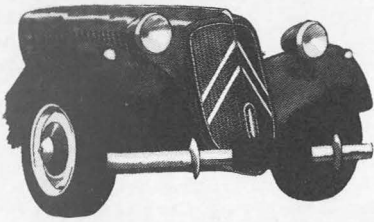


Attraction 160





34

# TRACTION *SPECIAL*

## Redaktionelt

Ja, så sidder vi altså her - en lille ny bladgruppe, som skal forsøge at føre vores udmærkede blad Traction Special videre i samme ånd og handling som vor afgående redaktør og formand Jens Møller Nicolaisen. Det bliver ikke noget let job da Jens jo fik opbygget et både let tilgængeligt og samtidigt meget professionelt blad.

På den anden side behøver det måske heller ikke at blive så svært da vi jo vil forsøge at bibeholde lay-out og bladsamarbejde med citronisterne som det hidtil har været. Endelig har Jens givet tilsavn om at stå til rådighed med råd og måske lidt "dåd" hen ad vejen .

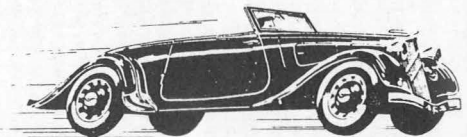
Vores første nummer ser ihvertfald ud til at blive rimelig fyldigt, da vi har fået et par gode indlæg fra medlemmerne. I denne forbindelse vil vi gerne opfordre til at der igen kommer liv i "Staffetten" som efter vores mening er blandt de mest inspirerende indslag i vores blad. Den har både betydning på den måde at de forskellige medlemmer lære hinanden (og bilerne) at kende og på den måde at f.eks. især nye medlemmer med nyerhvervede biler kan se at det faktisk lader sig gøre at gennemføre omfattende istandsættelser og restaureringer af Citroénerne. Det fremgår også klart af artiklerne at de vigtigste forudsætninger for at gøre det ikke nød-

vendigvis består i at man er mekaniker eller ingeniør, men at det som kræves snarere er stædighed, gåpåmod og en stor del hårdt arbejde - kort sagt entusiasme.

Så derfor, hvis du ikke allerede har skrevet om din bil til "Staffetten" i et af de tidligere numre, så find et par billeder frem fra familiealbummet. Har du et par billeder før og efter istandsættelsen eller evt. blot et par billeder som vognen fremtræder idag så sæt et par ord sammen send dem til redaktionen og vi vil da bringe et indlæg i hvert blad i den kommende tid.

Iøvrigt er vi stærkt interesserede i alle gamle fotos med Citroéner fra epoken da de var dagligbiler. Der sidder tit et billede i moster Bertha's album, fra da hun og onkel Ole og nevøerne var ved Himmelbjerget i Citroén 11 i 1954. Lad os låne billedet ved lejlighed.

bladgruppen v/ Peter Juel Jeppesen  
Erik Hougård og  
Jarl LYngers





## Sommertræf 1988 i Skanderborg.

*Opmarch mellem træerne ved vandrehjemmet  
Forrest Bo Melins sport 52 ? og ved siden af Philip  
Sørensens sport af samme årgang.*

Så er årets sommertræf overstået og fra arrangementsgruppen kan vi se tilbage på et træf, der var præget af et rekordstort deltagerantal. Hertil at se så mange nye medlemmer, hvoraf flere havde en ny eller nyrestaureret bil at vise frem.

Også de udenlandske klubber i Sverige, Norge, Holland, Belgien og Vesttyskland var stærkt repræsenteret, og der blev knyttet en del kontakter til nye og kendte deltagere fra disse lande. Måske kan vi så efterhånden blive lidt bedre til at deltage i lignende arrangementer i de respektive lande. Med hensyn til deltagerantal, må vi rette en tak til Skanderborg Vandrerhjem, som udviste en utrolig velvilje og fleksibilitet for at få det hele til at glide. Det gælder også alle deltagerne, som på trods af vejret og de til tider trange pladsforhold, bevarede det gode humør. Med sådanne mennesker, er der virkelig en fornøjelse at arrangere sommertræf. Til sidst skal dog lyde et lille hjertesuk: Tilrettelæggelsen af sådanne arrangementer ville være

langt lettere, hvis man i højere grad respekterede tilmeldingsfristen, så dette skal være en opfordring med hensyn til næste års sommertræf på Sjælland.

ARRANGEMENTSGRUPPEN.

### En personlig beretning

I år var det så jydernes tur til at byde på sommertræf. Begivenhederne var henlagt til Skanderborg, nærmere betegnet til det meget smukt beliggende vandrehjem ud til søen.

Jeg kom lidt sent af sted fra København fredag eftermiddag d. 19. august hvor regnen bare stod ned i tove. Efter et kort ophold i byerne ved Storebælt gik det videre over Fyn i blæst og regn og tiltagende mørke. Skanderborg blev nået omkring kl 22 - men hvor var det nu det Vandrehjem lå. "Ud langs Søen", sagde et par venlige drenge, "ud til pølsebaren og så skarpt til venstre ned i skoven". Jeg fandt pølsebaren men kun to smalle hjulspor førte ind i skoven. Det kunne ikke være rigtigt - tilbage til by-

en og spørge endnu engang. Men det var rigtigt og efter et par km omkørsel rundt på bløde skovstier dukker pludselig et par 11'ere op lige foran. Der var imidlertid ikke kun et par stykker - der var ved nærmere eftersyn i de gule lygters skær mindst 40-50 stk.

Et øjeblik efter sad jeg hyggelig bænket med en pilsner blandt kendte ansigter fra nær og fjern, i vandrehjemmets opholdsstue. Det var virkelig en rar oplevelse. Sådan skal det være at komme til træf. Det blev sent inden der var hilst på hele vejen rundt incl. hinsidan - til vores trofaste svenske deltagere. Også et "hold" fra Belgien og et fra Holland var på pletten, så alt bortset fra vejret tegnede godt for weekenden.

Lørdag morgen blev der lagt ud med generalforsamling hvor der bl. a. skulle vælges tre nye medlemmer til bestyrelsen, da Jens Kim og Finn ikke længere kunne afse tid til arbejdet. Vi fik taget pænt afsked med vores formand gennem alle årene Jens Møller Nicolaisen og det lykkedes som I kan læse andet steds at få indvalgt et hold nye medlemmer (hvoraf en dog er "gammel").

Senere på formiddagen var det endelig tid til imellem de regntunge skyer, at gå ud og se på biler. Det lykkedes faktisk uden paraply, og det var et ret imponerende skue. Det som slog mig ved dette års træf var først og fremmest at "dette er bestemt ikke de sorte bilers klub". Selvfølgelig var der mange sorte, men ellers var næste alle andre farver repræsenteret lige fra de diskrete mørkerøde over postrøde til lilla, eller fra mørkeblå over koksgrå, lyseblå til lysegrå, eller fra mørk beige og okker til signalgul (som I kan læste om i Stafetten). Og så var der de grønne med Hennings smukke mørke i den ene ende og Mortens knapt så ensfarvede rustgrønne i den anden ende. Og for de som var trætte af farver var der selvfølgelig de cremede hvide - heraf to i cabrioletudgave.

Kort sagt et mere farverigt træf end længe set, hvilket jo desværre ikke kan ses af billederne.



*Benny (sekretøren) ser lidt overrasket ud - det er heller ikke let at komme til batteriet på en 11'er.*



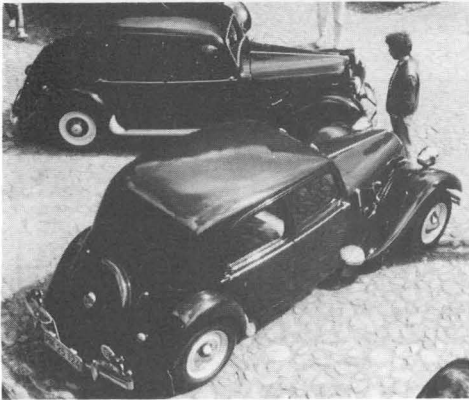
*P. Bødker og Magnus Lahi Sverige får sig en bilsnak ...*

Frokosten blev indtaget hos Citroën i Skanderborg som havde stillet et meget fint tragtement på benene i dagens anledning. Efter frokost kørte vi ud på et lille rally, hvor det gjaldt om at holde en del øje med vejskiltene hvis man ville igennem til posterne som var lagt på forskellige særligt smukke positioner i landskabet. Jeg fandt imidlertid aldrig rigtig ud af hvem der egentlig Ejer denne Bavnehøj.

Velbeholdent hjemme igen var der lige tid til lidt omklædning, hvorefter der var festmiddag med taler og senere uddeling af mange fine præmier. Jens Sanning skal have min største kompliment for sin fine fire-sprogede velkomst, som jeg tror vores udenlandske gæster var glade for fordi den viser at vi påskønner at de kommer hertil.



Christian Friis var som altid på pletten med et godt udvalg i reservedele fra ind- og udland.



John Reeles flotte Sport 46 på Torvet i den gamle by

Efter middagen var der en meget speciel optakt til fest og dans i det orkestret i ordets bogstaveligste forstand kom kørende for fuld musik ind foran vandrehjemmet i to ll cabrioletter. Ikke et øje var tørt, da aften solen samtidig kastede sit sidste orange glimt ned over Skanderborg søerne i baggrunden.

Også denne aften blev det sent inden alle aspekter af Citroén -entusiastens sande væsen var disketeret igennem med Henrik Lundberg fra Sverige.

Søndag morgen - tidligt op og ud til stumpemarked hvor det faktisk endnu engang lykkedes at fin-



Den afgåede formand i snak med gæster fra Tyskland.

*Sommertærf 88  
Skanderborg*

de en godbid i Hermans (fra Holland) bunke på gulvet i verandaen.

Senere var der afgang mod Århus, denne gang i Benny's familiale (vi byttede bil - det kan anbefales så man får et sammenligningsgrundlag med sin egen bil). Vi parkerede i den Gamle by hvor også frokosten blev indtaget. Her tilbragte vi et par timer inden det var tid til at sige farvel og tak for denne gang.

Alt i alt et meget vellykket og flot arrangeret træf - når man lige ser bort fra vejrguderne som ikke var taget i ed.

Peter J.J.

## Fra en overrasket ny formand

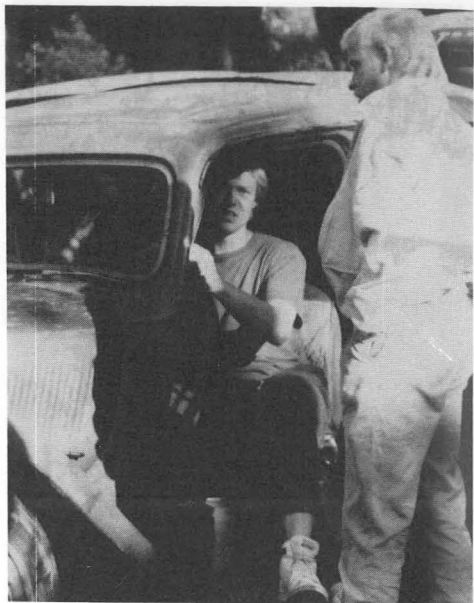
Da jeg sadlede "frøen" og hoppede mod Skanderborg hin fredag i august havde ikke regnet med at det skulle ende med en plads i bestyrelsen. Jeg havde heller ikke regnet at det skulle ende med en formandspost, men da ingen af de andre bestyrelsesmedlemmer udviste den store interesse på vort konstituerende møde, sagde jeg ja til opfordringen om at beklæde hvervet.

Men jeg har gjort det under den udtrykkelige forudsætning at resten af bestyrelsen til stadighed vil sparke mig bag i , for at jeg/vi kan tage ordentlig vare på de arbejdsopgaver, der påhviler klubben.

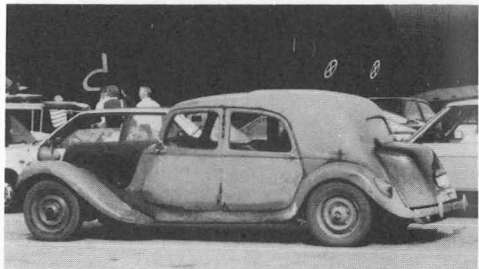
Det var et par ord om hvordan jeg blev formand, men udover det vil jeg lige fortælle lidt om min baggrund som Citroën-entusiast. Vi skal tilbage til 1981, hvor en af mine venner fortalt mig om sin ny-erhvervede Citroën AZU (2 CV varevogn) og om hvordan det simpelthen var lige før, der blev mere benzin i tanken jo mere man kørte - så billig var den i drift. Fint tænkte jeg "so ein ding muss ich auch habe" - som sagt så gjort og et stk AZU blev indkøbt for 3500 kr.

Derefter gik det slag i slag med at køre i og reparere Citroëner. I 82 blev jeg medlem af Citroni-sterne, hvor jeg lærte Jens Nicolaisen at kende. Da han senere købte sin 7'er, stod han pludselig med en sport 51, som han ikke rigtig vidste hvad han skulle stille op med (det er nok den som Fritz andet steds i bladet fortæller at han var ved at købe, red.). Jeg havde hurtigt et forslag, og efter et besøg i en lade i Tikøb hvor vognen stod, blev der en handel ud af det, og jeg var ejer af min første Traction Avant.

Der skulle gå endnu et par år inden der skete noget med erhvervelsen. Jeg var så letsindig at indgå et væddemål om hvornår den ville stå færdig. Datoen var d. 1. maj 1988, så jeg skylder en middag væk. Det er endnu usikkert hvornår bilen er færdig , men jeg kan sige et med



*Den overraskede formand .....*



*Frøen er lysegrøn og er af en noget sammensat natur ....*

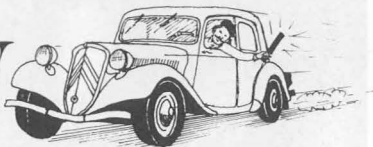
min seneste erhvervelse (normale 52) bliver den nok til salg når den er færdigrestaureret. Foreløbigt er det planen at det vidunder som træddeltagerne fik lejlighed til at stifte bekendskab med (med dets indbyggede visuelle og akustiske effekter) skal svejses og males...

Disse var ordene fra en lidt overrasket ny formand for Traction Avant Danmark - hvis valgsprog indtil videre lyder "hellere fire hjul på vejen end ti på loftet"

Med tractionistisk hilsen  
Morten Also.

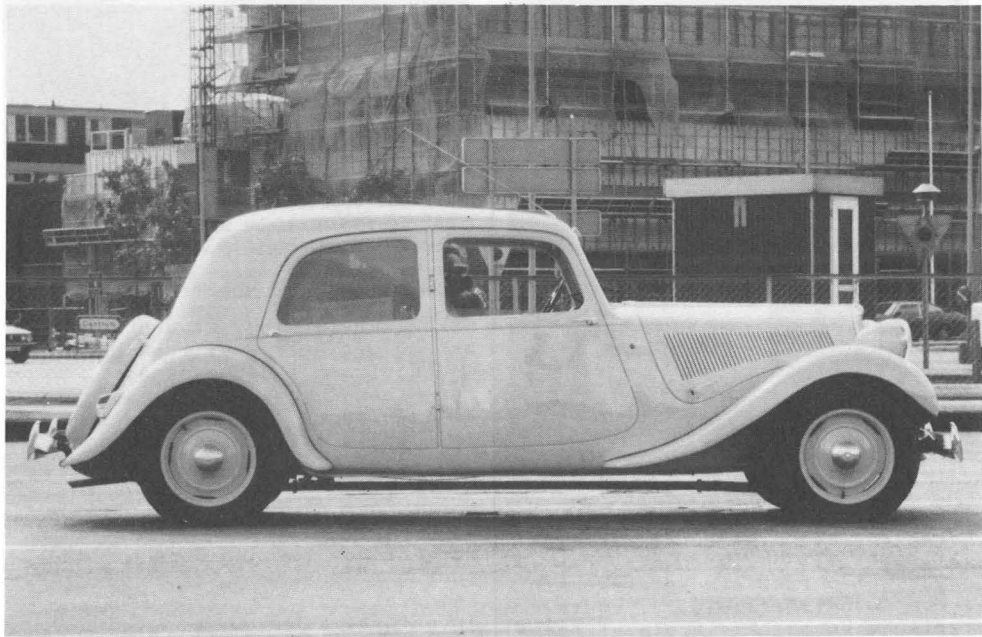


# STAFETTEN



Fritz Trøst Hansen - Citroén 11 sport 1947,

stelnr. 469.816, reg. nr. NJ 37 847



Den "gule" i profil .....

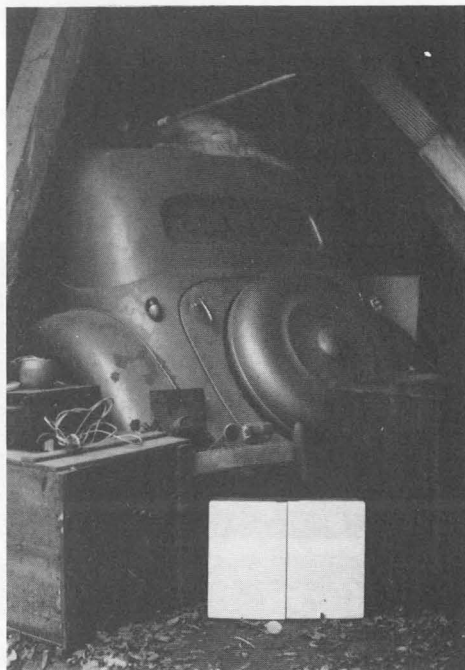
Fritz Trøst Hansen fra Roskilde har efterkommet bladgruppens bøn om stof til bladet og har sendt denne beretning om sin bil og om hvordan det hele startede.....

Det var sidst i tredserne, at jeg havde fingrene i en traction for første gang. Jeg var i lære hos Ahrensbach og Lesche da de endnu lå Bomporten i Vangede. Det var "Hr. Brandt's" 15 six, som havde flækket en bremsetromle eller måske dengang startkransen havde løsnet sig fra krumtappen. Nå- men den kom jævnlgt til Bomporten, og når den var repareret eller blot skiftet olie, 9 L ! , så satte Jørgen Lesche sig bag det imponerende rat. Det var i de gode dage hvor der var fri hastighed så det gik med 140 ad motorvejen mod Hørsholm.

Jeg havde ikke fået kørekortet endnu, så det var altid Lesche der var prøvemester. Vi lærerdrenge måtte så sidde ved siden af og berette, hvad vi havde udført og hvorfor, det var nærmest en lille svendeprove med 140 km. i timen der udad.

Der kom selvfølgelig også nogle af de mindre 4 cyl. sport og berliner, eller hvad de nu hed, og så den isblå 15'nere der har været A.P. Møllers. De "gamle" fortalte så skrøner om de biler, men det var jo nogle gamle kasser, og enhver må da kunne se at en DS-Pallas var sagen!

Nå, men jeg var nu til motorcykler, så det var ligemeget med de andres bilpladder. En dag kom Ahrensbach og Lesche og præsenterede os for Jan Arnesen, som var i familie til Lesche, og der mente man, at det ville gavne



*Citroën'en stod 14 år i René Morotts lade i Øm på midtsjælland.*

drengen, om han kunne blive mekaniker. Jan var noget overkvalificeret til en læreplads. Han havde netop fået studentereksamen i den sproglige linie. Vi andre lærlinge kunne ikke prale af nogen latin-kundskaber, og det franske vi kunne, stammede fra reserveredelskataloget.

Min svendeprøve var nær forestående og Jan og jeg var jævnaldrende. Han var en rar fyr af "pæn familie" som det hedder, og vi havde mange sjove timer sammen. Jan havde ikke været ivrig med at komme videre med sin skolegang, og betroede han mig, mekanik interesserede ham ikke en døjt.

En dag kom han i en bil han havde arvet. Det var en creme gul sport med de originale nummerplader med hånden og det hele. Den havde haft den samme ejer siden først i halvtredserne indtil Jan arvede den. Det var der jeg mærkede ll'e følelsen første gang. Jan og den gamle bil klædte hinanden, han talte også næsten som man gjorde i 52. Men det var 1971 og bilen gik i stykker med mellemrum. For Jan var det ikke noget problem, Citroën



*Billede taget d 8.06.87. "Åh - hvad har jeg dog indladt mig på" siger Fritz mens der stadig sidder støv og halmstrå på det smukke karosseri.*

mekaniker-lærling, studentereksamen og det hele,- vi trak den ud Godthjelmsen i Bådhavnsgade.

Mange gange hentede og bragte vi ll'eren derud. Jan skruede ikke selv i sin bil, det hyrede han eksperter til. Siden har det været klart for mig: Jeg måtte ha'en sport. Det skulle være den lille med reservehjulet i bagsmækken. Pudsigt nok fik jeg Jans bil tilbudt 5-6 år senere, af en anden kammerat, men jeg havde lige investeret i hus og en ny motorcykel, så der blev ikke handlet. Den kører nok endnu ?

Jan gik med det nye svendebrev i lommen, ud og fik et skrivebordsjob hos Ritzaus-Bureau. Jeg forsatte med citroën, det gik jo i blodet. I 1978 kom jeg fra et værkførerjob i Albertslund til Hansen og Jacobsen i Birkerød. Her arbejdede jeg som mekaniker i 6 år. Der stod en delvis adskilt ll'er på pladsen, som jeg måske kunne købe. "Jacob" skulle forhandle med ejeren og da mit bud på 3000 kr. var under behandling kom en smart fyr fra citroën-klubben og scorede bilen for 1500. Siden har jeg haft det lidt svært med de Klub-fyre. Det er forresten utroligt som de fotos J.M.N. har minder mig om den bil.

Vi reparerede mange Hvere i Bomporten. Senere viste det sig at de ikke var særligt attraktive blandt mine kollegaer, så jeg endte altid med at hænge ind over



sæderne, i de primitive kassevog-  
ne. For mig mindede de dejligt om  
de gamle 15 og 11 ere.

Så det var nok også derfor at jeg  
endte med at skifte gearkasse på  
en HY'er i Øm, mellem Ringsted og  
Roskilde. Rene Masott, den bekym-  
rede ejer af bilen havde ellers  
selv gjort sig i citroen, men var  
nu gået over i marskandiser bran-  
chen.

Han havde godt nok ikke mod på at  
lave noget selv på HY'eren, så jeg  
var blevet kontaktet for at hjælpe  
ham. En aften efter arbejdet viste  
han mig rundt i bygningerne, hvor  
han opbevarer gamle møbler og ting  
han sælger på torvet i Roskilde.  
Der !!- midt mellem skabe og under  
nogle madrasser stod sørme en 11  
sport. Han forklarede mig at han  
havde købt den tilbage for 12 år  
siden i 72 og der var noget med  
mekanikken. Det viste sig senere  
at være motoren der havde været  
kørt tør for olie. Det lykkedes  
mig at handle med Rene, så nu havde  
jeg fået min drømmebil. Jeg fik  
lov at lade bilen stå indtil at  
jeg kunne få den restaureret. I  
mellemtiden kunne jeg forsætte med  
min hobby motor cykelløb.

Senere i 84 mødte jeg på vej til  
race på Djursland en Bordeaux-for-  
vet 11'er. Den stolte ejer over-  
talte mig til et medlemsskab i  
traction klubben. Det blev godt-  
nok ikke til mere end at læse  
klubbladet. Dels havde jeg ikke  
tid, dels ville jeg ikke deltage  
i klublivet uden bil. Jeg ved nu  
at det ville have været gavnligt  
med nogle kontakter og noget for-  
håndsviden inden det rigtigt gik  
løs med genopbygningen.

Motorcykel-race tager en masse tid  
og mine week-ender blev brugt på  
de lukkede asfaltbaner. Derfor  
kunne jeg ikke nyde de mange arran-  
gementer i 84, i forbindelse med  
50 års jubilæet. Jeg kastede mig  
også ud i at bygge en motorcykel  
selv, en spændende opgave som jeg  
længe havde brændt efter. Men det  
måtte altså snart blive den gamle  
citroens tur.

Sidsté sommer hentede jeg 11'eren  
sammen med min gode ven Per Weiss.  
Til formålet havde vi lånt en lille  
Mazda 1300 og en stor autotrailer  
med to aksler. Den dag vi hen-  
tede bilen ud fra dens hi, mellem  
skabe og andet gods, havde den  
haft 40 års fødselsdag dagen inden.

Den var registreret 7-6-47, altså  
et historisk øjeblik. Det regnede  
"skomagerdrengene" da vi læssede bi-  
len af i Kattinge. Det var første  
gang den blev våd i 15 år, så jeg  
benyttede lejligheden til at sæbe  
den gamle dame ind på ryggen.

Hun var blevet noget støvet i la-  
den. Da Christina så bilen i dags-  
lys, mente hun ikke den ville bli-  
ve til noget, har hun senere ind-  
rømmet.

Den sommer gik med at kredse om  
bilen, for at gøre op hvad der  
skulle gøres. Selvfølgelig sad jeg  
også bag rattet og drømte den fær-  
dig. Det skulle være en bil der  
både var gammel og fræk samtidig.  
Så det var næsten indlysende at  
den skulle være en anden farve end  
sort eller grå. Per Weiss er den  
stolte ejer af en dejlig Chevrolet  
Bel-air fra 55. Helt original og  
utrolig flot. Han har nogle værk-  
stedslokaler hvor han passer sin  
hobby. Her fik jeg lov at stå med  
11'eren.

I juledagene flyttede vi så citro-  
en'en til værkstedet, hvor den  
blev klodset op. 1 nytårsdag i år  
begyndte forvandlingen af den gam-  
le 11 sport. Selvfølgelig var den  
mere rusten end først antaget.  
Hvorfor er det altid sådan ?  
Der hvor 11'eren stod på bukke er  
der et nabo-værksted, med andre



Gæster på Stendertorvet flokkedes om  
vognen lørdag d. 28.05.88. Nogle tro-  
ede det var noget man kunne vinde !!

amerikanerbil-tosser. Der kom nogle sjove bemærkninger, da de så den gamle forhjulstrækker. Megen skepsis blev vendt til begejstrin i løbet af foråret. En pige ville hellere ha' sådan en, end kørestens Corvette til hans store ærgelse. Der var også John, der rynkede på næsen af Citroen'ens rustne karrosseri. Næ- han havde købt en 39 Chevrolet i Californien, og den var næsten fri for rust. Han mente ikke at det kunne lade sig gøre at få bil af 11'eren igen. 1. marts kunne jeg meddele ham at, nu er din Chevrolet mere ruste end min Citroen. Da havde jeg lavet nye paneler og inderpaneler. Bagbroen havde været afmonteret og bund, inderskærne etc. var repareret og alle døre samt skærme havde også fået en tur. Jeg havde også sat skydetag i, som jeg havde fra en GS'er.

Vi havde nemlig en Buick special med reservehjulene i forskærmene og et stor soltag, da jeg var dreng. Der sad jeg så og nød søndags udflugten i Nordjylland. Derfra ved jeg, at en rigtig bil skal have skydelåg. Det ville hjælpe på udseendet om hjulene fyldte lidt bedre i skærmene.

Jørgen Kjør satte mig på sporet af nogle følge i Århus. Der kunne blive et sæt originale og et sæt som jeg skar op og gjorde 2 cm. bredere, altså bare for at få bilen til at se lidt bedre ud. Hele molevitten blev sendt i løsdele, på ladet af Willys-autotransporter, til Bistrup autolarkering i Birkerød. Her modtog Preben en kasse helt uden maling. Jeg havde i et øjeblik galsskab, begyndt at fjerne den gamle lak med bums. Det tog næsten mere tid end det øvrige arbejde, bums virker kun på 1 lag lak ad gangen, og sporten havde været malet flere gange og varendt med at være guld-metallic.

Willy kom med alle de nylakerede dele lige før påske, så jeg havde nogle fridage til at komme godt igang med monteringsarbejdet. Den lyste helt op i værkstedet med den kraftige gule lak. Det varede ikke længe før vi døbte den "det gule kort". Der var ikke tvivl om at der ville falde en advarsel når bilen blev præsenteret for klubben. Jørgen Kjør havde hjulpet med forskellige kontakter og det var gen-

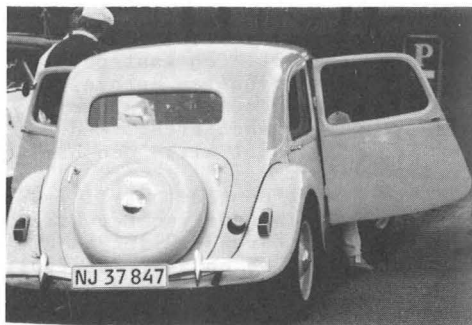
nem ham, at jeg kom i forbindelse med Carl Aagård. Carl har været en god støtte under arbejdet. Han har hjulpet med mange reservedele og værktøj, en stor tak til Carl.

Der skulle selvfølgelig bruges en masse nye dele også, her var Dominique fra Birkerød hjulpet med at ringe en ordre for mig til Frankrig. Det var en stor hjælp med en rigtig franskmænd på min side. Mange troede ikke på at vi fik bilen klar til sommeren, men vi tog chancen og ringede i sidste øjeblik og meldte os med bil til sommertræffet.

Christina blev sat på opgaven med indtrækket. Hun syede ny himmel, sæde og det hele i lysgrå ensfarvet hestedækken.

Carl havde solgt mig et par rørstole som efter renovering fik frisk betæk. En motorcykel-race ven har glarmesterforretning i Hammel. Han lavede et sæt tonede ruder til bilen. Han har oven i købet graveret "La Carte Jaune" i bagruden, ingen skal være i tvivl "det gule kort" er foran. Den 21 maj var bilen klar til syn, med hovedrepareret motor og gennemgået mekanik. Bremses, styretøj etc. alt klar til synet.

Det gik også smertefrit i synshallen. Det var en utrolig rar synsmand der gav "det gule kort" det blå stempel. Han havde selv haft en 11'er indtil 1971, og nu fortroede han at den blev hugget op. Han brugte det meste af tiden til at fortælle om bilen, altså den han havde haft. Så kørte han en 3-4 gange rundt om synshallen mens han vinkede og dyttede til sine kollegaer. Senere troede jeg at han ville blive bag rattet hvor han sad længe og dvælede i minder.



Her kan lige anes de bredere følge.

Bilen var forinden bygget om til 12 v., først forsøgte jeg med en 2 cv. generator, men den kunne ikke få omdrejninger nok, til at yde tilstrækkeligt. Den måtte vige pladsen for en stor D-model generator. Nu var der strøm nok til en middelstor provinsby.

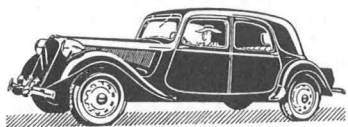
De gule H 4 paraboler giver godt kørellys. Der er et stort varmeapparat monteret, hvor jeg har anbragt en GS blæser. Det har vist sig nyttigt, da den gamle køler ikke kan klare opgaven alene, den løber simpelthen varm hvis varmeapparatet ikke hjælper.

Det var også enste problem der har været på de godt 7000 km. vi har hørt i sommer. Der kommer et nyt kølelement i inden næste sommer, så kan den gule få lov at vise hvad den kan.

Christina og jeg er sammen med "det gule kort" glade for den positive oplevelse, sommertræffet var for os.

Sporten fra 47 står nu og venter i garagen på næste tur. Vi ses.

FRITZ



## Fra bestyrelsen

Bestyrelsesmøde d. 19-8-88.  
Mødet blev afholdt før generalforsamlingen.

1. Dirigent til generalforsamlingen.
2. Forslag til formandsposten.
3. Formandens beretning.
4. Klubbutik.
5. Klubbladet.
6. Indkomne forslag.

ad 1. Bestyrelsen diskuterer emner til denne post.

ad.2. -----

ad.3. Formandsberetningen blev fremlagt og diskuteret.

ad.4. Klubregnskabet blev fremlagt og godkendt.

ad.5. Klubbladet fortsætter som et samarbejde mellem Citronisterne og os.

En ny bladgruppe skal op at

stå her og nu !

ad.6. Det eneste indkomne forslag indeholdt en hensigtserklæring om forsat bladsamarbejde.

ref. Benny

## Generalforsamling den 20. august 1988

1. Valg af dirigent
2. Formandsberetning
3. Regnskab.
4. Bestyrelsesposter på valg.
5. Indkomne forslag.
6. Eventuelt.

ad. 1.

Foreslået blev Peter Juul Jeppesen. Ingen indvendinger fra forsamlingen.

ad.2.

## Formandens beretning

Formandsberetning af Jens M. Nicol.:  
Der er vel ikke så megen grund til at gå i detaljer, når det gælder det forløbne år. Klubaktiviteterne har været de sædvanlige gode - dvs. masser af hyggelige lokalmøder, jævn god tilgang af nye medlemmer og en til stadighed stigende interesse for bilen og klubben - hvilket ikke mindst kan ses på størrelsen af dette træf !

Bestyrelsesarbejdet samt arbejdet med klubbladet har gået sin forretningsmæssige gang, tingene har fungeret stille og roligt som det plejer. Der har ikke været de store visioner og nye ideer til kommende aktiviteter. Dette kan måske tages lidt som udtryk for, at engagementet har kørt lidt på pumperne - men også som udtryk for at tingene trods alt har fungeret helt godt.

Men - hvordan vi end vender og drejer det hele, må vi til at erkende, at klubben er inde i en krise. Vi står over for nogle problemer, som vi er nødt til at se i øjnene- og forholde os til!

Et problem handler om en smal stribe vand, der løber lodret ned igennem Danmark. Det er der intet nyt i, og problemet har ligget og ulmet iblandt os i flere år. Det var i virkeligheden det, der fik sidste års generalforsamling til at ligne en farce.



Tre sportere i den gamle by - fra venstre Thomas Jensen S47, Henning Christensen S39 og Evan Petersen S55.

Det er en ringe trøst, at vi ikke er de eneste, der slås med øst-vest problemet - det er der mange andre, der også gør. Også bilklubber, selvom man skulle tro at det var muligt at holde den slags udenfor, når det gælder noget så harmløs som gamle biler!

Vi har problemet til trods for, at vi i bestyrelsen, i samtlige de år klubben har eksisteret, har arbejdet på at dæmme op for det, ved konstant at sørge for at der har været balance i klubbens aktiviteter mellem øst og vest (hvilket jeg mener er lykkedes).

Jeg synes at splittelse er noget af det værste, der kan ske for en forening som vores. Bestyrelsen hidtidige bestræbelser på at undgå det, har åbenbart ikke været gode nok - eller også har vi undervurderet problemet. Dette er nok også grunden til at flere medlemmer nu har valgt at forlade bestyrelsen. Jeg tror ikke at vi med eet slag magter at vende den uheldige udvikling. Men det er mit store håb, at Alle - ikke mindst den kommende bestyrelse - erkender problemet og gør en indsats for at udviklingen vender, så vi alle igen kan komme til at føle os som medlemmer af en samlet dansk klub!

Desværre er vi idag under et tidspres, der for mig at se betyder, at vi ikke kan nå en større debat om disse ting. Jeg vil derfor indtrængende henstille til alle tilstedeværende her i lokalet, at I i denne generalforsamlings diskus-

sioner forsøger at gøre jeres indlæg så konstruktive og positive som muligt. Vi skal ikke bruge tid på at diskutere fortid eller lige-gyldige detaljer - men tænke på hvordan vi sammen bedst kommer videre! Hvert eneste ord, der bliver sagt idag skal være en hjælp til dette!!!

Til slut et par ord om mig selv, og hvorfor jeg har taget min beslutning om at holde op. Lad det først være sagt, at det ikke skyldes de fornævnte problemer, men som jeg også har nævnt i bladet, at det alene er på grund af tidsmangel. Klubben er stadig mit smertensbarn og der vil altid være en udfordring i at lave bladet. Også takket være andre, har bladets kvalitet været konstant stigende i de 6 1/2 år vi har lavet det. Den tid kommer ikke skidt tilbage.

Jeg ved det kan blive en tung arv at løfte. Derfor har jeg forsøgt at åbne mulighed for en glidende overgang, bl.a. ved gentagne gange at efterlyse folk, der ville gå ind i en bladgruppe, som jeg så senere havde kunne trække mig ud af, når det hele var kommet lidt på skinner. Dette forsøg gav ikke resultat, nu står jeg så og har ikke tid mere. Det er en uheldig situation for klubben, som vi idag må finde en løsning på. Problemet er vores allesammens! Jeg håber at vi i det følgende får en forsat god generalforsamling, og at vi er i stand til at sikre klubben en god fremtid.

Formandsberetningen blev godkendt af forsamlingen, og der var følgende bemærkninger. Man skulle forsøge at opretholde samlethed øst-vest, og desuden en stor tak til Jens for sin indsats i klubben og al den fritid han har givet afkald på for at få oparbejdet det fremragende klubblad som vi har nu. Man håbede at bladets standart kunne opretsholdes og samarbejdet med Citronisterne og T.A.D. ville forsætte uændret også hvad bladet angik.

ad.3.

Kasserer fremlagde et meget fint opstillet regnskab, som blev godkendt af forsamlingen. Bestyrelsen foreslog uændret kontingent for 1989, da regnskabet kunne bære det. Dette godkendtes.

ad.4.

På valg var:  
Formandsposten Jens M. Nicolajsen  
Bestyrelsespost Kim Clasen  
Bestyrelsespost Finn Lyster  
og ingen ønskede genvalg.  
Der blev foreslået flere kandidater fra såvel bestyrelsen som forsamlings side, men ingen ønskede at bestride posten som formand for klubben.

Generalforsamlingen enedes om at vælge en bestyrelse som så måtte udpege en formand af gruppen. Kandidater til bestyrelsesposterne efterlyses i forsamlingen og det lykkedes at få en fuldtallig bestyrelse op at stå.

Følgende medlemmer kom i bestyrelsen:

Kerstin Heerulf, Morten Alsø og Jørgen Kjær. Supl. Jarl Lyngers  
Revisor: Chr. Friis og supl.  
Heine Bo Rasmussen.

Bestående bestyrelsesmedlemmer:  
Jens Sanning (kasserer) og Benny Jensen Sekr. og klubbudik).

ad.5.

Der var indkommet en hensigtserklæring, der gik ud på at man skulle opretholde det nuværende bladsarbejde i tiden fremover. Kommentarer fra forsamlingen var at det måtte afhænge af økonomien. Der blev foreslået et hvis der sker større ændringer måtte det tages op til revision.

ad.6.

Bladet fremover???

Man enedes om at prøve at nedsætte en bladgruppe med repræsentanter fra de forskellige geografiske regioner, og dette lykkedes. Bladgruppen kom til at bestå af: Peter Juel Jeppesen, Jarl Lyngers og Erik Hougaard. Sommertræf 89 skal snart til at planlægges for at man ikke skal støde på problemer med at fremskaffe egnede faciliteter. Der blev foreslået at man skulle prøve at lægge det et sted i Midt-Vest Sjælland. Kim Galsgård ville indhente oplysninger.

Jens M. Nicolajsen takkede af for en god generalforsamling og syntes at det tegnede på et konstruktivt år.

ref. Benny.

#### Sidste nyt fra bestyrelsen.

Næste bestyrelsesmøde vil finde sted i forbindelse med lokalmødet hos Henning Christensen i Års, d. 29. oktober. Bestyrelsen vil altså være tilstede ved lokalmødet.

Morten Alsø er som det fremgår andet steds i bladet blevet udpeget til formand, hvilket skete på et kort møde afholdt på træffets sidste dag i Århus. Mødet fandt sted i det fri i "den gamle by" til akkompagnement fra et aldrende strygeensemble og med et internationalt publikum.

# TRACTION *SPECIAL*

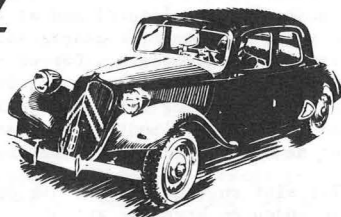
Klubblad for TRACTION AVANT DANMARK.

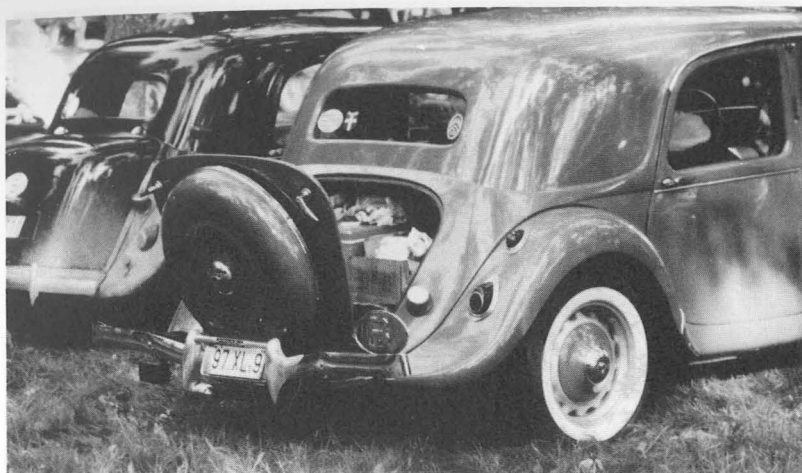
stof sendes til:

Peter Juel Jeppesen, Hestetangsvej 14, 3520 Farum  
02 95 42 91

Der mangler i princippet altid stof fra medlemmerne!

Vær venligst opmærksom på bladets deadline, se side 3 i Attraktion.





endnu et træf-  
foto,  
en smukt restau-  
reret normale  
fra Belgien i  
en meget læk-  
ker grå farve.

## Lokalmøde d. 30.sept. Fra registret i København.

Fredag den 30/9 var vi københavnere atter forsamlet til lokalmøde, nærmere betegnet hos Mia og Peder i Nørre Søgade - og det er jo ikke første gang en stribe 11'ere har prydet adressen. Mange var mødt op, stuen var fyldt, og som altid havde vi et meget hyggeligt lokalmøde, med snak og pludren, kaffe og kage og en håndbajer. Ja, der blev ikke engang tid til at se de planlagte lysbilleder.

For en gangs skyld var det rart at kunne konstatere, at de tilstedeværende ikke kun var 'Tordenskjolds soldater'. Vi kunne hilse på flere nye medlemmer. Blandt andre en herre ved navn Phillip (nu har vi to af dem), som forleden havde efterladt en seddel i forrudden på Benny Sørensens røde bil, da denne fornylig holdt parkeret på selvsamme adresse. Foruden at have opgivet navn og telefonnummer havde han skrevet en poetisk, ja nærmest erotisk kærlighedserklæring til bilen - på nodepapir!

Jeg håber at vi fremover vil kunne blive ved med at holde lokalmøderne i private stuer, men vi er ved at blive mange. Men jeg haster aligevel med at opfordre de mange medlemmer vi aldrig ser, til at komme til lokalmøderne. Der er her man får staldfiduserne! Tordenskjold soldater er flinke folk og ikke så indspiste som man måske kan få indtryk af, når man læser de mange lokalmødereferater i bladet.

Til slut en stor tak til Mia og Peder for endnu en hyggelig aften!

Jens M.N.

Også for selve klubben var træffet i Skanderborg givtigt, idet vi i løbet af weekenden erhvervede 2 nye medlemmer, her i blandt den første fra Tyskland. Vi har nu passeret 150 medlemmers grænsen, uden at det dog er muligt at pege på, hvem der fik titlen som nummer 150 (der er nu heller ikke udsat nogen præmie). Desuden fik vi kontakt med en række potentielle medlemmer og Citroéninteresserede, som nok skal komme ud af busken efterhånden.

Som nye medlemmer vil vi derfor sige velkommen til:

Henrik Hagerup  
Kvægenbjergvej 5, Såby  
8752 Østbirk (primært A-modeller)

Jens Ole Rösler  
Glück-auf-Allee 6A  
D-237 Büdelsdorf 11 N 55  
422.476  
RD- VC 11  
(importeret fra Frankrig)

Bengt-Ove Roswall  
Kaprifolievägen 12 11 S 37  
Staffenstorp KLC 135  
24500 Sverige 11 Scab. 38  
CUE 546

Tommy Rasmussen  
MYSundegade 14, 4. 11 N 55  
1668 København V (ex. Kim Clasen)

Jens E. Sanning



# "11" COMMERCIALE



*Traction Avant*  
**CITROËN**

VOITURE DE TOURISME  
VOITURE DE TRAVAIL

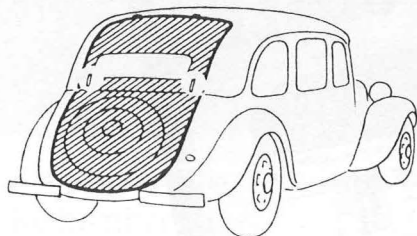
Ja, nu kan du igen læse lidt om Commercialmodellerne. Siden jeg skrev artiklen i sidste nummer, har Jarl Lyngers været en tur i Frankrig, hvor han blandt andet fik ovenfor afbildede salgsbrochure med sig hjem. Brochuren er dateret marts 1939 og er på ikke mindre end 20 sider. Da den på usædvanlig instruktiv måde viser denne biltypes mange anvendelsesmuligheder, syntes vi at den passende kunne danne grundlag for en lille opfølgning fra artiklen.

Førkrigsmodellen må med sin todelte

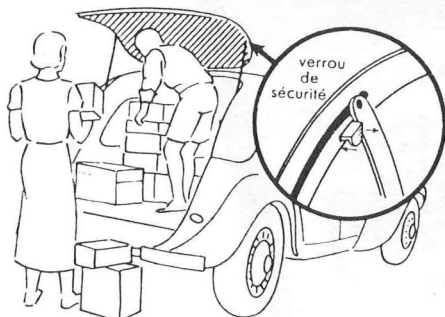
bagklap siges at være den mest praktiske af de to typer. Desværre er der nok ikke de store chancer for, at vi får en sådan vogn at se herhjemme. Ikke nok med at den aldrig blev importeret, men den er idag også sjælden under de sydligere himmelstrøg. Masser af efterkrigs-Commercialer er idag bevaret i Frankrig, men som man jo også kender det fra andre biler, har vare- og arbejds køretøjer først i nyere tid opnået veteranbilentusiasternes interesse. Der er ikke mange tilbage af de gamle.

I det følgende vises nogle tegninger fra brochuren. Jeg må med skam melde at jeg har taget dem ud af en meget flot grafisk sammenhæng, dels for at gøre det mere egnet til vores bladformat og dels for at koncentrere dette lille indlæg om de mange væsentlige forskelle Commercialen har fra de andre modeller.

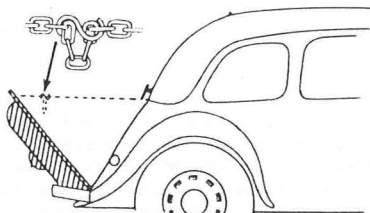
Teksten til tegningerne er oversat fra brochuren, så godt som jeg nu kan gøre det, uden at meningen går tabt.



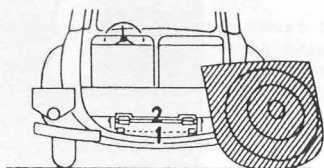
Den todelte bagsmæk kan lukkes hermetisk ved hjælp af to forkromede håndtag, forsynet med sikkerhedslåse.



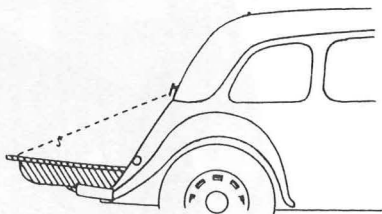
Den øverste bagsmæk kan lukkes meget højt op, hvilket letter læsning og losning.



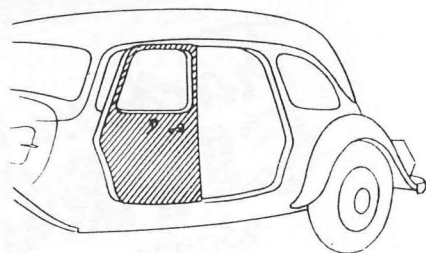
Den nederste bagsmæk kan anbringes i position "en fourragère" (som et fodertrug)...



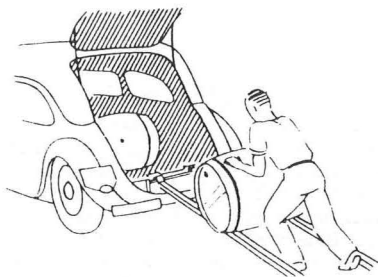
Bagklappen kan fjernes helt.  
1: hængsel til bagklap i normal position.  
2: hængsel til horisontal position.



Bagklap i horisontal position.



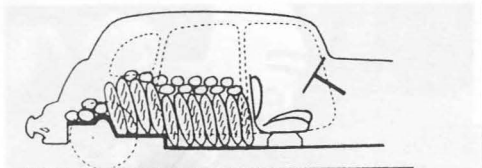
Bagdøre samt højre fordør kan lukkes helt om. Dørbeklædningen af voksduk er aftagelig.



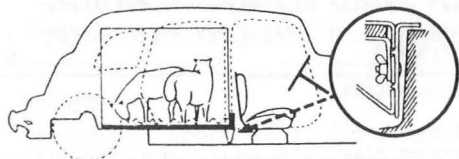
Bagtil er anbragt en tværstang til at fastholde hagerne på en slidske.

En enkelt mand kan uden besvær laste en vintønde.

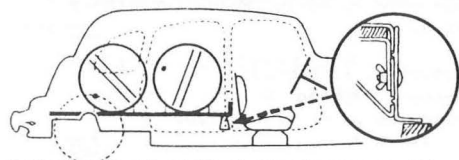




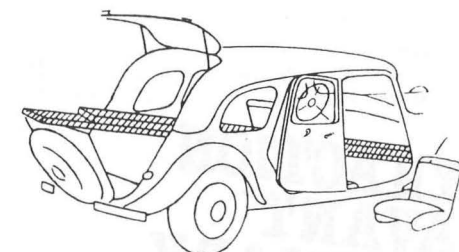
Den løse gulvplade kan fjernes helt, hvorved den maximale kapacitet opnås. Vognbunden er helt plan, da der ikke er kardantræk til baghjulene.



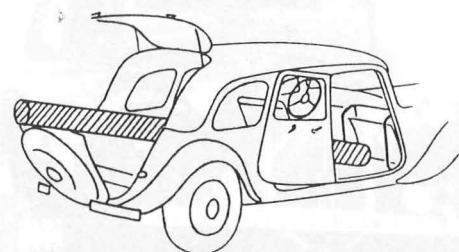
Gulvpladen i nederste stilling, i højde med døråbningerne.



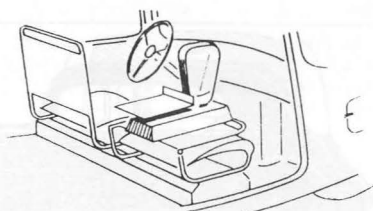
Gulvpladen i højeste stilling, hvilket giver en plan flade i hele bagvognen.



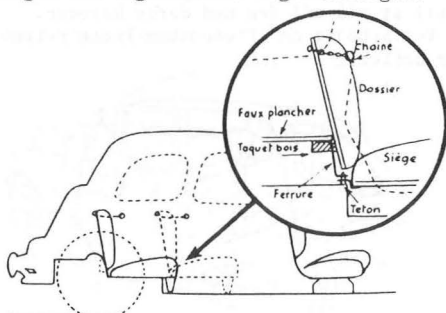
Ved at fjerne to vingemøtrikker kan man på mindre end et minut fjerne passagersædet helt. Herved muliggøres transport af særligt lange genstande.



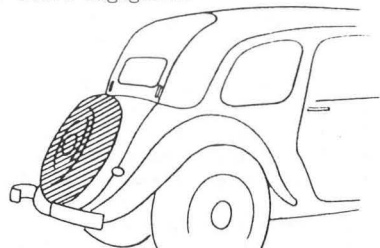
Sædet kan også blot foldes fremefter.



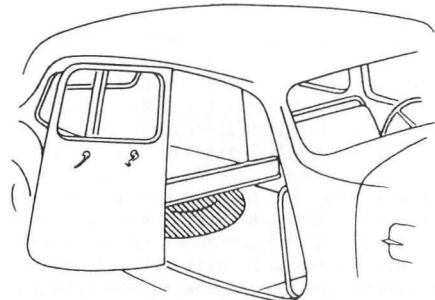
Passagersædets ryglæn kan foldes ned og udgør derved et lille plant bord, som kan bruges til vægten eller regnskabsbogen.



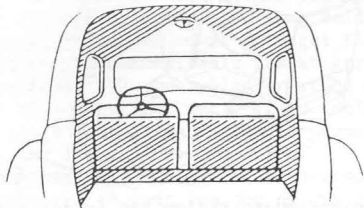
Bagsædet kan fastgøres tilbage i vognen eller i en fremskudt position. I sidstnævnte tilfælde disponerer man stadig over 5 siddepladser samt tillige et 600 liter stort bagagerum.



Reservehjulet anbragt udvendigt på bagsmækken, når denne ikke jævnlgt fjernes.

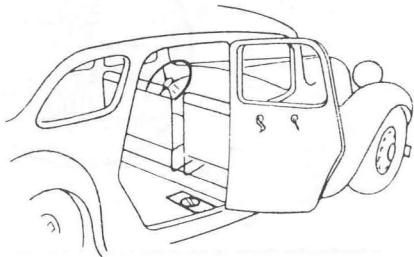


Eller reservehjulet kan anbringes under gulvpladen, når denne er i højeste position. Reservehjulet er tilgængeligt når passagersædet vippe frem.



Den indvendige loftslampe er skudt fremefter, så levende dyr ikke kan komme til at slå til den med deres hoveder.

Ved arbejde om aftenen kan lyset rettes nedefter.



En lem i gulvet kan anvendes som afløb for vædske (vaskevand, urin fra dyr) og tillader indvendig spuling. (Gulvtæppet er af et materiale som ikke kan gå i forrådnelse).

Brochuren er som nævnt fra 1939 og viser jo mange spændende detaljer som afviger fra både Familiale og de øvrige modeller. Flere ting fremgik ikke af artikler i sidste nummer - f.eks. reservehjulets placering og den falske bund. Og så må jeg ile med at rette en alvorlig fejl: jeg kom til at skrive i en billedtekst, at Commercialen har klapsæder som i Familiale. Grunden til det er, at samtlige de Commercialer jeg har set på forskellige træf i Europa, har været Familialificerede, men klapsæder og et mere præsentabelt indtræk end det oprindelige.

Det er sikkert yderst få Commercialer i verden, der er bevaret i 100% original stand, som det arbejdsredskab de har været. Syre angriber jo andet end forrådnelsesfrie gulvtæpper og der har været mange aftagelige dele at holde sammen på.

Ingen tvivl om at den originale Commercial var noget helt andet en end Familiale med bagindgang! Både før- og efterkrigsmodellen var en enestående kombinationsvogn: et råt og upoleret stykke værktøj til hverdag og en yderst velkørende og præsentabel limousine om søndagen! Vive la Traction!

Jens M.N.



Finn Lyster kørende i cabrioletten "rosa" ser glad ud - måske var det fordi han netop var færdig med bestyrelsesarbejdet ?

#### BESTYRELSEN:

Formand,  
Morten Also  
Ordrup Have 3, 2920 Charlottenlund  
01 63 09 03

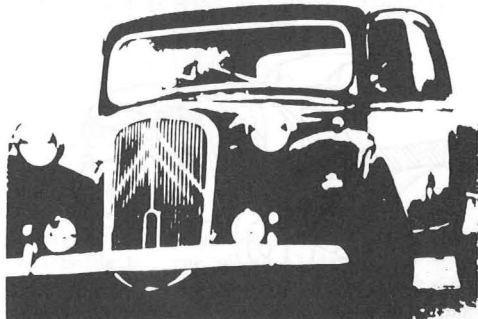
Kasserer, medlems- og vognregister:  
Jens E. Sanning  
Hårbyvej 3, Hårby, 8660 Skanderborg  
06 52 45 70

Sekretær, klubbudik:  
Benny A. Jensen  
Hækmosen 28 C, 2730 Herlev  
02 44 37 41

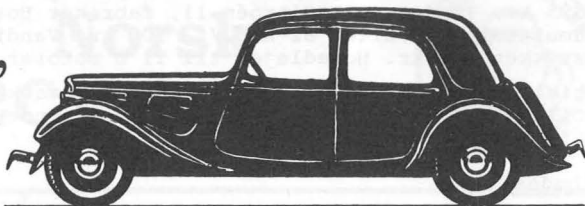
bestyrelsesmedlemmer:  
Kerstin Heerulf  
Atlasvej 3, 8270 Højbjerg  
06 11 65 44

Jørgen Kjær  
Saturnvej 9, 8370 Hadsten  
06 98 31 77

**TRACTION  
AVANT  
DANMARK**



# Køb & salg, bytte, kontakt -



TRACTION - ANNONCER sendes til:

Peter Juel Jeppesen, Hestetangsvej 14, 3520 Farum

## Sælges:

Citroën 11 sport 1934, forhandlingspris 14.000 kr. evt. kan andet køretøj indgå i handlen.

støddæmpere, gas-støddæmpere, mærke DECarbon 500 kr. pr. stk.  
alm.-hydrauliske, mærke Monroe 250 kr. pr. stk.

alt kan skaffes i bremsecylindre !

Ford Consul 315 (med skrå bagrude som Anglia og Ami), 1962 4000 kr.

## Købes:

Reparations-, instruktions- og reservedelshåndbog til Citroën HY.

Finn Lyster, 06 84 72 49

## Købes:

til min normale fra 1952 mangler jeg følgende: 2 stk. forsæder i rimelig stand, 1 stk højre bagdør, 1 bagskæg (panel bagest ved kufferten), 2 stk interiørsider ved bagsædet.

Morten Alsø 01 63 09 03

## Sælges:

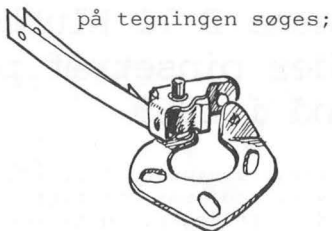
Citroën 11 sport 1952 med reservehjulsklap. Vognen er hvid og indregistreret (1985). Motoren er hovedrepareret i 1986 (ID-motor) og har kørt fint i den tid jeg har haft den. Undervognen er i fin stand, men der er lidt rust i dørene. Prisdé 45.000 kr.

Torben Fiig, 02 15 11 21 (dag 03 66 00 94)

## Købes:

platinen til RB- strømfordeler som vist

Peter Juel Jeppesen, 02 95 42 91



## Anvises:

Citroën 7 C Coupe 1935. Restaureret og efter sigende helt original. 2 benzinstudser, 2 ventilationsklapper og så videre.

Bilen står i Frankrig. Bilen er dyr, men dejlig. Og alligevel.....

Ring og hør nærmere.

Jørgen Kjær 06 983177

### Sælges:

Renoverede startere og dynamoer i ombytning henholdsvis 650 kr. og 325 kr. Tændrør til Citroén 11, fabrikat Bosch 60 kr. pr. sæt. Akkumulatorer 75 eller 82 Amp./t 500 kr. Vandfordelingsrør til topstykket, 50 kr. Hovedlejer til 11 D motorer + diverse andre dele.

Specielt til Citroén DS/ID, dynamo, forbremsekallibre, kølerslanger, ventilatorrem, hovedbremseventil og meget andet. Ring og hør nærmere til Kim Clasen, 02 44 37 12

### Tilbydes:

Tandhjulssæt til 3. gear med højere udveksling kan leveres o2 32 75 75

### SÆLGES:

Citroen 7 A 1934. Motor, kobling, dynamo, starter, køler og så videre lavet. Bilen er ellers komplet helt original og så godt som uden rust.

Citroen DS 19 1956 sælges billigt. Original.  
Jørgen Kjær o6 983177

### SÆLGES :

Citroen 11 S 1939. Komplet og original. Minimalt med rust.  
Citroen 11 S / 7 C 1937. Regulær og med smalle skærme.  
Citroen 11 S 1947. Restaureret og køreklar.  
Benny Sørensen o6 4293o6

### SÆLGES:

Citroen 11 normale årg. 195o. Fin og i original stand.  
Per Bødker o2 364337

### TILBYDES:

Citroen 1934-57: Alt i karrosseriarbejde udføres. Nye paneler i 1 m/m plade fremstilles. Nye tagrender fremstilles. Bundplade i 1 m/m, med riller som den originale. Nye kardankryds til foraksler kr. 15o,-

Henvendelse mekanikermester Knud Rytter,  
06 46 17 25, i arbejdstiden 06 46 36 11

billederne til dette nummer kommer fra  
Benny Jensen, Jørgen Kjær, Fritz Trøst  
Hansen og Peter Juel Jeppesen.

## Svenska B 11 Klubben Holder pinsetræf på Öland i 1989

Sommerrøde i pinsen 13-15 maj 89 på Öland, øen hvor det siges næsten aldrig at regne, og så kun 275 km. fra Malmø. Reserver allerede nu datoer, så vi kan møde talrig op. Nærmere herom når dette foreligger.

Erik Hougaard

