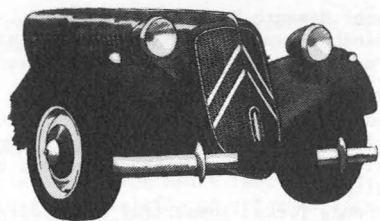




Attraction 152



26

# TRACTION *SPECIAL*

## Redaktionelt

I sidste nummer skitserede jeg nogle af de problemer, der undertiden kan opstå, når man er alene om at lave blad. Foreløbig har ingen reageret på dette. Jeg kom ind på, at der en dag måske er en risiko for at der bliver blanke sider i bladet, hvis jeg ikke har tid til at skrive det. Og hvad skete? jo, mindsandten om ikke nogle medlemmer sidste gang modtog et blad, hvor midtersiderne var blanke! Jeg må ile med at oplyse, at dette var en fejl der er sket på trykkeriet! Vi har ikke rigtig noget overblik over hvor stor en del af oplaget det er gået ud over. Vi har fået trykkeriet til at trykke et ekstra antal af de pågældende sider. Da det drejer sig om midtersiderne er de jo lette at indsætte. Kontakt mig, hvis du mangler dem.

Tilbage til nødråbet. På bestyrelsesmødet for nylig (se ref. andetsteds) talte vi om hvordan noget af problemet kan afhjælpes. En idé går ud på at nogle personer rundt i landet står som ansvarlige for at der bliver refereret fra afholdte møder og arrangementer -de behøver ikke nødvendigvis selv at skrive, men har så til opgave at sørge for at *noget* gør det. Måske de samme personer tillige kunne være med til at sikre at kommende begivenheder også bliver annonceret i bladet. Finn vil gerne tage sig af det jyske, men har vil også gerne have hjælp til det. Vi mangler folk, der vil gøre en indsats! Læs: det kunne være DIN!

Såvidt de redaktionelle udgydelser for denne gang; fortsat god sommer (hvis man da kan kalde den det)!

hilsen Jens.

## Sommertræf '87

De første tilmeldinger er nu kommet, og sidste hand på træffet er ved at blive lagt. Der er kommet en ændring i forhold til den udsendte folder, så lørdagen nu ser sådan ud:

Morgenmad, derefter kørsel til København. Hos Citroën (importøren) i Bådehavnsvej vil der være spisning, konkurrencer og STUMPEMARKED.

Resten af lørdagen/træffet som i det udsendte program.

NB! Skulle du høre til dem som endnu ikke har fået tilmeldt sig, er du måske så heldig, at du endnu kan nå det. Men så skal du gøre det LIGE NU! Ring til Mia (01-114042), hvis du ikke kan få fat på Benny eller Kim.

m.v.h. arrangørerne.



## Generalforsamling

Hermed indkaldes officielt til generalforsamling i Traction Avant Danmark. Generalforsamlingen finder sted på Sommertræffet i Helsingør fredag d. 21/8 kl. 20.00.

Bestyrelsen.

# Referat

Referat af bestyrelsesmøde afholdt 22/5 hos Finn Lyster.

1). Vin. I samarbejde med Citroënisterne har vi fået tappet nogle flasker Côtes du Rousillon, med specialetiket i anledning af klubbens 5-års fødselsdag. Minimumsbestillingen var 300 flasker, hvilket vi mente var i overkant, hvorfor vi har forhåndssolgt 150 flasker for ikke at belaste klubbens økonomi for hårdt. Jens har haft udgifter på ca. 200,- kr. til etiketten, hvilket skal dækkes af klubben. Flaskerne udsælges med ca. 25% fortjeneste, hvilket skulle give et overskud på ca. 1000 kr. til klubkassen.

2). Instruktionsbøger. Genoptryk af instruktionsbog fra 1946 er tilbudt til en stykpris på ca. 40,- kr. ved bestilling af 1000 stk. Vi besluttede at lade sagen hvile, idet vi ikke vurderer efterspørgslen til at være tilstrækkelig på nuværende tidspunkt.

3). Klubbutik. Da vi efterhånden har forskellige effekter til salg (vognemblemer, klistermærker, vin, gamle blade samt nogle få T-shirts i børnestørrelse), enedes vi om at forssøge at samle tingene og organisere salget lidt mere. Benny vil gerne påtage sig dette. Vi besluttede at der skal føres separat regnskab for "Klubbutikken", fra og med Sommertræf '87.

4). Generalforsamlingen. På valg er Jens, Jørgen og Benny.

5). Bladet. Jens fremlægger forslag til en mere struktureret indsamling af stof i førstkommande (nærværende -red.) nummer. Finn påtager sig ansvaret for dækning af de jyske arrangementer og begivenheder.

6). Reservedele/teknisk bistand. Kim kunne melde at der har været mange henvendelser fra medlemmerne og at fotokopimaskinen på hans arbejdsplads er flittigt i brug.

7). Ny medlems- og vognliste vil blive lavet til efteråret. Desuden vil vi forsøge at lave et register med kartoteks-kort.

8). Arkiv/bøger/bibliotek. Vi snakkede om at det ville være en god idé at lave et samlet arkiv over de ting klubben gennem tiderne udsender/har udsendt til medlemmerne.

Vi har formodelst 800,- kr. indkøbt følgende originale bøger:

Rep. håndbog (fransk) T.A. 4-cyl. do. på dansk.

Citroën: Memento Technique.

Rep.håndbog camionette 850-1200 kgs.(HY). Bøgerne vil indtil videre blive opbevaret hos Jørgen.

9) Under mødet opstod der en diskussion, som viste at vi har vidt forskellige opfattelser af hvordan klubbens økonomi bør forvaltes.

Vedrørende f.eks. sommertræf mener Jørgen at arrangørerne skal have deres faktiske udgifter dækket i forbindelse med arrangementet og derefter betale fuld pris for deltagelse i træffet.

Eftersom vi andre mener at de faktiske udgifter er en vanskelig størrelse at have med at gøre (f.eks. telefonudgifter, benzin etc.), mener vi at det er mere rigtigt at lade arrangørerne deltage til en reduceret pris, f.eks. halvdelen, samt at få dækket de konkrete udgifter imod bilag. Arrangørerne har ansvar for afviklingen og dermed mange opgaver under selve træffet, hvorfor vi heller ikke mener at de deltager på samme vilkår som de øvrige medlemmer.

Vi diskuterede tillige spørgsmålet om hvordan klubben skulle forholde sig til de mere løse opgaver/initiativer der bliver lagt for dagen. Baggrunden var bl.a. de nye vognmærker og vinetiketterne, som Jens har lavet. I stedet for at få de faktiske udgifter dækket har Jens fået et vognmærke. På mødet foreslog han at han fik 6 flasker af vinen i forbindelse med etiket, trykning, afhentning osv. Dette var Jørgen meget imod; han mente at de reelle udgifter skulle dækkes og at Jens herefter kan købe tingene på samme vilkår som andre.

Uoverensstemmelserne omkring disse ting udviklede sig, idet vi andre (muligvis fejlagtigt) opfattede Jørgens holdning som en mistillid -om vi andre nu kunne administrere en "elastisk" økonomi. Han så gerne alle udgifter dokumenteret bedst muligt.

Vi andre følte til gengæld at en stram (firkantet) administration virker som en særdeles kraftig bremse for lysten til at tage slige initiativer for klubben, i hvert fald for vores vedkommende. Desuden mente vi at man ved at køre tingene så stramt ville forøge klubbens udgifter. Uoverensstemmelsen gav på et tidspunkt anledning til at Jens, Kim, Finn og Benny ville forlade bestyrelsen og iøvrigt standse deres klubaktivitet, hvis tingene skulle køres på den måde som Jørgen ønsker. Kim, Finn og Benny fastholdt dette,

også efter mødet.

ref.: Benny.

Referatet er godkendt af samtlige bestyrelsesmedlemmer.

## Kommentar:

Nogle dage efter mødet fandt jeg det nødvendigt pr. telefon at opfordre Jørgen til at forlade bestyrelsen ved førstkomende generalforsamling. Baggrunden for denne beslutning var, at han stod alene med dette synspunkt og at det fratog alle andre lysten til at fortsætte. Desuden lå der et ultimativt krav fra Finn, Benny og Kim om dette, hvorfor jeg ikke kunne se anden udvej.

Jørgen valgte at forlade bestyrelsen med omgående virkning.

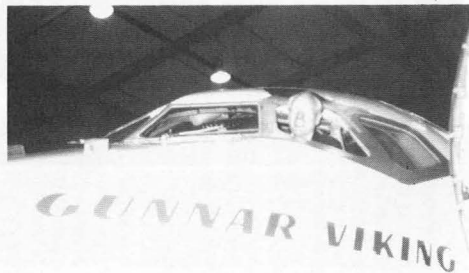
Siden da har problemerne været meget diskuteret de forskellige bestyrelsesmedlemmer imellem, og selvom der stadig ikke er enighed om retningslinierne for klubbens økonomiske drift, ser det heldigvis ud til at der er basis for at mødes med henblik på at nå til enighed - eller i det mindste at finde frem til en procedure som alle har lyst til at arbejde efter. Jeg har derfor kunnet tilbagetrække min opfordring til Jørgen om at træde ud af bestyrelsen; Jørgen har foreløbig accepteret at fortsætte.

Vi vil afholde endnu et bestyrelsesmøde inden generalforsamlingen. Hvis ikke det lykkes at få tingene afklaret på dette

møde, må generalforsamlingen tage stilling.

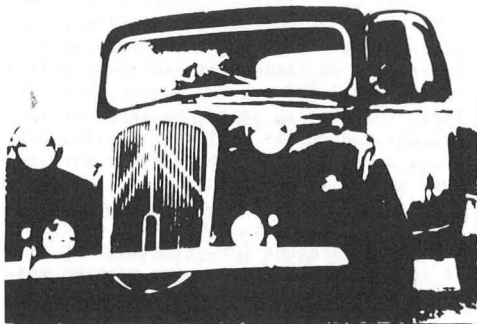
Til slut vil jeg gerne understrege at jeg med stor glæde har kunnet konstatere at ingen af de venskaber der gennem årene er blevet knyttet bestyrelsesmedlemmerne imellem har lidt overlast på grund af den opståede situation! Alle er positivt indstillet på at få løst problemet hurtigst muligt - og meget gerne inden generalforsamlingen. Det er jo ikke det sjoveste at skulle bruge tid på, når man er til træf!

Jens.



*Fra lokalmødet i Kastrup Lufthavn den 27. marts. Flyet er en Jumbojet, piloten venligst udlånt af TAD's Helsingør-afdeling. Forleden afholdtes endnu et lokalmøde i København. Det foregik på Kim Clasens værksted, der i dagen anledning bl.a. var udsmykket med billeder af den sidste Citroën 11, der forlod samlebåndet i stilhed for 30 år siden. Mere herom i næste nr.*

# TRACTION AVANT DANMARK



### BESTYRELSEN:

*Formand, redaktør:*

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

*Kasserer, indmeldelse:*

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

*Sekretær, medlems- og vognregister:*

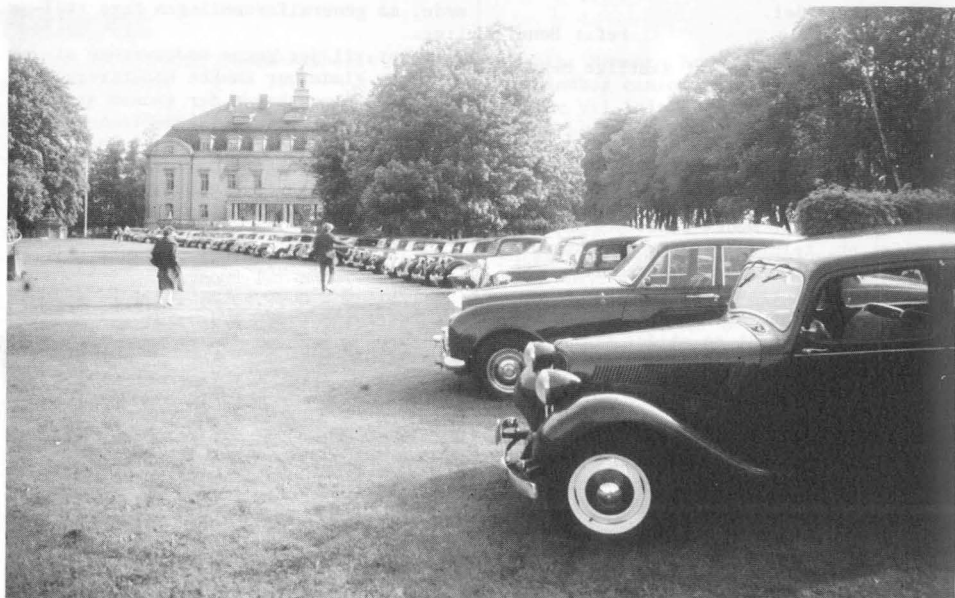
Benny A. Jensen  
Hækmosen 28C, 2730 Herlev.  
Tlf: 02-443741.

*Medlems- og vognregister, reservedele*

Kim Bo Clasen  
Stengårds Allé 118, 1., 2800 Kgs. Lyngby.  
Tlf: 02-443712.

*Bestyrelsesmedlem:*

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



## Sommermødet i Sverige

Desværre måtte en hårdt betrængt økonomi, samt det faktum at jeg skulle arbejde om natten, forhindre at jeg kunne deltage i hele week-enden på Svenska B11-klubbens årsmøde på Örenäs Slot syd for Helsingborg i pinsen. Til mit held var jeg ikke den eneste i denne situation, hvorfor jeg fik kørelejlighed i en rigtig bil, nemlig Kim Clasens Normale '54. Men søndag morgen nåede vi frem inden morgenmaden, så vi fik da hele dagen.

Omkring 45 tractioner af næsten alle årgange og modeller var linet op på slotets græsplæne, der grænsede næsten helt ned til Øresund. En enkelt baghjulstrækker var også blevet lusket indenfor, nemlig Sigvard Särnmarks Bentley med Mulliner-karosseri og 6,2 liters motor. Smuk var den, men intet kan nu hamle op med en 11'er! Af disse var de 10 fra Danmark.

Efter et ganske overdådigt morgenmåltid gik turen til et hyggeligt lille museum nord for Helsingborg; "Teknik på farfars tid". Her fandtes alt, lige fra gamle barberblade til Tatrappan! Lokalerne var små, så over alt hvor der var plads (også inde i bilerne) var der udstillet nips, bekladning osv.

Efter museumsbesøget blev bilerne linet op på en nærliggende mark, hvor frokosten blev udleveret og indtaget. Øl, skinke og kartoffelsalat. Det bedste af det hele

var at solen ligefrem skinnede! Her sad vi så lænet op af forkofangeren og nød det hele. Herfra var der fri tilbagekørsel til slottet. Nogle benyttede lejligheden til at se en park i Helsingborg, vi kørte direkte tilbage. Snart kom også Benny Sørensen med sin Conduite Interieure fra 1939. Siden sidste år er den blevet forsynet med 13 meter plys i ren uld! Hvad luksus angår står den ikke tilbage for Sigvards Bentley! Vi tilbragte et par hyggelige timer i kupéen med Benny og et par gode danske håndbajere.

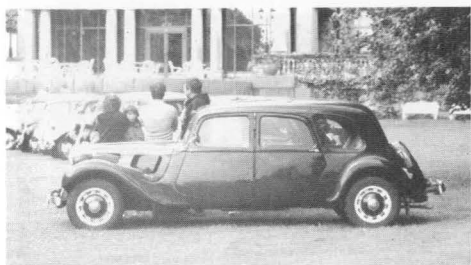
Kl. 17.00 var der reservedelssalg, dels fra klubben og dels resterne af Sanny Holms lager, Sanny er som bekendt ved at afvikle geschäften. Jo, her fik vi da også brugt lidt penge.

Middagen var en rigtig festmiddag, dog uden det store forbrug af de våde varer. Prisen for en flaske vin varierede mellem ca. 150 og 3.800 svenske kroner, hvilket lagde en naturlig dæmper på tørsten. Vi nøjedes med en lys øl til 17 kr. Ja, det er jo desværre vilkårene i dette vort ellers så dejlige naboland...

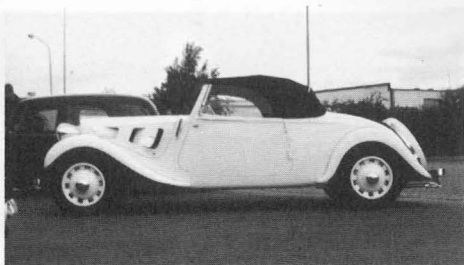
Ved halvellevetiden måtte vi bryde op, efter en dejlig dag, som vi må takke de svenske arrangører for. Vi glæder os til at se dem og alle vore andre svenske venner til Sommertræffet i august!

Jens





Benny Sørensens bil er ikke en Familie, men derimod en Conduite Interieure. Den har ingen klapsæder, men til gengæld væsentligt større og blødere for- og bagsæde. Et højst udmærket sted at krybe i ly for regnen!



Premiere: Bengt-Ove Rosvalls 11 Sport cabriolet, netop færdig efter 6 års og næsten 5000 timers restaureringsarbejde! Fantastisk flot udført! Vognen kommer fra Danmark og har tilhørt Jens Anker Willumsen i Haslev.



## Lokalmødereferat

Jysk lokalmøde hos Jette og Jens Sanning i Skanderborg, søndag den 3. maj.

21 personer og 8 traction'er, hvor nyskabelserne var Poul E. Brydelsen, Langå, med en 11 Sport fra 1952, som har været igennem Gunnars og Jørgens stalde, inden den er blevet køreklar. Også Sture Lundbergs 7C, med dens nye ejer Finn Lyster var med.

Efter formiddagskaffen blev der kørt en lille tur i Skanderborgs skønne omegn, hvor der blev holdt en lille pause ved vandrerhjemmet, der ligger ved Skanderborg Sø, hvor Sommertræf '88 skal afholdes. Mens snakken gik over biler i den

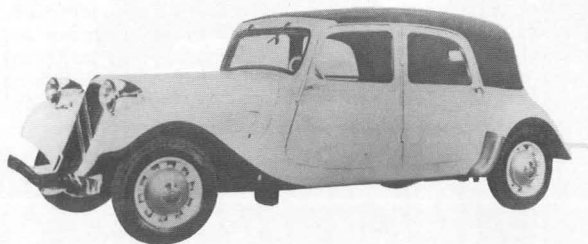
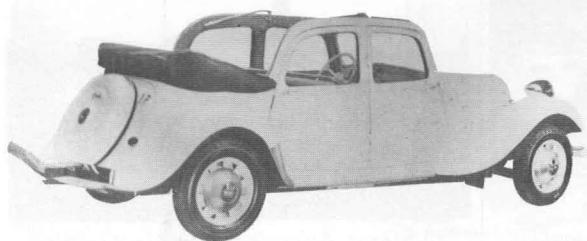
skønne natur, ja så stod Jette med kurven, jo -der var tænkt på det hele. Derefter begav de skønne gamle biler sig tilbage, hvor en dejlig frokost stod på bordet.

Bagefter blev Jenses garage gennemgået, måske lidt ekstra, da den tidligere har været øldepot, men nej - ikke flere lagerøl.

Ja, det var det, vi ses vel i Sverige. Der kommer, efter hvad jeg ved, 7 tractioner og 1 ID, med 15 voksne og 5 børn fra det jyske.

De bedste hilsner fra Vejle.

Erik Hougård.



# Berline Décapotable

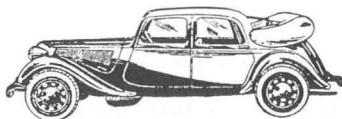
Af Jens Møller Nicolaisen.

Denne vogntype, 4-dørs Cabrio-coach, Cabrio-limousine, eller på fransk Berline Décapotable, har aldrig været fremstillet hos Citroën. Især før krigen var den imidlertid en meget populær karrosseritype, hvilket har ansporet et utal af små og store karrosserifirmaer (og sikkert også mange private) til at bygge dem, på grundlag af almindelige Berline-modeller. Af den grund er det naturligvis umuligt at få noget samlet overblik over hvor mange der er lavet, eller blot at sige hvem der har fremstillet bilerne, men nogle navne på de mest kendte skal nævnes her.

Hvad Citroën-fabrikkerne angår, er der en undtagelse, idet den belgiske Citroën-fabrik fremstillede Cabrio-coach'er i 30'erne. Desuden havde Citroën i Holland vdgønt på programmet, disse blev formentlig fremstillet hos firmaerne "Veth" eller "Coenen". Fra Belgien har vi (foruden Citroën-fabrikernes) vogne fra Henri Phlups, et karrosserifirma i Bruxelles. I Frankrig var der et utal af karrosseribyggere; det mest kendte er Ansart et Teisseire (A.E.A.T.). Såvidt jeg ved har Henri Chapron, der jo ellers er velkendt i Citroën-sammenhæng, aldrig bygget Traction Cabrio-coach'er.

Desuden blev der fremstillet Cabrio-coach'er i Schweiz, Tyskland, Sverige og Danmark (!) og sikkert også mange andre steder. Med sit selvbærende karrosseri skulle man vel ikke umiddelbart tro, at vore forhjulstrækere var det mest indbydende at gå i lag med, men den manglende chassisramme har altså ikke kunne afholde d'herrer karrosserismede.

CITROËN-LIMOUSINE  
omgebaut in CABRIOLET-LIMOUSINE



Carrosserie-Spenglerei  
**W. Baumann, Burgdorf**

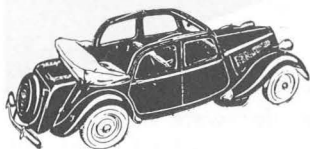
Haldenweg 7a    Telephon 1103

*Salgsannonce fra det Schweiziske firma Baumann i Burgdorf, hvor man byggede Cabrio-coach'er i perioden 1937-47. "Cabriolet-Limousine" er den tyske betegnelse for karrosseritypen.*



Herunder:

Announce for A.E.A.T. 1951. Her ses også bagklappen. Bemærk at bagkofangeren svinger med ned, når klappen åbnes!



## LES DÉCAPOTABLES ET MALLES A. E. A. T''

POUR TRACTION AVANT

ont fait leurs preuves depuis 1937

Grand Prix d'Honneur - Enghien 1950

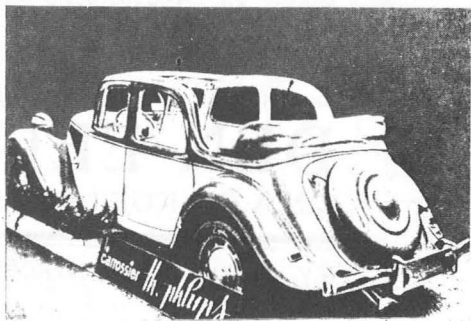
Ets ANSART  
et TEISSEIRE

41, Rue Ybry, 41  
NEUILLY-SUR-SEINE  
(Seine)

Tél. : MAILLOT 97-08



Ovenstående foto viser en 7C Berline Décapotable fra det franske firma A.E.A.T. (anciennes établissements Ansart et Teisseire). Her begyndte man at ombygge biler i 1937 og fortsatte langt op i halvtredserne. Denne bil er fra 1937. Firmaet forestod også andre ombygninger; bl.a. kendes en Familiare ombygget til varevogn. Men mest kendt var firmaet nok for en speciel ventileret kuffertbagklap, der kunne fås som tilbehør.



Henri Phlups i Belgien ombyggede ialt kun 5 vogne. Udover kalechen var disse særdeles veludstyrede, bl.a. med læderindtræk.

Næste side: Salgsannonce fra Citroën i Holland anno 1934. Med lidt god vilje kan en dansker godt forstå teksten.



De 4-5-persoons BERLINE, CITROËN „7”, — de best-geveerde der zuinige en de zuinigste der goed-geveerde wagens — is thans ook verkrijgbaar als

## CABRIO-BERLINE

met geheel opvouwbaar, volkomen afsluitend dak van gevoerde, waterdichte kapstof —  
onberispelijk afgewerkt



Hooge prestaties en toch gering verbruik, plus groote zitruimte en toch laag gewicht, plus zachte veering en toch een ongekende mate van stuur- en wegvastheid — ziedaar de ware kenmerken van een inderdaad moderne, populaire auto: de CITROËN „7”. Bovendien: een mooie wagen — de mooiste in zijn klasse, blijkens

f 1650.-

standaard model,  
4-5 persoons vierdeurs, de Prijswinnaar.

## DEN EERSTEN PRIJS

K.N.A.C. KOETSWERKCONCOURS, 29 JUNI

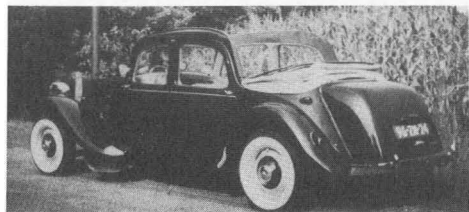
N.V. AUTOMOBILES CITROËN - AMSTERDAM - STADIONPLEIN

# CITROËN

SERIE 1935 MET DE NIEUWE MECHANISCHE PERFECTIES

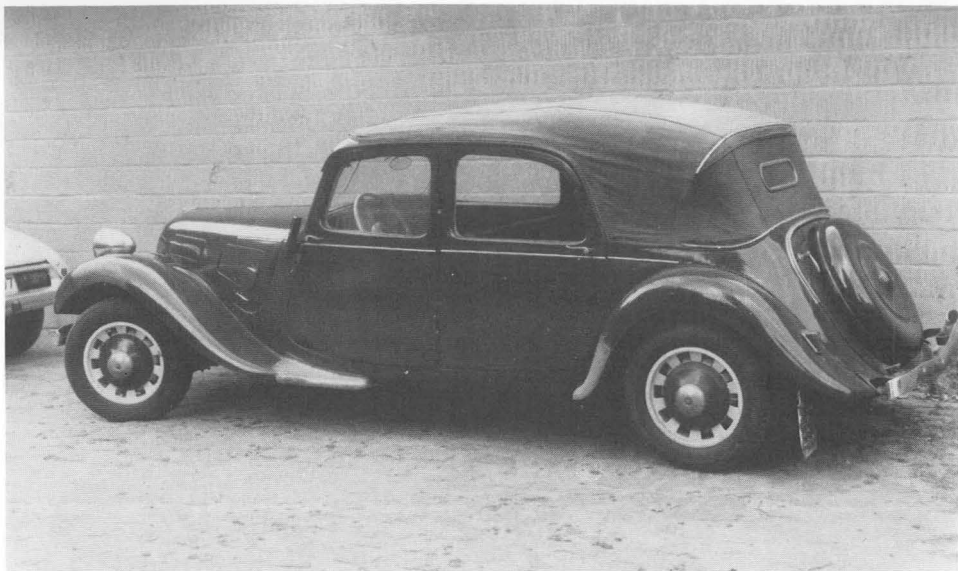


*En svensk Sport fra 1939, som i sin tid tilhørte Olle Segerlind i Stenungsund. I det svenske forhandlermagasin "Citroën Revy" nævnes i 1935 en svenskbygget Cabrio-coach, og det er derfor ikke utænkeligt, at vognen her kan være ombygget i Sverige. Men - den har jo belgiske hjul...*



*Et bevis for at karrosseritypen stadig er populær: Et medlem af vor hollandske søsterklub har selv ombygget sin Normale. I Holland hedder det forresten "Cabrio-berline".*

Jo, du læste rigtigt. Danmark. Jan Bischof, Citroën- og veteranbilentusiast, skulle i sin tid have lavet nyt indtræk i sin Ford A. Det var vist i begyndelsen af 70'erne. Han henvendte sig hos det dengang stadig eksisterende karrosseri- og saddelmågerfirma *Brdr. Glad* på Gammel Kongevej i København. Han husker med bestemthed at der på kontoret hang et billede af en 4-dørs Citroën 11 Cabriocoach. Naturligvis kan man ikke være 100% sikker på at denne nu også er fremstillet hos *Brødrene Glad*. Men da firmaet byggede kallecher på masser af danske biler, må det nok siges at være meget sandsynligt.



*Citroën 11 Normale Décapotable tilhørende Aalholm Automobil Museum. Den har kørt her i Danmark, men er den mon også bygget her...?*

Rent faktisk har vi en Cabrio-coach i Danmark. Det drejer sig om en 11 Normale fra 1938, med stelnummeret 132.935. Den står udstillet på Aalholm Automobilmuseum i Nysted. Grundige undersøgelser har desværre ikke kunnet afsløre hvem der har ombygget vognen, men der sidder en forhandlerplade på fodpanelet ved venstre fordør, der så vidt jeg i skrivende stund husker, viser at vognen er solgt på Vesterbro i København (hvor man jo også finder Gl. Kongevej). Uanset om man ikke med sikkerhed kan fastslå om det er denne bil Jan har set på billedet hos Brdr. Glad, så lader det i hvert fald til at vognen har været her i landet hele tiden.

Desværre er den i en noget sørgelig forfatning. I handskerummet fandt jeg en mangelliste fra 1962 - et habefuldt menneske havde forsøgt at få bilen godkendt, men var blevet bedt om at køre hjem og fjerne al plasticspartelmassen. Havde han gjort dét, havde der ikke været meget tilbage af paneler, vanger og skinker. Kalechen kan desværre ikke åbnes - den har sikkert været godt utæt, hvorfor nogen har fikseret den ved at skrue nogle gardinstænger udvendigt på langs henover kanterne af kalechen.

Jeg har selv haft fornøjelsen af at tumle lidt med bilen, med henblik på at få den over til Hadsten-træffet i 1983.

Efter 1/2 dags arbejde med at udskifte diverse dele, lykkedes det at få maskinen igang, på trods af at den ikke havde været startet i 21 år. Den gik helt pænt, men da det viste sig at kardanerne var helt færdige og batteriet blev afladt på lyntid, blev "projektet" opgivet.

Men det var interessant at studere bilen. Især var det umiddelbart overraskende at se hvor lidt ombygningen til Cabrio-coach havde krævet af forstærkninger i karrosseriet. De eksisterende rammer



rundt om dørene har givet været tilstrækkelige til at holde bilen stiv i længderetningen. (Hvis du nogensinde har prøvet at skære den forreste dørstolpe over så har du en idé om den enorme spænding der er i et 11'er-karosseri!). Det eneste der tilsyneladende var gjort, var nogle vinkelformede forstærkninger af midterstolpen på tværs ved vognbunden. Disse forstærkninger forhindrer altså siderne i at rukke ind og ud i vognens tværgående retning. Jeg har set fuldstændig identiske forstærkninger på billeder af den franske A.E.A.T.

Som Nordeuropas største automobilmuseum har de sikkert nok at tage sig til på Aalholm, men vi må håbe at det en dag bliver Citroën'ens tur til at få en gennemgribende restaurering. Vognen har iøvrigt sidst kørt i Nysted. Der skulle vel aldrig være nogen som kender noget til dens historie?

Lige så svært som det er at sige noget om hvor mange décapotabler der er bygget, næsten lige så svært er det at sige noget om hvor mange, der stadig findes bevarede i Europa. Fra Holland meldes der om "nogle stykker - måske 5", desuden findes der nogen i Belgien, Frankrig og Tyskland. I en artikel i det hollandske blad fortælles det forresten, at størstedelen af de franskbyggede A.E.A.T. stadig eksisterer. Men at disse biler er sjældne fugle, er der vist ingen tvivl om...

Jens.



*Normalen på sin plads blandt de øvrige Citroën'er i museets udstilling.*

NB. Aalholm Museet er et besøg værd! Foruden det noksåbenævnte køretøj kan ses flere baghjulstrukne Citroën'er, samt en Cord 1936 med Citroën 11 motor. (Hvordan denne mutant er opstået er en helt anden historie). Dertil kommer alle de andre biler.

*Kilder:*

*Artikler i det hollandske "Traksjon" og det svenske "B11-bladet" samt "Toutes les Citroën" af René Bellu.*

*Stor tak til Wouter Jansen, Holland og Lorentz Österling, Sverige, for bistand og billedmateriale og ikke mindst tak til Aalholm Automobil Museum.*





## Butik

Butik er nok så meget sagt, men vi håber at dette er en spød begyndelse. Foreløbig kan vi præsentere to nyheder:



*Billedkvaliteten beklages!*

Vognmærke med klubbens navn, udført i massiv forkrommet messing. Kan placeres som det originale på reservehjulsdækslet, da hulafstanden er den samme.

Pris: 150,- kr. + evt. forsendelse.

Rødvin: Côtes du Roussillon 1985 med special-etiket, i anledning af klubbens 5-års fødselsdag.

Pris pr. fl.: 39,- kr. (Sendes ikke, men kan købes på Sommertræf '87).

Desuden har vi enkelte T-shirts tilbage (kun børne-str.), samt diverse klistermærker m.m.

Tingene kan købes ved henvendelse til:  
Benny Jensen, Hækmosen 28C, 2730 Herlev.  
Tlf: 02-443741.

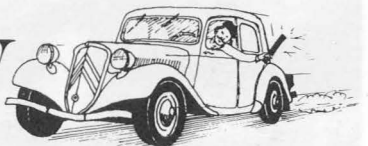


Det engelske blad "Thoroughbred & Classic Cars" kan fra årsskiftet 1987/88 fås i læsekreds på Statsbiblioteket. Det vil koste 60-70 kr. for 12 numre om året. Løssalgsprisen er 50 kr., så der er jo sparet lidt, hvis man ønsker at holde sig orienteret om hvad der foregår i "den store gammel-bil"-verden. Skulle du/I ønske at blive abonnenter, så skriv til:

Statsbiblioteket, Læsekredse, Universitetsparken, 8000 Århus C.

-med hilsner fra Peter de la Cour.

# STAFETTEN



Finn Lyster - Citroën 11N 1952 / Citroën 7C 1937, reg.nr. Y 323.



Hermed vil jeg gerne give mit bidrag til "Stafetten".

Da jeg først har fået eget køretøj på gaden i maj måned i år, vil den nok mest komme til at handle om tidligere oplevelser.

Min interesse for gamle biler startede vistnok i 1966, da jeg i en alder af elleve år blev sat til at pille nummerpladerne af mine forældres Chevrolet 1939. Den havde da gjort tjeneste i familien siden den var ny, og også givet mig mange dejlige ture, men nu var den blevet for gammel og også for dyr i drift. Jeg husker den endnu som en stor flot sort bil og med en motor som var mindst dobbelt så stor som alle de andre jeg havde set. Bilen var forresten registreret på nummer R 1991.

Herfeter går der nogle år hvor interesse for biler forsvinder, da jeg er begyndt at dyrke cykelsport. (Jeg var jydsk mester i cykelcross i 1969). På samme tid begynder jeg også at kigge efter pigerne og får da også en kæreste, hvis farbror har to gamle Citroën'er, den ene med ka-

leche - og så er det ligesom om interessen vender tilbage.

Jeg stiller nu cyklen i stald og som syttenårig køber jeg min første veteranbil, en Ford A Tudor Sedan 1930. Jeg gav 2000,- for den, med en udbetaling på 200 kroner og 100 kr. i afdrag pr. måned. Det var en stor dag da jeg fik lov til at køre de sidste par hundrede meter hjem i den. Jeg havde jo endnu ikke fået kørekort.

På samme tidspunkt købte kærestens farbror endnu en Citroën til samlingen, men da han ikke selv havde tid til at restaurere den overtog "svigerfar" jobbet og fik den ud at køre. Det var en Berline 1952 med udvendigt reservehjul, og den køret fantastisk godt. Vi var flere gange på weekend i den bil til familiens sommerhus i Blåvand. Her fik jeg (stadigvæk uden kørekort) lov til at køre alene ind til bageren i Blåvand for at hente rundstykker.

I 1971 deltog jeg også i det første Citroëntraf. Det var Svenska Bil-klubbens årsmøde i Norrahammar. Fra Danmark deltog





Min fars Chevrolet 1939.



Erik Schultz's B11 Normale 1952 fotograferet i 1972.



På vej til Norrahammar. Fra venstre: B15/6, B11Ncab, 7C cab, B11N-52.



11 Sport 1946, som nu ejes af Finn Kildsgård.

der fire biler, nemlig "farbror Erik"s Cabriolet Normale 1938, hans B15six 1953, hans B11 Normale 1952 og Henning Mortensens 7C Cabriolet 1939.

I 1973 ophørte kæresteriet med pigen, men forbindelsen til "farbror Erik" holdtes vedlige på trods af at jeg nu var flyttet til Randers for at gå på HF.

På samme tid gik gearkassen i stykker på 52'eren og den blev afmeldt og sat ind i en lade jeg havde lejet. På dét tidspunkt var min samling blevet udvidet, så den udover Forden nu også talte en Opel Six 1935, en Opel Olympia 1954 og en Austin A 40 stationcar. En 11 Sport 1946 havde også været i samlingen, men den var solgt igen til klubmedlem Finn Kildsgård, som nu har restaureret den op til en meget flot bil, som jeg håber at vi alle snart får at se til et af vore arrangementer.

I 1975 flyttede jeg tilbage til Silkeborg. Jeg havde nu fået det ærefulde hverv at vedligeholde "farbror Erik"s biler. Erik hedder iøvrigt Schultz til efternavn og må formodes at være kendt i klubben. Jeg havde også fundet en ny kæreste og dét endda på en meget sjov måde. Jeg mødte hende på en restaurant, hvor hun var med en veninde der skulle dulme nerverne inden hun skulle til køreprøve den næste dag. Efter mange forsøg på at sælge veninden en udrangeret Fiat 850 uden held, tilbød jeg i den ikke helt ædruelige tilstand jeg var, at fremskaffe den bil hun ønskede -og stor var min forbavselse da pigen sagde at hun gerne ville have en gammel grøn Citroën med kaleche. Det var indledningen til mit bekendtskab med Irma, og jeg er sikker på at det var en stolt Erik Schultz der i september 1982 kørte brudekaret for mig og den unge pige han havde været så glad for at have haft i huset.

Samme år overtog jeg så Eriks B11 1952, som jeg har været igang med at restaurere lige siden. Jeg er blevet spurgt mange gange om hvornår den bliver færdig og da også blevet drillet lidt over at den ikke er ude at køre endnu. En gang imellem har det været ved at tage modet lidt fra mig, for jeg ville da gerne have været ude at køre i den for længe siden, men med en normal dansk gennemsnitsløn er det ikke nemt at få så mange penge tilovers som det koster. Jeg er nået så langt at motor og gearkasse er færdigrenoveret, karrosseriet er næsten svejst færdigt og en stor del af reservedelene er hjemkøbt.

Det er iøvrigt bemærkelsesværdigt, at der inden for 14 chassismnumre stadig findes tre biler i Danmark og at den med det

laveste nummer øvenikøbet har fået vinduesviskerne ned under forruden. Den tilhører Tonny Larsen i Sønderborg.

I 1982 købte jeg en meget forfalden 11 Normale i Århus. Egentlig købte jeg den ikke, for da jeg havde været i forhandlinger med ejeren i over et år blev han så træt af mig at han forærede mig bilen. I foråret 84 solgte jeg den så videre til klubbens handelsmand i Hadsten, for at få råd til at komme med på mit livs hidtil største Citroën-oplevelse:



## 50 ANS

de TRACTION AVANT  
PARIS - LE BOURGET

29 AVRIL 1984

Entrée Visiteur 10 frs

Nº 0007532

Der har været skrevet så meget om dette arrangement at jeg kun vil bruge få linier: Forestil dig at stå midt på rundkørslen ved Place de Concorde i Paris en søndag formiddag i april 1984. Næsten 30 år efter at den sidste Traction forlod samlebåndet og så aligevel - fra alle verdenshjørner myldrede det ind mod én - 7'ere, 11'ere, 15'ere, Berline, Sport, Coupé, Cabriolet, Familiale, Commerciale. Jeg kan godt love for at det rislede koldt ned ad ryggen på mig den dag. En stor tak til Niels Anton Knudsen, som inviterede mig med på denne tur. Hvis jeg lever i år 2034 kan I helt sikkert finde mig dér til 100-års jubilæet!

Nu er jeg så ved at være fremme ved min sidste nyherhvøvelse. Lørdag den 7. marts 1987 overtog jeg Sture Lundbergs 7C 1937. Den bil som har været indregistreret uden afbrydelse lige siden 1945 og så har jeg kun kendt den i godt et år. Jeg fandt den ved et tip fra en ven i Dansk Citroën Klub sidste forår og siden lokalmødet ved Erik i Horsens blev den hurtigt kendt i hele klubben.

Bilen er meget velholdt og faktisk 100% original, bortset fra farven som oprindeligt var brun-metallic. Med stor hjælp fra Benny Sørensen i Randers fik vi bilen gjort klar til syn og 8. maj 1987, to måneder og én dag efter købet, fik jeg den godkendt med en anmærkning om to små fejl ved bremserne, så nu er den omregistreret med de gamle nummerplader. Ved en senere

lejlighed skal jeg nok komme med en længere historie om bilen, da jeg gerne vil lære den lidt bedre at kende først.

Jeg slutter med at give Stafetten videre til Erik Schultz i Horsens.

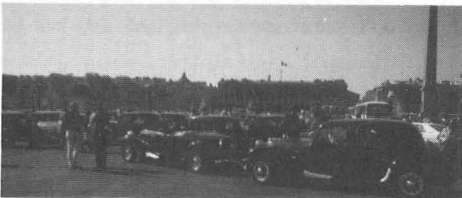
Finn.



Brudeparret med datteren Christina foran brudekaretten.



11'eren som den så ud da jeg overtog den.

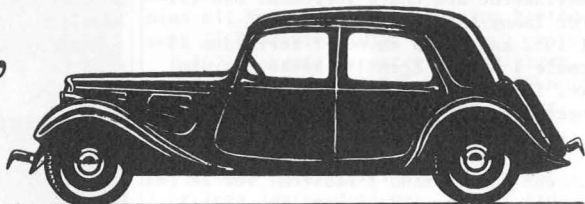


På vej til Concorde-pladsen.



7'eren i dens garage gennem mere end 40 år.

# Køb & salg, bytte, kontakt -



TRACTION-ANNONCER - sendes eller indtelefoneres til:

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

## Købes:

Citroën 11 i god stand.

Bjørn Mogensen, 02-101477, i arbejdstiden: 02-214646.

## Sælges:

Topstykker til B11 à 50,- kr. (-ellers ryger de til skrot (pladsmangel)).

Peter de la Cour, Tlf. 06-253828.

## Sælges:

De sidste eksemplarer af reservedelskataloget og reparationshåndbogen sælges nu til stærkt nedsat pris - ring og giv et bud.

Originale Harpoon baglygteglas, som nye, sælges.

Original reparationshåndbog fra 1949 sælges, giv et bud. Håndbogen er den originale gamle og er i virkelig god stand.

6 volt blinkrelæ sælges.

Motor årgang 1938 sælges uden garanti.

Original sidestrømskarburator, ny, kun brugt 1000 km., pris 450,- kr.

Nye forkromede hjulkalotter, motorhjælm med riller, reservehjulsdæksel, bagdør, manifold og mange andre dele sælges. Ring og lad os snakke om det.

Bøgerne fra de internationale Citroëntræf i Chartres og Breda sælges, 150,- kr./stk.

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

## Købes:

Kølergrill samt diverse andre dele til 7C 1939. Kan nogen forresten hjælpe med loftindtræk -evt. låne mig ét til at lave en skabelon efter?

Jens Møller Nicolaisen, tlf: 01-395320.



## „TRACTION-RESERVEDELSSERVICE”

v/ CHR. FRIIS . BOSHOLMVEJ 5 . 6261 BREDEBRO

Tlf: 01-740156