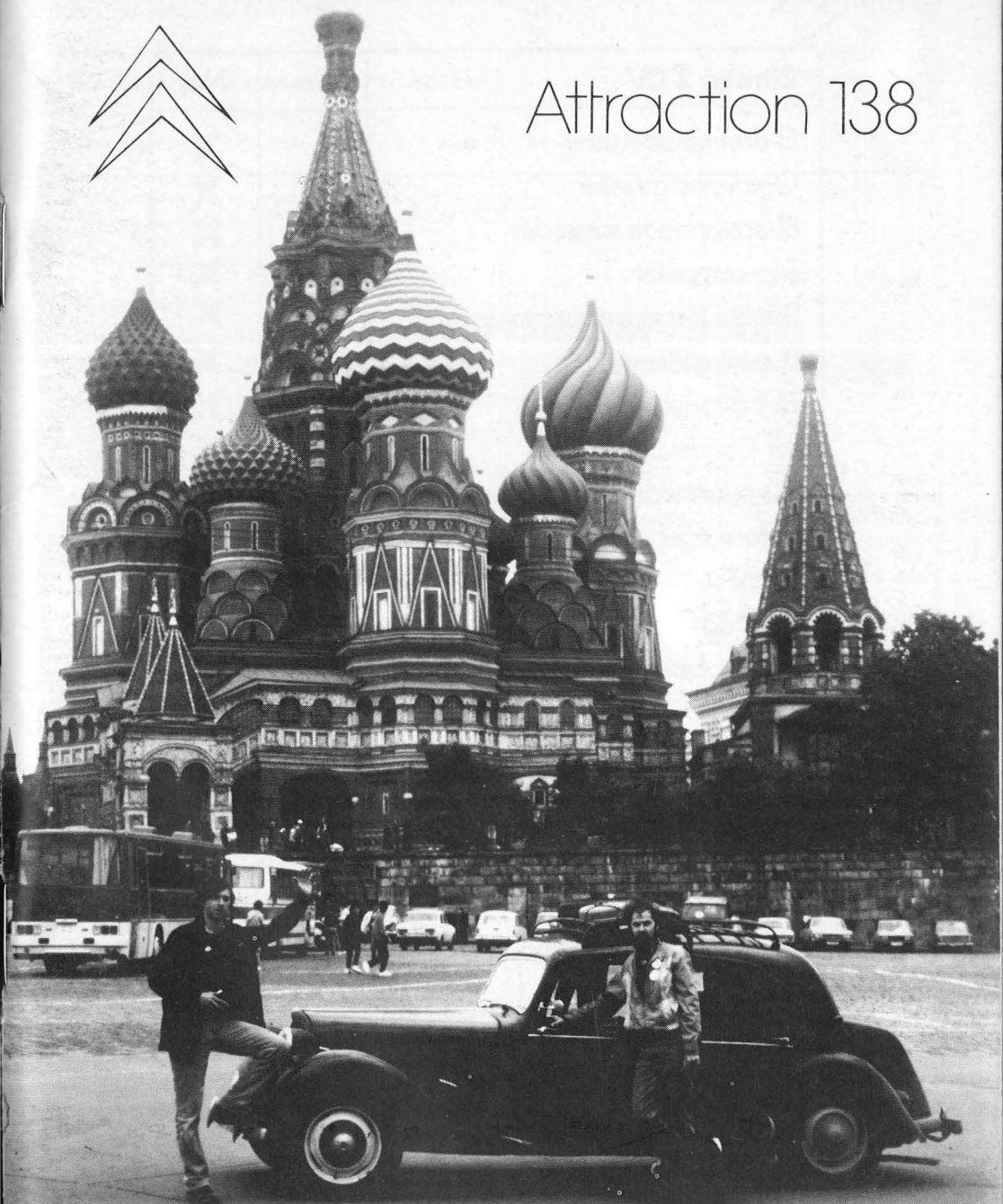
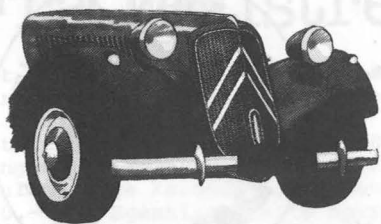




Attraction 138





12

TRACTION *SPECIAL*

Traction Avant

Kære læser/TAD-medlem. På denne dag, hvor du har modtaget dette nummer af vort kluborgan, skulle du gerne have modtaget et tykt brev fra klubben. Det har været længe undervejs. Vi i bestyrelsen håber at du får et par ting gjort hurtig: 1) betalt dit klubkontingent ved hjælp af det medsendte girokort og 2) indsendt blanketten til Jørgen, der arbejder på at få lavet en vogn- og medlemsliste. Mere om sidstnævnte længere fremme i bladet.

Der arbejdes nu intenst med sommertræf 85. Ved redaktionens slutning har vi endnu ikke bestemt hvor det skal afholdes, men vi håber at finde passende rammer et sted i Nordsjælland. Men slå et stort rødt kryds i kalenderen fred-lørd-søndag den 23-25 august! Vi håber snarest at få tilmeldingssedler sendt ud. Vi vil gerne have flere folk med i arrangementsgruppen! Har du lyst til at være med, så ring til Bjørn på 02-10 14 77 eller Jens på 01-39 53 20.

Sikke ellers en vinter! Niels Anton fra Mørke har været ude og nyde fordelene ved forhjulstræk og 165x400 i den nyfaldne sne. Her kommer nok mangan en japanerdåse til kort! Frem kommer den dejlige normale i hvert fald- som billederne her i bladet viser....



Ellers er dette nummer af TS helliget vor hollandske ven Ernst Berends' rejsedagbog fra Paris-Moskva-Paris turen. En oplevelse for livet og med garanti den mest storslåede aktivitet nogen traction-klub nogensinde har præsteret. Helt utroligt at fransk Citroën overhovedet ikke har ofret den mindste opmærksomhed på dette projekt, der kommer til at gå over i historien med over 1.000.000 kørte traction-kilometer! Og så har "Stafetten" fået sig et nyt skud energi, takket være Peter i Farum.

Med foråret i sigte og ønsket om at se mange "nye" 11'ere på de danske gader og veje (redaktørens lader stadig vente på sig...)

Jens.

BESTYRELSEN:

Formand:

Hroar Toppenberg, Højtoften 10, 9000 Ålborg.
Tlf: 08-186882

Kasserer/medlems- og vognregister:

Jørgen Kjær, Saturnvej 9, 8370 Hadsten.
Tlf: 06-983177

Redaktør/bestyrelsesmedlem:

Jens Møller Nicolaisen, Ravnsborggade 5A, 4.th.,
2200 København N. Tlf: 01-395320

Bestyrelsesmedlemmer:

Finn Lyster, Smedebakken 26, 8653 Them. Tlf: 06-847249

og

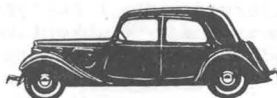
Bjørn Mogensen, Lundegade 10A, 3000 Helsingør. Tlf: 02-101477

Værktøj:

Gunnar Rasmussen, Skjoldsvej 21, 3000 Helsingør. Tlf: 02-214876.

og

Bjørn Mogensen, Lundegade 10A, 3000 Helsingør. Tlf: 02-101477 el. 214646.



Kommende møder:

ØST:

Fredag den 22. marts kl. 19.30. Denne gang er det Mia Hendriksen og Peter Grønberg der lægger hus til. Programmet henstår ved redaktionens slutning endnu i det uvisse - måske vi kan få fat i en video fra Paris-Moskva-Paris turen - hvis ikke, finder vi nok på noget andet godt. Er der nogen der har mulighed for at skaffe en VHS-maskine, så vær rar at ringe til Jens (01-39 53 20). Måske vi kan få planlægningsgruppen til årets sommer-træf i lidt fastere rammer på mødet.

Mia og Peter bor i Nørre Søgade 25A, 2.tv., København K. Tilmelding i god tid (af hensyn til indkøb) til Mia og Peter på 01-11 40 42 eller til Jens på 01-39 53 20.

VEST:

Lørdag den 20. april hos Finn Lyster, Smedebakken 26, 8653 Them. Heller ikke her er der fastsat noget program endnu, men ring til Finn og hør nærmere, når tiden nærmer sig! Finns nummer er: 06-84 72 49.

Les Traction Avant
CITROËN

Fra registret

Det er jo en sand fornøjelse at konstatere, at vor klub siden starten har været i konstant vækst. Dags dato er medlemstallet 96. Men dette må desværre ses i lyset af at klubben siden 1. januar blot har registret de nytilkomne medlemmer uden at opkræve kontingent. På generalforsamlingen ved sidste års sommertræf vedtog vi at kontingentåret fremover skulle følge kalenderåret. Samtidig fastsattes kontingentet for 1985 til 150,- kr. Egentlig skulle opkrævningen have været udsendt i begyndelsen af december, men det har trukket ud, blandt andet fordi det har taget længere tid at få oprettet girokontoen end vi regnede med. Samtidig har vi villet spare lidt på portopengene og derfor ventet med at udsende opkrævningen indtil vi kunne sende den ud sammen med noget andet.

Dette er altså forklaringen på den ejendommelighed at man i slutningen af februar modtager en opkrævning på kontingent gældende fra 1. januar til 31. december 1985.

Vi håber meget, at klubbens medlemstal holder og overlever kontingentindbetaligsperioden. I løbet af de kommende måneder skulle vi også gerne passere medlemsnr. 100. Jo flere medlemmer - jo stærkere klub - jo større fordel for hvert enkelt medlem. Derfor: skynd dig hen på posthuset og gør hvad du bør gøre!

Og så til noget andet - som nævnt arbejder vi fortsat med en registrering af tractioner i Danmark, blandt andet for i løbet af året at kunne udsende en rimeligt komplet vogn- og medlemsliste til alle i klubben. I den anledning har vi lavet blanketterne som blev udsendt med brevet. Vi håber på at alle udfylder disse blanketter meget hurtigt, så vi kan komme igang med at lave listen. Een blanket pr. bil, hvis man ejer flere. Flere blanketter kan fås ved henvendelse til Jørgen.

Nye medlemmer

Henrik Winther, Torvegade 2,2., 8900 Randers.

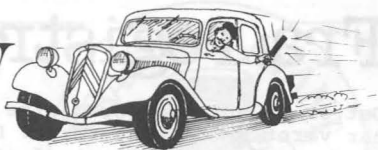
Frits Trøst Hansen, Kattinge Bygade 24B, Kattinge, 4000 Roskilde.

Claus Breuning, Tømmerupvej 40, 4440 Mørkøv.

Søren Sandgreen, Havrevænget 118, 2980 Kokkedal.



STAFETTEN



Peter Juel Jeppesen, Farum. Citroën 11B 1938.

Jeg skal fortælle lidt om min Citroën, som jeg snart har haft i 10 år, og som i den tid har transporteret mig og min familie over 60.000 km. uden de store problemer.

Det hele startede for 16 år siden, da jeg som studerende i et anfald af galskab købte et vrag af en Ford A Town Sedan årg. 1930. Denne vogn blev i begyndelsen af 70'erne totalrestaureret og var med sine fire døre og rummelige karrosse en dejlig rejse- og feriebil. Men en Ford A er jo på trods af sin charme mere i familie med lastbilerne end med personbilerne, så da jeg engang i 1975 under et besøg på en gård i Nordsjælland så en meget snavset, men ellers hel og pæn Citroën stå i et hjørne og hænge, blev min interesse vagt. Vognen var på dette tidspunkt ejet af en af mine bekendte fra Dansk Veteranbil Klub, som foruden denne 38-model også havde en B15six årg. 1950 og en 11 Familiare årg. 1952. Cunner, som han hedder, har altid været mest interesseret i rigtigt gamle biler fra tyverne og han var ærlig talt træt af Citroën'erne. Det viste sig nu mest at være B15'erens kolosale benzinforsøg som øgenede ham, for han havde aldrig kørt i 38'eren, men blot lavet pladearbejde forneden i dørene og derefter stillet vognen på lager.

Efter de indledende drøftelser blev vi enige om en pris på 12.000 kr., hvilket han med et skævt smil fortalte mig var ti gange mere end han selv havde givet i 1971. Nå skidt med det, tænkte jeg, efterhånden som det gik op for mig hvilket unikum af en bil jeg var blevet ejer af. Kilometertælleren stod på 63.000 km., hvilket øjensynligt var alt hvad den havde kørt, at dømme efter lak, indtræk og en masse detaljer. Vi fik trukket den ud i det fri - og kors, hvor var den beskidt. Af papirerne fremgik at den kun havde haft én tidligere ejer (endda en dame) og at den var afmeldt i 1956. Den havde sikkert ikke kørt siden. I hvert fald var der fyldt kølervædske på engang i 56. Et friskt batteri fik straks startmotoren til at trække motoren rundt, dog uden at den gik igang. Af med topdækslet, hvor det viste sig at adskillige ventiler sad fast. Med en plasthammer blev de forsigtigt løsnet og efter at strømfordeleren var rensset startede motoren med et friskt brumm.



Lige kommet ud af laden
- og møgbeskidt...



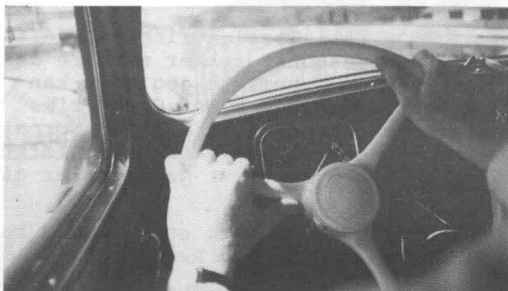
En vask gør underværker!

Efter en grundig vask og støvsugning stod vognen faktisk aldeles flot. Panelerne blev håndmalet med pensel og der blev sat nye bremsebelæninger på forhjulene - og Citroën'en gik flot igennem syn første gang i foråret 1976. Nummerpladerne blev desværre de "nye" store hvide, som motorkontorerne netop var gået over til. I foråret 1977 fik jeg imidlertid et tip om at man stadig kunne få sorte plader i Frøskøbing på Frø - så der var ikke andet at gøre end at indfinde sig straks derovre og få vognen omregistreret, hvilket blev klaret mod erlæggelse af 100 kr. Dette var der forøvrigt en del andre veteranbilmfolk som også fandt ud af på det tidspunkt. De som ofte deltager i veteranbilløb vil være bekendt med at mange veteranbiler netop har indregistreringsnumrene BD 62 fra 850 til 999 - alle med firkantet bagplade.



Nyindregistreret med hvide nummerplader. Foråret 1976.

Det skulle vise sig at blive en stakket glæde med den "nye" Citroën, idet motoren allerede efter nogle få tusinde kilometers forløb simpelt hen brændte sammen. Den havde ikke kunnet tåle at stå så mange år med "sur" olie i blokken, for flere plejlstangslejer har tydeligt præg af ætsning. En anden motorblok blev rigget til med nye foringer, stempler og plejlstænger fra en D-motor og den har siden fungeret fantastisk. Straks efter motorrenoveringen stod gearkassen af - en tand røg ret umotiveret af 2.-gearshjulet og skabte et pænt påstyr i hele kassen. På den igen. Denne gang blev en speciel gearkasse fra en 7 ECO årgang 39 med et højere udvekslingsforhold i kron- og spidshjul monteret (10/31 i stedet for standarden på 9/31). Mekanikken har siden fungeret upåklageligt og især den høje udveksling kombineret med en frisk motor (også renoveret topstykke) giver vognen en imponerende tophastighed (omkring 125 km/t) og en meget behagelig langturskomfort ved hastigheder omkring 100 km/t.



Marchhastighed: 100 km/t.

>>



Vognen har været vidt omkring i Europa, fra Bergen i Norge til Cote d'Azur ved den franske riviera. Senest var vi en gruppe på 4 mand i Paris i foråret i anledning af T.A.'s 50-år, hvor vi iøvrigt fulgtes med 7 andre danske biler og de norske deltagere. Rejsen tog 16 timer incl. ventetid ved færger i Puttgarden og jeg var søg' ærlig talt lidt stolt på bilens vegne, da jeg rullede ind i indkørslen i Farum klokken 3 om natten, efter at have forladt Paris samme formiddag kl. 11. Benzinforbrug: ca. 11 liter pr. 100 km.

Adskillige filmforetagender har fra tid til anden efterspurgt vognen til optagelser som skal ligne 30'erne, 40'erne eller 50'erne. På mange måder falder en Citroën bedre ind i et gammelt miljø uden at vække formegen opsigt, til forskel fra f.eks. en høj gammel Ford. Til dato har vognen medvirket i film som "Johnny Larsen", "Var der ikke én der lo?", "Hærværk" og "Matador". (I sidstnævnte var den monteret med gasgenerator i bagagerummet). Som et aktuelt notabene kan nævnes at Citroënen indgår som "månedens plakat" i det netop udsendte motorblad "BILLEN - motor og sport" (januar 1985), hvor der iøvrigt der iøvrigt suppleres med en interessant artikel om Citroën, som nok er værd at læse for andre end Citroën-entusiaster.

De sidste år har tæret en del på den gamle celluloselakering, som efterhånden vanskeligt kan poleres op - så det tidspunkt rykker nærmere da vognen må underkastes en egentlig restaurering, hvilket jeg godt kan drømme om, når jeg ser f.eks. Per Bødkers, Hennings eller Chr. Friis' perfekte biler. Men det får nok vente endnu et par årstid inden Normalen kommer på bedding, idet jeg lige må have gjort cabrioletten klar først - og det har jeg foreløbig været 5 år om. Hvem siger at gamle biler giver korte glæder? tværtimod....

Til sids- vil jeg give STAFETTEN videre til Per Bødker, som jeg ved har en god og interessant historie om sin "urmagerbil" fra Rudkøbing.

Peter Juel Jeppesen.

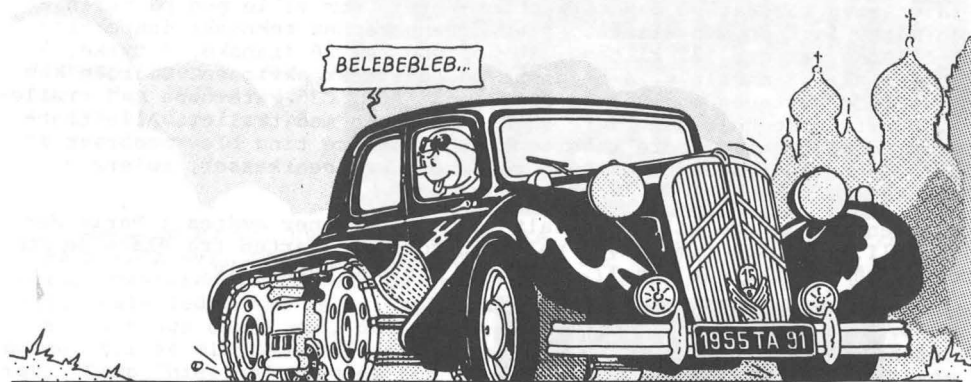


LES AVENTURES DE LA TRACTION AVANT

LA CROISIÈRE ★ ROUGE ★

17 juillet - 11 août 84

PARIS-MOSCOU-PARIS
en
TRACTION AVANT

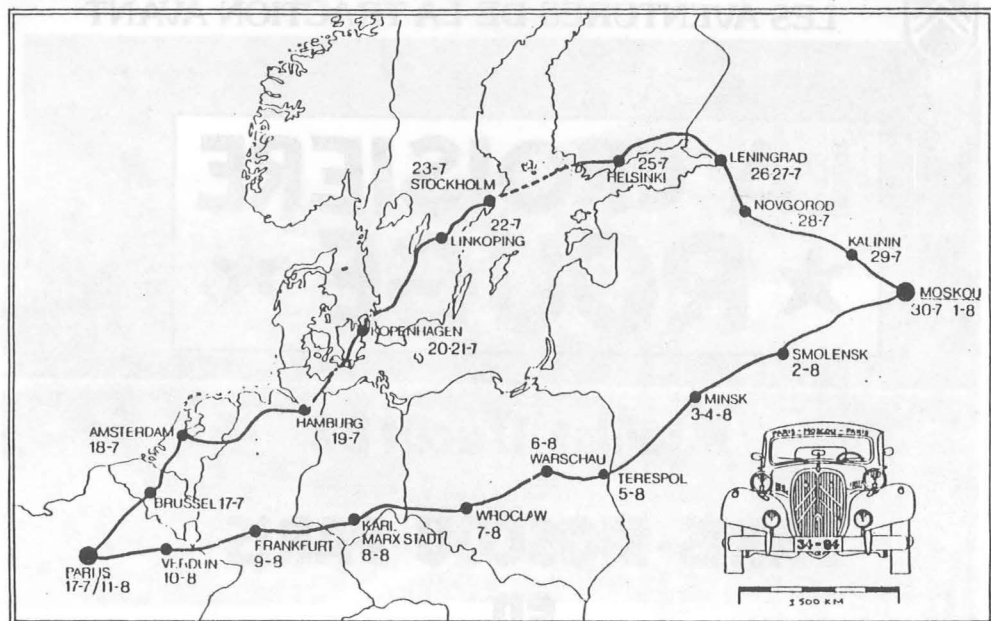


À PARTIR DU 17 JUILLET - STOP-LES AVENTURES DE LA TRACTION AU PAYS DES SOVIETS - STOP

Editions François Réder
1984

PARIS-MOSCOU-PARIS

17 juli t/m 11 augustus 1984



Den lille redaktions afdeling for udlandskorrespondance har fra vor ven i Holland modtaget følgende reportage om sommerens mest fantastiske arrangement; fransmændene kalder turen "La Croisiere Rouge" - den røde ekspedition. Initiativtagerne, Peter Wilders og Wil de Hek, brugte over to år på at organisere Paris-Moskva-Paris projektet, som blev sponsoreret af Citroën Holland, Michelin og Total.

Fra starten var der så mange traction-kørere som ville med på turen at man måtte lave en venteliste. Efter arrangørernes tekniske inspektion af bilerne var der 132 tilbage: 90 hollandske, 20 franske, 7 tyske, 5 schweiziske, 5 engelske, 4 belgiske og én spansk ekvipage. Citroën kompletterede kortegen med 4 stk. BX19D og 2 stk. C25 varevogne med trailere. Det franske hold medbragte en C35 varevogn med trailer. Alle tractionerne medbragte mindre reservedele; de større ting blev medbragt i varevognene. Heriblandt to renoverede motorer, gearkasser, kølere og drivakslar.

Denne enorme mængde biler med ialt ca. 350 personer mødtes i Paris den 15. juli. I sidste time havde politiet forbudt starten fra Place de Concorde, så vi startede den 17. juli fra Chateau Chantilly.



Madame Jacqueline Citroën signerer en af deltagerens rutebog, ved starten fra Chateau Chantilly. Iøvrigt se Wil de Hek (tv) og Peter Wilders (th).

ПAРИЖ—МОСКВА—ПAРИЖ

Om eftermiddagen nåede vi Bruxelles, to timer senere end planlagt. Vi parkerede på en stor markedsplads, hvor byens borgmester hold en tale. Vi camperede på Landbrugsskolens område. De biler der ikke var så godt klargjort inden turen gav en del problemer i de første dage og der var allerede arbejde til serviceholdet.

Næste dag til den hollandske grænse. Her måtte vi stoppe på den lokale TOTAL-tankstation. Her var der en stor reception med mange mennesker: lokale beboere, TAN-medlemmer som ikke skulle med på turen o.m.a. Både den franske og den russiske ambassadør var til stede. De ønskede os en god tur og fulgte med os til Amsterdam i en B15.

Amsterdam. Reception på Citroëns parkeringsplads. Masser af mennesker og presse. Camping udenfor byen. Næste dag kørte vi så med politeskorte gennem vort eget land. Lang vejene var der så mange mennesker at vi blev helt bange. Så kom vi til Tyskland - en af turens længste ruter på én dag - til Hamburg. Selvfølgelig mest fartglade tyskere i BMW'er og Porcher satte farten ned på autobanen, så de kunne de den mærkværdige karavane. I Hamburg måtte vi campere på en hestevæddeløbsbane. Tysk Citroën ventede med det kolde bord og - ø! Naturligvis dog ikke for meget øl, for næste morgen skulle vi op klokken 4.00!!!!

Pakke teltene sammen i mørke, et hurtigt morgenmåltid og så vente på det tyske politi. Jeg tror de sov bedre end os, for de kom først kl. 6.00! Trods dette nåede vi Puttgården i tide. Vente igen - denne gang på færgen. Det var nu et nydeligt syn; næsten en hel færgе fyldt med tractiorner. På den anden side af vandet, i Rødby, ventede nogle danske tractiorner på os og vi kørte til København.

Rådhuspladsen i København, den 20/7-1984.
Et syn vi danskere aldrig glemmer...



Denne dejlige by vil hver deltager huske længe. Alle bilerne parkeredes på Rådhuspladsen, solen skinnede og mange var mødt op for at se på. Overborgmesteren inviterede os indenfor i hans smukke rådhus. Efter en venlig tale ledte han os til spiserummet, hvor der stod lange borde med al mulig slags dansk mad, det smagte prægtfuldt. Dansk Citroën havde sørget for et militærområde til camperingen. Det var meget velorganiseret; "Camp Chief'en" sørgede for alt. Den danske klub og Citroën havde stillet telte med boder op. Spisningen foregik i militærets kantine. Vi blev her i to dage og beundrede wonderful Copenhagen. Det var rart at allerede at møde en del svenske medlemmer, som var kommet til Danmark. På Langelinie, nær ved Den Lille Havfrue, blev der afholdt concours. (Den Lille Havfrue blev udsat for hærværk dagen efter at vi var kørt). Den sidste aften på Svanemøllen kaserne fik vi Dixieland-musik og dansk øl i et militærtelt. Udenfor var det koldt og blæsende. Hviledagen blev af mange deltagere brugt til at bringe bilerne i topform igen.



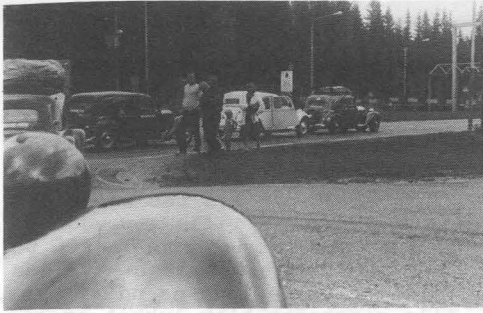
ПРИЖ—МОСКВА—ПРИЖ

Den næste morgen kørte vi ad den smukke kystvej til Helsingør, eskorteret af danskerne, som selvfølgelig kørte i tractioner. Så nåede vi Sverige, med færgen Helsingør-Hälsingborg. Det var dejligt vejr og vi fulgte E4. Mange stod og vinkede ved vejen. I Laganland (nær Ljungby) stoppede de fleste og fik en kop kaffe og besøgte det fine bilmuseum. Kl. 15.00 nåede vi Linköping, men fik ikke lov til at køre ind i byen. Politiet holdt os tilbage indtil alle bilerne var ankommet. Derefter i én lang karavane til Gamla Linköping. Gaderne var fulde af mennesker - i en avis læste jeg at de også havde været der dagen før. En fejl i avisen...! Nogle af bilerne havde kølerproblemer, men ikke ret længe. Et enormt regnskyl kom ned i hovederne på os. Vi forlod alle de (utætte) biler for at finde ly for regnen. Siden blev vejret rart og klart igen. Borgmesteren holdt tale i Vårdhuset; der var en gave til hver bil og vi nød et dejligt måltid. Teltene blev slået op på en stor mark ved navn Walla-fritidsområde. Her købte serviceholdet en del reserveredele fra Svenska B11-klubben og Sanny Polm blev ringet op for yderligere leverance i Stockholm.

Efter morgenmaden kørte vi i små grupper (5 biler i hver) mod Stockholm. I vores turbog så vi at vi skulle være på Johanneshov Isstadion i den sydlige del af byen. Det var vanskeligt at aføre hvor vi skulle køre fra den store trafikvej. Ingensteder politi til at guide os, så de fleste kørere endte inde i centrum. Men hvad; de så både Mäleren, Stadshuset og Riddarholmen før de ankom til stedet. Det var meget vanskeligt at få teltene op; hvad der i turbogen var betegnet som en græsmark viste sig at være grus. Uheldigvis begyndte det at regne, så vi forlod grusmarken og tog tunnelbanen til Gamla Stan. Der var meget smukt med små forretninger og og smalle gader. Da vi kom tilbage til Isstadion'et sad der en lille seddel under vor vinduesvisker: "Vi tilbyder jer en rar og tør seng. Per/Eva Ahlström". Hvor er det bekvemt at have traction-venner over hele Europa! Så vi slog teltet ned og kørte mod Järfälla. Sort uheld. Den ene af vores drivaksler blev mere og mere støjende. Da vi nåede frem til Per og Eva var det næsten umuligt at køre med den.

Den næste morgen vendte jeg tilbage til Isstadion (pr. cykel, tog og tunnelbane!) for at få en anden aksel. Hviledagen i Sverige blev til en arbejdsdag. Serviceholdet måtte sætte en anden motor i den schweiziske Langenthal-cabriolet.

Om aftenen skulle alle bilerne møde i havne klokken 19.00 for at sejle med natfærgen til Turku, Finland. Igen et skønt syn at se hele skibet fuldt af tractioner. Om bord fik vi et dejligt "smörgåsbord", andre gik i barerne eller disco og roulette. Efter en god nattesøvn nåede vi Finland tidligt om morgenen. Færgen måtte navigeres i lang tid mellem de små øer, før vi kom til Turku. Per blev vi mødt af nogle finske tractioner og sammen kørte vi til Helsingfors. Det var en overraskelse for mig at finnerne også kan tale svensk. Først kørte vi til campingpladsen uden for byen. Så hurtigt tilbage til byen for at se hvordan den så ud; desværre var der ikke meget tid her. Om aftenen kunne man fornemme en helt speciel atmosfære på campingpladsen. Alle tænkte på og snakkede om den næste dag....RUSLAND.....????!!!!



ПАРИЖ—МОСКВА—ПАРИЖ

Der var ikke ret langt fra Helsinfors til den russiske grænse. Alle bilerne blev stoppet og vi forlod Finland i små grupper; et par kilometer endnu til grænsen. Det var forbudt at standse eller fotografere. Dér var den russiske grænse. Alle bilerne blev undersøgt, men ikke særligt grundigt. De var mere interesserede i visaer, pas og bilforsikringer. Guiderne som skulle følge os i de følgende dage var også til stede; en fransk-, en tysk- og en engelsktalende. Efter at have passeret tolden kunne vi få benzin fra nogle tankbiler. 73 oktan!

Fladt landskab, en lang og lige vej gennem et skovområde. Fotografering forbudt de første 30 km. Politifolk ved hver eneste sidevej. Ikke meget trafik, blot nogle få lastbiler og motorcykler.

Den første by var Vyborg, hvor alle bilerne stoppede ved Inturist-hotellet. Guiderne blev introduceret for os og for størstedelen af gruppens vedkommende stod maden parat. Det var nemlig organiseret på følgende måde: I Rusland var der tre alternativer 1) camping uden mad, 2) camping med mad og 3) hotel med mad. Stor forvirring da det viste sig at campingpladsen ikke var stor nok. "Camping-med-mad"-folket må sove på et motel. Vi var heldige, for bagefter viste det sig at "camping-uden-mad"-folket, omkring 50 personer, havde haft problemer med at købe mad.

Fra Vyborg til Leningrad. 180 km. En lang og lige landevej, undertiden meget dårlig. Masser af vejtræer. Vi kørte igennem nogle landsbyer med venlige, vinkende mennesker, forbløffede over den endeløse karavane. Det eskorterende politi kørte i gule Lada'er, den mest moderne bil man kan købe i Rusland. For den almindelige russer er en bil meget dyr. Lada'en er den eneste der direkte kan sammenlignes prismæssigt med Holland - her koster den tre gange så meget og man må vente flere år på at få den leveret. Gennemsnitslønnen er omkring 200-250 rubler (ca. 2500 kr). Til gengæld betales kun ca. 10% i skat. En lejlighed koster ca. 30 rubler i månedlig husleje.

Om eftermiddagen kom vi til Leningrad. Igen et enormt Inturisthotel, det var bygget for 5 år siden, men så meget ældre ud; utætte vandhaner, slidte gulvtæpper, men sengene og maden var god.

Om aftenen ankom serviceholdet med en smadret B15-Hydraulique på traileren. Den franske chauffør var faldet i søvn og vognen havde ramt et vejtræ. Den så slem ud! Den ene side var helt flad og dørene kunne ikke åbnes og bagakslen var bøjet! På et værksted gik serviceholdet igang sammen med en masse russiske mekanikere. Efter halvanden dag var de færdige og vognen kunne køre igen. Prisen for alt dette? - ingenting! Service fra staten!

Leningrad har enormt med smukke gamle bygninger. Vinterpaladset er fantastisk og den store flod Neva deler byen. Der er temmelig tæt trafik, mest busser og lastbiler. I en by med 4 millioner indbyggere (uden personbiler) må det kollektive trafiksystem være enormt udbygget. Sporvognene, busserne og trolleybusserne er overfyldte. Udstødningsgasserne fra dieselmotorerne hænger i luften og ryger enormt (dårligt justerede motorer?).

ПАРИЖ—МОСКВА—ПАРИЖ

Vi havde et fint møde med veteranbilklubberne fra Riga og Leningrad. Gamle Tatraer og Opel'er og Mercedeser - de fleste bragt til Rusland af tyskerne under anden verdenskrig. Der var også en gammel Ami 6, oprindeligt købt af staten med henblik på at studere den.



Efter to dage forlod vi så Leningrad. Politiet ville lede os ud af byen, derfor stillede de med 2000 betjente. Alle sidegader blev lukket og al anden trafik blev standset. Den russiske organisation havde gerne set alle 130 biler i én lang karavane på rejsen gennem landet, uden at stoppe ved parkeringspladser, benzinstationer m.m., men dette lykkedes ikke altid lige godt for dem. Når vi kørte samlet var karavanen normalt ca. 7 km. lang, men en dag var der 120 km. mellem den første og den sidste traction. Dette var ikke tilladt, så de forreste biler blev stoppet og måtte vente indtil alle var samlet igen.

Vi passerede smukke gamle byer som Novgorod og Kalinin. Venlige mennesker overalt. Sproget gav kontaktproblemer, men af og til kunne man møde folk der kunne tale engelsk. De ville vide alt: vores profession, om vores land og om priserne der. De havde aldrig set en traction før; flere troede virkelig at vi var testkørere fra fabrikken med en ny model! Når BX'erne dukkede op forsvandt al interessen for tractionen. Især BX'ens hydrauliske affjedring stod som et teknisk under for dem.

Moskva. En meget stor by med næsten 8 millioner indbyggere. Den første besked vi fik var at der ikke ville blive givet tilladelse til at alle bilerne kunne køre ind i byen. Dette kunne vi selvfølgelig ikke acceptere. Måskva var jo hele turens mål! Efter en del diskussion fremkom et nyt forslag: politiet skulle lede os igennem byen i én lang karavane. Vi måtte køre yderst til venstre langs gaderne, normalt reserveret for VIP'erne fra Kreml. Så gjorde vi det, men politiet øgede farten til 70 km/t gennem byen og direkte til vores hotel. Så vi så ikke meget af Moskva. Derfor besluttede vi at vende tilbage til byen for os selv og så forsøge at parkere så tæt ved Den Røde Plads som muligt. Dette lykkedes den sidste dag vi var i Moskva for omkring 70 biler. Man kan gå frit rundt i byen, så vi så på forretninger, så på bygninger, den meget moderne metro og Kreml's fantastiske bygninger. Hver dag er der på Den Røde Plads en 2 kilometer lang kø af folk som venter på at besøge Lenins mausolæum.



ПАРИЖ—МОСКВА—ПАРИЖ

Også i Moskva mødtes vi med en veteranbilklub. De viste os en traction-cabriolet i en meget dårlig forfatning. Men hvordan kan man restaurere en bil uden de nødvendige reservedele?

Afsted fra Moskva til Smolensk. Gammel by med rare mennesker og en smuk katedral.

Den næste dag til Minsk, en meget moderne by. Næsten hele byen måtte genopbygges efter krigen. 80% af bygningerne blev nedbombet under krigen og 33% af indbyggerne dræbt. Krigen kostede russerne 21 millioner menneskeliv - derfor ser man over hele landet en masse statuer og monumenter.

I Minsk havde vi vores sidste ekstra hviledag. Nogle gearkasser måtte udskiftes og en fransk vogn havde smadret et stempel, så der måtte skiftes til den sidste renoverede motor.

Den sidste dag i Rusland, fra Minsk til Brest. Denne del af landet virkede mere moderne. Alle tractioner kørende efter gårdsdagens reparationer. Ingen problemer i tolden ved grænsen til Polen. Her skulle vi købe benzin-kuponer, men når der skal købes ind til 130 biler giver det ventetid! Der blev kun solgt fra én luge.

Terespol. Campingpladsen tæt ved byen. En rar atmosfære her, efter to ugers Rusland. For første gang er alle turens deltagere samlet på et sted igen. Dejlig aften med folkemusik, barbecue og gratis vodka... Landskabet er meget forskelligt fra det russiske; man kommer igennem flere landsbyer og ser flere gårde. Politiet står ikke ved hver sidevej. Men i forretningerne er der mangel på adskillige produkter og der er også benzinrationering.

Warszawa. Ødelagt under krigen, men genopbygget i oprindelig skikkelse. Desværre havde vi ikke megen tid til at se byen. På campingpladsen kom et enormt tordenvejr over os; telte, biler og alt andet gennemblødt, dog ikke vores gode humør.

Igennem Lodz, en snavset industriby, hvor André Citroën fik ideen med de vinkelskårne tandhjul.



Wroclaw, camping nær det olympiske stadion. Regn hele aftenen. Næste dag videre til den polsk/østtyske grænse, hvor vi måtte købe transitvisum. Det tog en evighed. Dem som var startet sent om morgenen måtte vente mere end 4 timer. Campingen lå i bakkerne uden for Karl Marx Stadt. De første biler ankom kl. 16.00, de sidste ikke før midnat. På alle trailere en traction med problemer. De to kunne repareres i løbet af natten, men den engelske légère-coupé fra 1936 havde ødelagt gearkasse og der var ingen reservedele til den. Så der var stadig én på trailer, da vi kom til den vesttyskegrænse den næste dag. En uhyggelig grænse med bevæbnede soldater, hunde, spejle og pigtråd.

ПАРИЖ—МОСКВА—ПАРИЖ

Vi ankom til Mainz i løbet af aftenen og natten. Næste morgen var tysk Citroën klar med morgenmad, suppe og øl.

Nu går det hele hurtigt. Idag er vi tilbage i Frankrig! I den første by, St. Avold er der fine skilte som leder os til et godt måltid mad og en tale af borgmesteren. Vi tilbringer natten i Verdun. Der er kommet reservedele til den engelske coupé. Men det bliver et hårdt job at ordne den. Serviceholdet er allerede gået i seng. Tre hollændere og den skotske ejer klarer det. Da solen stiger op over Verdun kører vi den første testtur. Gearkassen fungerer igen. Resultat: en meget lykkelig ejer, som kan køre de sidste kilometer til Paris.

PARIS. Nu er det i mellemtiden blevet tilladt os at holde på Concorde. Det varer dog ikke længe før vi bliver gennet ud igen. Vi slutter hvor vi begyndte...Chantilly. Som ved starten en reception - selvfølgelig med champagne og takketalere. Også denne gang er den gamle Lady Citroën til stede, borgmesteren og en masse af deltageres familie og venner. Den store savnede er igen...CITROEN FRANCE. En skam. Ikke så meget som et brev eller kort. De kunne hverken spendere en franc eller et ord på hele dette projekt, på trods af den enorme publicity for Citroën i almindelighed. Vi var på i alle aviser i mere end 10 lande.

I stedet må vi takke organisatorerne: Peter Wilders og Wil de Hek. Også en tak til vores sponsorer: Citroën Holland med deres mandskab, Michelin og Total. Og selvfølgelig en stor tak til alle Citroënklub-medlemmerne i flere lande.

Den næste dag på vej hjem til Holland. Turen er slut - vi klarede det. Da tændingsnøglen drejes fra, er der løbet godt 8000 km mere på kilometertælleren. Vi bliver siddende lidt. Der er svært at skilles fra vor ven efter fire ugers godt samvær...

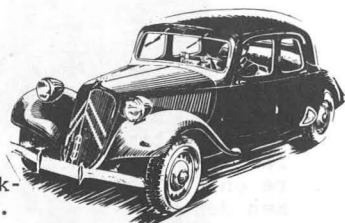
ERNST BERENDS.



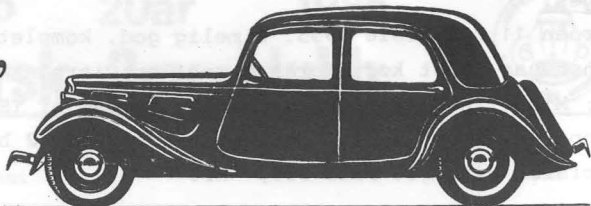
TRACTION *SPECIAL*

STOF TIL TRACTION-SPECIAL

- sendes til Jens Møller Nicolaisen,
Ravnsborggade 5A, 4.th., 2200 Kbh. N. 01-395320.
Der mangler principielt til enhver tid meteriale - især historisk/teknisk. Vær iøvrigt opmærksom på datoen for deadline forrest i Attraction.



Køb & salg, bytte, kontakt-



TRACTION-ANNONCER - sendes eller indtelefoneres til:
Jens Møller Nicolaisen, Ravnsborggade 5A, 4.th., 2200 København N.
Tlf: (01) 39 53 20. Bedst morgen eller sen aften.

Sælges:

Diverse brugte dele til 11 Sport fra før 1952. Mange gode ting.
Renoveret viskertræk m. motor til 11 Sport efter 1952. 150,- kr.
Indsugningsmanifold til B15six. 100,- kr.

Købes/søges:

IBM Executive - ældre elektrisk typearmsskrivemaskine med skrifttyper
som i Traction-Spécial nr. 7.

Jens Møller Nicolaisen, Ravnsborggade 5A, 4.th., 2200 N. 01-39 53 20.

Sælges:

Urenoverede B11-topstykker. Den lille specialrude, som sættes fast på
fordørene.

Købes:

88.140 (Not, rektangulær, 2,5 x 3 x 12)

Haves:

Specialværktøj til B11, hvis der er nogen som ønsker at låne, her på
Århus-kanten. Ikke alt haves, men næsten.

Peter de la Cour, Vesteralle 18, 8000 Århus C.

Sælges:

Ekspanderende stempelringe af fabrikat "Perfect Circle" er nu hjemkommet
fra Frankrig. Pris for et sæt til 4 cylindre kr. 500,-

Nye koblingsnav er også hjemkommet og sælges for 400,- kr./stk.

Renoveret køler med nyt element til 11 Normale sælges i bytte med gammel
køler for 650,- kr.

Købes:

Til B15six: pakning ved manifold.

Til 11 Normale: lige bagkofanger.

Finn Lyster, Smedebakken 26, 8653 Them. 06-84 72 49.



Sælges:

Citroën 11 Familiale 1955. Rimelig god, komplet og restaurerbar stand. Vognen har sidst kørt for Automobiles Citroën A/S. Pris: 14.500,- kr. Dæk; Michelin X 165x400 (se sidste nummer af TS). Genoptryk af den danske reparationshåndbog (2 bind) fra 1949. Kun få eksemplarer tilbage. Pris 250,- kr.

Købes:

God køreklar Citroën 11.

Jørgen Kjær, Saturnvej 9, 8370 Hadsten. 06-98 31 77.



„TRACTION-RESERVEDELSERVICE“

v/ CHR. FRIIS . BOSHOLMVEJ 5 . 6261 BREDEBRO

Nyfremstillede ting til Traction Avant:

| | | |
|--|----------|---------|
| Silentblokke 11BL ell. 11B (incl. aksel 426144-426689) | Pr. bil | 3.800,- |
| Kofangere, forchromede (11BL eller 11B før 1952) | stk. | 950,- |
| Kofangere, forchromede (11BL eller 11B efter 1952) | stk. | 900,- |
| Horn på kofangere, forchromede 299317 | stk. | 140,- |
| Horn til fastsp. af forreste kofangere 299806-807 | stk. | 250,- |
| Beklædningsstof, Pulmann sæder 1950-52 ell. efter 1952 | | |
| - snitmønster medfølger. Stofprøve kan sendes. 7 m. | pr. bil. | 1.800,- |
| Fimmelstof. Grå eller beige | pr. bil: | 900,- |

Næsten alle gummideler er lagervare. Også mekaniske ting er på lager. Ping og spørg, hvis du har Traction-reservedelsproblemer. (04)74 01 56.

Citroën B15six til salg! Kontakt Finn Lyster, 06-84 72 49.

