (Bild 2).

Maka på pallningar, lutning och längder så att allt blir stabilt. Det tar ett tag att få allt bra på plats.

Pumpa försiktigt och se till att allt går stadigt. OBS! Detta lite ”vådliga” lyft ska bara lyfta hjulet cirka sju centimeter.

När hjulet lyfts cirka sju centimeter lägger du in en tvåtums kloss under däcket (Bild 3).

Voila! Problemet är löst!

Med sju centimeter lyftning av hjulet får man in vilken normal domkraft som helst under karossen, där man vill lyfta.

Jag vill påstå att Sven uppfunnit en unikt bra metod!

Metoden funkar också utmärkt vid värre förhållanden, till exempel när vi i vårvintras skulle lyfta en punkterad CX där fälgen var långt nere i den mjuka skogsmarken. Först lyfter man. Sen slänger man ner klossar i gropen under däcket och gör omtag. Efter tre omtag var bilen uppe från marken!

Denna metod känns mycket mer kontrollerad och snäll mot bilen än diverse våldsmetoder såsom spett och hävarmar mot trösklarna!

Steg 2: Pallning

Nu när ni lyft er nersjunkna Citroën kan jag också berätta hur man pallar upp en CX, specifikt, men mycket är allmängiltigt för övriga hydraulcittror.

På en CX pallar man upp framänden under främre tvärbalkens (framvagnsramens) yttre ände. OBS! Aldrig in mot mitten på framvagnsramen och aldrig under de längsgående rambalkarna! Man får enbart palla där de längsgående möter den tvärgående. Bara där! (Bild 4).

Nu kan man lossa hjulet och serva det man önskar.

”Jag vill påstå att Sven uppfunnit en unikt bra metod!”

Fotnot: På fyrbultade bilar kan man behöva ta bort en hjulbult (den nedre) för att den inte ska vara i vägen för domkraften.



2

Domkraft lyfter mot hjulbult.



3

Klossar under däcket.

»

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se



Rätt uppallad CX.



Fyrkantröret är instoppat.



Bärarmsvinge och gummistopp.



Så här högt och fint står bilen nu.

”Nu kan bilen lätt rulla över garage-trösklar och trottoar-kanter”

Steg 3: Rullpallning

Om man nu vill rulla iväg sin CX gör man så här:

Detta behövs:

- Fyra stycken tjockväggiga fyrkantrör 40 x 40 millimeter, 65 millimeter långa eller Biltemas klyvkil.

Bakom växelförarens led i motorrummet ser man ett stort avlångt (TV-format hette det förr, men numera stämmer inte den analogin) hål i framvagnsramen där ändstoppen för hjuluppphängningen sitter. Där kan man nu (när man pallat under karossen så att hjulen hänger fritt) kila in ett rött tjockväggigt fyrkantrör (Bild 5).

En massiv fyrkantstång kan också användas eller Biltemas klyvkil som enkelt kan köpas över disk. Förmodligen ger klyvkilen högst resning och är lättast att avlägsna efteråt.

Nu är vi klara med framänden.

Baktill letar vi först upp ett plastlock som är över en decimeter i diameter och sitter framför varje bakhjul. Dra loss locket med en polygrip. Plastlocket finns bara på svensksålda CX och beror nog på att någon CX vid vintertest fick frysande snöpackning, det vill säga packis, inuti tvärröret så att bärarmsrörelsen fastnade. Sverige har märkligt klimat. Under locket hittar vi bärarmsstoppen (Bild 6).

Som originalverktyg finns en T-profil för att palla upp här, och det är nog allra bästa lösningen, men våra fyrkantrör, fyrkantstång eller Biltemas klyvkil verkar också fungera bra. Akta gummistoppena bara! Om din kil belastar dessa i sidled, så går de lätt av. De ser rejäla ut, men fästproppen är bara av knappt tio millimeter tjockt gummi, så den går lätt av om man pressar gummiklossen åt sidan (Hm – gissa varför jag vet!).

Och tro inte att det går med en kloss av trä! Den blir bara mos. Det är minst 1 500 kg presskraft på metallvingen (utväxling på hävarmen = 5 x 300 kg per hjul).

Rullar lätt

Nu är vi klara även bak. Bilen står högt och fint, trots att motorn ej startats (Bild 7).

Nu kan bilen lätt rulla över garagetrösklar och trottoarkanter samt bogseras över gropiga gårdsplaner! Utan att riskera avgasrör eller annat! Så här (uppkilad hjulupphängning) förvarar vi våra reserv-CX:ar och reservdels-CX:ar. Lättflyttat och bekvämt.

Alternativ lösning för vissa modeller: För ID/DS och GS samt bak på BX, Xantia och XM kan man istället montera så kallad ”Träfjädring”: Palla bilen, ta loss gaskockan, såga till en stump trärundstav (kvastskaft), sätt kvastskaftet i cylindern och återmontera gasklockan. OBS! På ID/DS ska vänster fram ha längre trästav än höger. ■

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se

40 ÅR MED CITROËN!



PERSON- OCH LASTBILAR

FÖRSÄLJNING • SERVICE • RESERVDELAR

15% rabatt vid verstadsbesök.

LAGERRENSNING!







Vi lämnar 25% rabatt på Citroën reserv-delar i vårt lager.

Logga in på www.bilomatic.com alt. maila reservdelar@bilomatic.com
för att beställa reservdelar direkt eller ring oss 018-14 06 55/018-12 01 45/så hjälper vi dig.

Gäller Citroënklubbens medlemmar.

Öppettider:
Månd-Tors 7.00-17.00
Fred 7.00-16.00

BILOMATIC
ETABL. 1958
www.bilomatic.com

CITROËN

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se



FOTO: TORBJÖRN ERICSON

I förgrunden historiska hörnan från 5 Cv -22 till C6, i manegen: Lasse Lindberghs DS 19 –60.

Succé för DS 60 år på Thulinträffen

Den 18 juli ordnade Motorhistoriska Klubben i Skåne traditionsenligt Thulinträffen på Citadellet i Landskrona. Årets tema var engelska bilar, men MHK ville även uppmärksamma Citroën DS 60 år, varför DSektionen och Skåneland inbjöds till träffen.

TEXT & FOTO **THORSTEN LARSSON**



Torbjörn Ericson med sin välförtjänta buckla.

PARIS 1955 INSPIRERADE. Det stod redan från början klart att vi ville göra en utställning inspirerad av Paris 1955 och så blev också. En DS19 i centrum på en rund, vit presenning, flankerad av några representativa DS:ar.

Historisk hörna, klubbtält och teknisk presentation var andra planerade begivenheter.

Spänd väntat

Vi hade kontaktat en hel del Citroënägare för deltagande i träffen och det var väl med en viss anspänning vi tidig morgon inväntade bilarna. Det gällde ju att få allt på plats innan publiken släpptes på. Men så taxade de Paddorna in en efter en och dirigerades med precision till sina platser av Mikael Eriksson.

Väl på plats togs förarna om hand av Thomas Eriksson för fika i de nya klubbtälten. Färdigbredda frallor, inte dåligt!

När Citadellet började fyllas av åskådare var det dags för Torbjörn Ericson att börja sina tekniska demonstrationer av DS:en.

Som visningsobjekt använde Torbjörn sin egen DS 23 M Pallas –74 och med stor kunnighet, parad med humor bytte han hjul och berättade för de intresserade åskådarna. Svarade på många frågor gjorde han också:

”Varför lägger Paddan sig ner, när man parkerar den?” ”Tja, hur gör du själv, när du skall vila för natten….?”

Att Torbjörn och hans bil var det mest uppskattade inslaget i vår utställning, var inte att ta fel på.

Dagen hade gynnats av vackert väder och



Kvartetten som fixade DS 60 år på Thulinträffen. Från vänster: Mikael Eriksson, Torbjörn Ericson, Thomas Eriksson och Thorsten Larsson

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se





”Jan Magnusson – tung spelare på Thulinträffen. Inte nog med att han ställde ut två bilar – B11 Sport –51 och DS19 Cabriolet –64, han spelade dessutom säckpipa i Griffins Pipes and Drums”



5 Cv –22 – ägare Hans Eriksson, Lund.

besökarna var i år ovanligt många. Fram på eftermiddagen var så dags för årets prisutdelning.

Priset för charmigaste bil gick till en Ford Zephyr -60 – logiskt, för det var ju trots allt engelskt tema.

Träffens pärla

Utmärkelsen ”Thulinträffens pärla” gick till Torbjörn Ericson och hans DS 23 M Pallas –74. Att Torbjörn var en populär pristagare var inte att ta fel på och prisutdelaren menade att priset tillföll i lika hög grad Torbjörn själv, som hans fina bil.

I sitt tacktal delade Torbjörn ödmjukt med sig av berömmet till det deltagande Citroënfolket och passade även på att göra lite reklam för Citroënklubben.

DS 60 år – no end?

Ja, det verkar nästan så, för i skrivande stund läggs sista handen vid nytt firande i regi av Dansk ID-DS Klub i Köpenhamn den 12 september – ännu ett samarrangemang av DSektionen och Skåneland.

Undertecknad skall då ha den ärofyllda uppgiften att lotsa 16 Paddor över Öresundsbron in till Citroën Danmarks anrika lokaliteter i Köpenhamn – invigda av André Citroën personligen 1927. Mer om detta i nästa nummer av Autogënial. ■

fakta

ENOCH THULIN

Fygpionjär och industriledare. Thulin föddes utanför Simrishamn 1881, studerade flygteknik och doktorerade även i ämnet. Innehade svenskt flygcertifikat nr 10.

I Landskrona utvecklade han en befintligt mindre flygverkstad och Thulinverken skapades med bland annat personer som Gustaf Dahlén i styrelsen. Under första världskriget fick Thulins flygindustri ett enormt uppsving och personalstyrkan vid Thulinverken uppgick till nästan tusen personer.

Vid freden 1918 avtog efterfrågan drastiskt och ytterligare en katastrof drabbade Thulinverken: Enoch Thulin avled i en flyg–olycka i Landskrona 1919. Nu stod företaget utan ledning och konkursen väntade bakom hörnet.

Vid rekonstruktionen beslöt man att övergå till automobilproduktion, till en början med licensbygge av tyska AGA. Senare togs även egna kvalitetsbilar fram, men ödet ville något annat: En nystartad biltillverkare i Göteborg drog till sig investerarna och Thulinverken slutade med bilproduktionen 1927.



Dock svävar Enoch Thulins ande fortfarande över nutida direkta efterföljare till Thulinverken i form av Haldex, som nu bland annat tillverkar lastbilsbromsar.

Produktionen av Haldex fördelningskoppling – som reglerar drivningen mellan fram- och bakhjul i de flesta europeiska bilmärken – har övertagits av amerikanska Borg-Warner. Detta bolag tillverkar varje år över en miljon kopplingar av Haldextyp i Landskrona.

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se

TYSKA RALLYT



Vy över floden Mosel med byar och vinodlingar.

Flexibelt väggrepp utmanar



Kris Meeke och Paul Nagle.



Mads Östberg och Jonas Andersson.

Tyska rallyt är ett så kallat asfaltrally, men man kör tre sträckor på ett militärt övningsfält där beläggningen varierar mellan betong och asfalt, detta gör att väggreppet varierar hela tiden, dessutom genar alla vid vägbyten och i kurvor så sand och grus hamnar ut på vägen. Allt detta gör att det kan lätt hända vissa små malörer, och snurrningar.

TEXT & FOTO **CALE MOTORFOTO/CARINA & LEIF HOLMQVIST**

REDAN PÅ SHAKEDOWN var det några som överilade sig och körde av utan att det blev några större skador på bilen.

Robert Kubica fick problem med sin motor och bytet av motor var inte fixat före den ceremoniella starten senare på kvällen, så tyvärr fick han fem minuters tidstillägg.

Svenskt deltagande

Med i tävlingen fanns två helsvenska ekipage: P. Åhman klassen Opel cup och Emil Bergqvist i klassen RC 4. Emil hängde med bra under hela tävlingen trots ett antal punkteringar. Under lördagen fick han en punktering som orsakade en stor mängd gummirester i motorrummet, dessutom uppstod ett oförklarligt elfel som mekanikerna arbetade med under natten så bilen var klar för start på söndag. Trots dessa missödena var Emil nöjd med den tyska tävlingen där han hade ett högt tempo i körningen.

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se



Emil och Joakim i full fart på sista sträckan för dagen.



Stéphane Lefebvre och Stéphane Prevot.

Redan på sträcka två började det hända saker, kanske inte det vanliga med avåkningar, punkteringar eller krångel med bilen, nej det var en häst som kommit ut på vägen där tävlingen kördes detta gjorde att det tog lite tid att få fast hästkraken som var uppskrämd.

Ute i terrängen

Som vanligt bland fabriksteamen var det Sébastien Ogier som dominerade, Jari-Matti Latvala gjorde tappra försök under fredag och lördag men på söndag kunde man konstatera att han gav upp och endast bevakade sin andraplats. Andreas Mikkelsen övertog tredje platsen då Kris Meeke fick punktering och problem med en styrled.

Robert Kubica var som vanligt ute i terrängen och körde vilket oftast slutar med att han bryter, så även denna gång.

En som alla trodde skulle vara med i tätstriden var Daniel Sordo som har många gånger visat att han är att räkna med på asfaltrally, men han pendlade runt sjunde plats så om det var han som hade en dålig dag eller om bilen inte var i balans var frågan.

”Robert Kubica var som vanligt ute i terrängen och körde vilket oftast slutar med att han bryter, så även denna gång”

Thierry Neuville, som förra året vann tyska rallyt då de tre första överilade sig och kraschade ut, hade ett stort uppbåd av fans som tutade och skrek, för att heja fram honom. Tyvärr så hjälpte inte detta.

Kaos på Panzerplatte

Det militära övningsområdet ”Panzerplatte” som körs på lördag lockar alltid mycket åskådare, i år var det mer åskådare än vanligt och detta skapade ett visst kaos då det normalt är relativt enkelt att korsa tävlingssträckan. Nytt för i år var också att man körde tre sträckor och att sträckorna passerade den stora samlingspunkten.

Vann gjorde Sébastien Ogier som tvåa kom Jari-Matti Latvala och trea Andreas Mikkelsen. ■

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se

köp & sälj

NÄSTA DEADLINE ÄR **2015-11-05** ANNONSERNA SKICKAS TILL: **AG RADANNONSER, C/O LARS I NILSSON, ORRTJÄRNSGRÄND 6, 861 92 BERGEFORSEN**, ELLER TILL **LASSENISSE@GMAIL.COM**. UPPGE MEDLEMSNUMMER. RADANNONSERNA ÄR ENDAST TILL FÖR CITROËNER OCH RELATERADE DELAR.

SÄLJES

CX 2400 IE Prestige -83
Silvergrå, automatlåda. Sommar- och vinterdäck. Bud.

Kerstin Björklund, Västerås 021-13 27 63

2 CV -64
Nu har jag bestämt mig, hon skall säljas. Pga av bristande engagemang/tid säljer jag min fina Citroën 2CV från -64. Jag är fjärde ägaren och har haft henne sedan 1992. Bilen är nybesiktigad ua den 21 augusti 2015. Färgen är svart/vinröd. Den har gått ungefär 8 300 mil. Har stått avställd långa perioder därav det låga miltalet. Har stått i garage under vintrarna och på sommaren har jag kört till och från hamnen i Nyköping på onsdagarna. Med andra ord mycket sparsamt använd. En del reservdelar medföljer. Jag ser gärna att bilen kommer till ett hem som tar hand om henne. Priside: 40 000 kr?? Bilder kan mailas. Bilen finns i Stigtomta utanför Nyköping.

Niclas Friberg, medl 5616, niclas.friberg@skavsta.se 761-87 91 50

DS20 Break -74
Reg nr GYS 137. Renoveringsobjekt.

CX 25 GTi Turbo 2 -88
Reg nr NRA 932. Renoveringsobjekt.

CX 2200 Pallas -77
Reg nr JTC 846. Reservdelsbil.

Lars Nyström, Kristianstad, medl 1638, 0708-78 48 41

BILAR KÖPES

2 CV
Vanlig eller Charleston, årsmodeller efter -75. Prisläge från 35 000 kr och uppåt.

Jim Olsson, medl 9754, o.jim@telia.com

DELAR SÄLJES



Till nyare 2CV
Ett parti delar säljes för dödsbos räkning: två bakskärmar, fyra dörrar, två drivaxlar, en lyktbock med fyrkantiga lamphus, ett antal runda lyktinsatser i varierande skick, ett begagnat tak och lite småplock. Pris: 500 kr för rubbet! Måste bort. Delarna finns f n i Bergeforsen. Kontakta:

Lars Ivar Nilsson, Bergeforsen, medl 5020, 070-590 52 72 lassenisse@gmail.com



Till CX
Plåtar, strålkastare, dörrar, baklucka mm.



Till GS
Hjulhus, trösklar, dörrar mm.



Till 2CV
Ny framskärm höger.

Lars Nyström, Kristianstad, medl 1638, tel 0708-78 48 41

Blir det krokigt får man rätta till

NYA MEDLEMMAR

9764 Östen Johansson, Fagerhult 600, 905 94 Umeå
9765 Mikael Linde, Husarvägen 9, 245 91 Staffanstorp
9766 Rikard Albertsson, Lövingsborg 3 C, 585 97 Linköping
9767 Harry Fundin, Västanvindsgatan 13 A, 262 42 Ängelholm
9768 Eva Behrmann, Ebbadalsvägen 32, 141 91 Huddinge
4743 Martin Hellgesson, Vidkärrsgatan 16, 416 72 Göteborg
9769 Lars Berg, Marielund, 534 61 Vedum
9770 Manda Aleryd Berg, Linnegatan 27, 532 33 Skara
9771 Bengt-Åke Bogren, Långarödsvägen 51, 291 92 Kristianstad
9772 Jens Norbäck, Hammarevägen 11, 661 92 Säffle
9773 Monika Norbäck, Hammarevägen 11, 661 92 Säffle
9774 Lars Nilsson, Hagvägen 20, 372 60 Bräkne Hoby
9775 Åke Söderlind, Ringvägen 5 B, 611 35 Nyköping
9776 Kjell Holm, Furustigen 7, 575 39 Eksjö
9777 Jan Wiering, Hagåkersgatan 5, 603 61 Norrköping
9778 Per-Olov Söderberg, Danielsvägen 7, 815 37 Tierp
9779 Magnus Jakobsson, Trastvägen 6, 660 50 Vålberg
9780 Michael Fages, Odlarvägen 1 B, 195 65 Steningehöjden
9781 Per Fougberg, Målleröd 331, 472 96 Varekil
9782 Hans Strandman, Kålsvedsvägen 5, 760 10 Bergshamra
9783 Mikael Björsell, Ormbunksvägen 12, 461 55 Trollhättan
9784 Michael Cedercreutz, Beckasinvägen 9 A 8, FIN-00200 Helsingfors C
9785 Anders Rooth, Kälkestadsvägen 77, 291 94 Kristianstad
9786 Peder Friis, Norevägen 57, 182 64 Djursholm
9787 Anton Coster, Hälludden Holmvägen 11, 387 75 Byxelkrok
9788 Monica Gutenberg, Hälludden Holmvägen 11, 387 75 Byxelkrok
9789 Mats Sundin, Vivelvägen 54, 125 33 Älvsjö
9790 Jan Fidjeland, Magnebergsvägen 19, 121 33 Enskededalen
9791 Christer Bergin, Konstvaktaregatan 16 B, 791 62 Falun
9792 Eric Väpnargård, Vegagatan 14, 172 34 Sundbyberg
5135 Fredrik Nilströmer, Myrvägen 27, 516 30 Dalsjöfors
2051 Bengt Bengtsson, Bläsingevägen 26, 264 71 Östra Ljungby
7776 Arne Lundberg, Olivehällsvägen 41, 645 42 Strängnäs

Rättelse
I förra numret fick medlem 9762 fel namn och adress. Rätta uppgifter skall vara:
9762 Jan Norman, Kastargränd 20, 178 36 Ekerö

Autogënial nr 269 kommer i december

Mer klubbinfo på citroenklubben.se



Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se

boutíquen

NYTT!

Keps — med DS-emblem
Pikétröja — med klubbmärket
Apua Help — Citroënister ute i världen till din hjälp



PRODUKTER

Keps med DS-emblem, svart eller grå	100:-
T-shirt med DS-emblem svart, vit eller grå st S-XXL	100:-
T-shirt med LillcittrA-sektionens logga gul st S-XXL	100:-
Pikétröja, blå, st S-XXL	150:-
Reflexväst, st L–XXL	100:-
Memoryspel med Citroënbilder	100:-
Servetter i tricolorens färger 20 st	50:-
Autogënial 127, specialnummer DS	100:-
Autogënial 155, specialnummer 2CV	100:-
Autogënial, gamla nummer	10:-
Osthyvel med spetsiga chevroner	100:-
Klisterdekal 8x8 cm	20:-
Nyckelring	30:-
Pin	30:-
Apua Help. Citroënister ute i Världen till din hjälp	55:-
Manual AX. Pärm, mekaniska arbeten	300:-
Manual BX del 2. Pärm, mekaniska arbeten	100:-
Manual CX Diesel. Pärm	200:-
Manual Visa. Pärm	350.-
Manual ZX. Pärm	300:-
Manual GS. Sänkt pris	200:-
Instruktionsbok CX Diesel	50:-

Sänkt pris!

Frakt tillkommer.
Mejla din beställning till:
klubboutique@citroenklubben.se
eller ring: 0150-321 14,
070-245 21 30.
Logga in på hemsidan och titta in i boutiquen, där finns alla varor!



www.citroen.fr

NÄR DU BEHÖVER SERVICE PÅ DIN CITROËN

TOTAL
VI LAGERFÖR OLJOR

10% MEDLEMSRABATT
VERKSTAD OCH RESERVDELAR

HENRIKSEN BILSERVICE AB

AUKTORISERAD CITROËNVERKSTAD
UTÄNGARNA 23 - 417 48 GLÖSTORP
TELEFON: 031-23 22 60 - FAX: 031-14 83 85
WWW.CITROENSPECIALISTEN.COM

CITROËN

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se

POSTTIDNING **B**

Autogënial
Svenska Citroënklubben
Göteborgsvägen 91
431 37 MÖLNDAL

Returadress:
Svenska Citroënklubben
c/o Lars Öhrvall
S:t Olofsgatan 48
S-753 30 Uppsala
SWEDEN

CITROËN

CITROËN TAR DIG LÄNGRE. OCH SKÖNARE.



NYA CITROËN C4 CACTUS
PureTech 82 Feel
NU 139.900:-
Ord. pris 159.900:-
0,46 l/MIL
Privatleasing 2.290:-/mån



CITROËN C3
PureTech 82 Seduction
NU 119.900:-
Ord. pris 129.900:-
0,45 l/MIL
Privatleasing 1.990:- /mån

CITROËN C4
Citroën C4 PureTech 110 Feel
NU 154.900:-
Ord. pris 164.900:-
0,48 l/MIL
Privatleasing 2.490:-/mån

CITROËN GRAND C4 PICASSO
PureTech 130 Seduction
NU 209.900:-
Ord. pris 222.400:-
0,50 l/MIL
Privatleasing 3.390:-/mån

CITROËN VS. DIN BIL **VI ÄR SNÅLAST I NÄSTAN VARJE KLASS!**
JÄMFÖR DIN BIL PÅ CITROEN.SE

CRÊATIVE TECHNOLOGIE

citroen.se

CITROËN rekommenderar TOTAL. Gäller ordertecknade bilar from 1 september - 15 december 2015 om inget annat anges av din Citroën-återförsäljare. Priserna är exklusive tillägg för metalliclack och andra tillval och går ej att kombinera med andra avtal, erbjudanden och värdecheckar. Bilarna på bilden kan vara extrautrustade. Månadskostnaden Privatleasing är beräknad på 36 månader och 4.500 mil. Vid avtalstidens slut återlämnas bilen till din återförsäljare. Ingen uppläggningskostnad eller månatlig avikostnad. Hyresgivare är NF Fleet AB. Bränsleförbrukning blandad körning 3,0-5,1 l/100 km, utsläpp 79-117 g CO_2/km.

Copyright 1983–2025 Svenska Citroënklubben citroenklubben.se