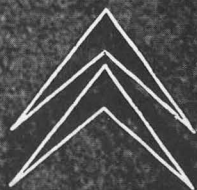
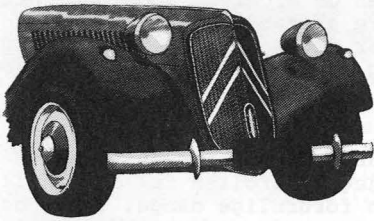


Attraction 166





40

TRACTION *SPECIAL*

Klubblad for Traction Avant Danmark

Redaktionelt

Sæsonen er overstået og vi må med glæde konstatere at det blev med den bedste sommer i mands minde. Det smittede også af på aktiviteterne og dermed på stofmængden til bladet. Dette nummer blev temmelig stort fordi der er to store begivenheder som her er beskrevet.

Redaktionen takker for indlæggene især fordi det næsten ikke er muligt både at "skrive" bladet og at "producere" det (Jens gjorde dog kunststykket i flere år). Vi modtager fortsat gerne indlæg fra medlemmerne f.eks. ledsaget af billeder.

På de følgende sider kan man læse om bl.a. det store møde i Holland i begyndelsen af september og i den sammenhæng skal det nævnes at der på turen blev optaget omkring halvanden times video, som i øjeblikket bearbejdes til en lille film på ca. ½ time. Dette videobånd vil kunne cirkulere til de forskellige lokalmøder i løbet af vinteren.



Billederne til dette nummer af bladet kom fra Jørgen Kjær, Jens Møller Nicolaisen, Peter Juel Jeppesen og Politikkens Pressefoto (varevognene)

Fra registret

Der sker da heldigvis stadig en (pt lille) tilgang af nye medlemmer.

Nu har vi sandelig også fået Bornholm ind i folden, og vi kan byde velkommen til :

Leopold Kopecky
Toldbodgade 2 tlf. 53 954388
3700 Rønde.

Samt en anden øbo !
Per Vestergaard
"Aggebodal" tlf. 42 291847
Aggebo Skovvej 3
3230 Græsted

Og de skulle begge være interesserede i et fornuftigt stykke køretøj.

Jens.

Klubbens billedarkiv

Som tidligere omtalt i bladet, er der blevet oprettet et billedarkiv.

Så har du billeder som du kunne tænke dig at forære klubben, så send dem venligst.

Det kan jo være sjov om nogle år, og kigge tilbage på en svunden tid, og derved genopfriske gamle minder.

Klubben har købt B 11 bladet fra 1970-. Hvad angår udenlandske klubblade, så er de første indgået.

Alt dette kan lånes, enkeltvis eller samlet for gennemsyn, mod at betale porto'en.

Erik Hougaard
75 830049

Aktivitetskalenderen

November :

- Lør. 11-11 Stumpemarked i Herning.
- Lør. 11-11 Lokalmøde i Jylland hos Ole Meldgård (pølse Ole) tilmelding på telefon 07.15.38.85.
- Lør. 18-11
kl. 12.00 Lokalmøde Sjælland hos Morten & Kim, i deres værksted, emnet vil værejustering af motoren. Når vi er færdige og trænger til lidt varmt, vil der være mulighed for om aftenen at få en bid mad og en kop øl.(Kim giver en fød's da's bajer kl. 24.00).
Tilmelding hos Morten eller Kim.
Morten: 31.63.09.03 Kim: 44.44.37.12.

December :

- Fre. 1-12 Lokalmøde hos Jens & Henrik på Christianias veteranbils værksted, emnet vil være ledningsnet. Tilmelding hos Jens eller Henrik.
Jens: 31.39.53.20 Henrik: 31.42.15.18.

Januar :

- Fre. 5-1 Lokalmøde hos John Reelee, emnet er Gearkassen. Tilmelding på tlf. 31.30.74.02.

Februar :

- Lør. 10-2 Denne lørdag skal vi så til Roskilde Cylinder Service for at høre nærmere om hvordan man renoverer et topstykke, oliepumpe, ja en hele motor. Tilmelding Kim: 44.44.37.12.

Marts :

- Fre. 2-3 Lokalmøde hos ?
Hyggemøde, hvor vi venter på forårets komme, med lidt film og lysbilleder.

April :

- Lør. 7-4
kl.10.00 Denne gang skal vi så til Pava centret på Sjællandsbroen for at høre om hvad vi kan gøre for at hold rusten i ave på vores biler. Medbring selv din 11'er så den kan komme op på liften og blive set efter i alle krogene.
Tilmelding 14 dage før til Kim: 44.44.37.12.

Juni :

- 2/6-4/6 Træf i Bourgogne. Stor sammenkomst for alle Traction Avant'er.
Arrangør: Club de la Traction Bourgogne.
Tilmelning og flere informationer vil følge i et af de næste blade.

Et par bemærkninger - aktivitetskalenderen

Som det fremgår har jeg lavet nogle ændringer i forhold til, hvordan lokalmøder m.v. tidligere er blevet præsenteret.

Der er nu planlagt datoer for, hvornår og hvor specielle emner vil blive taget op, så hvis du har brug for at samle viden op om disse emner eller hvis du evt. sidder med særlige erfaringer, synes jeg at du skal møde op og dele dem med os andre. Hvis du bor langt fra stedet hvor lokalmødet afholdes eller hvis du er forhindret i at møde frem kan du skrive et par ord til redaktøren eller til undertegnede og vi vil lade erfaringerne gå videre på mødet eller f.eks. i bladet.

Årsagen til at bringe oversigten over vinterens aktiviteter allerede nu er at der derved skulle være bedre mulighed for at du kan finde plads i kalenderen.

Morale: Brug klubben - det er også din klub !

Kim Clasen.

Nyt fra ind- og udland

Under denne rubrik vil jeg fremover prøve at komme med nogle nyheder fra ind og udland, som kunne have vores interesse.

Som så mange år før er der Scandinavian Classic Car Show i Malmø i dagene 28 til 29 oktober fra kl. 10.00 til 18.00. Biler i Bella kommer også igen til næste år.

Lidt nærmere på kan det også nævnes at der er stumpemarked i Herning d. 11. nov. med efterfølgende lokalmøde hos Ole Meldgård (pølse Ole) se også kalenderen.

Som det nok er rygtedes skal vi i Danmark afholde det næste ICCCR. Sagen er at Jeg (vi som klub) blevet spurgt på ICCCR i Holland om vi ville holde det næste ICCCR om nogle år.

Jeg spurgte resten af bestyrelsen som var dernede, samt andre danske tractionister der var dernede. Næsten alle sagde, at det skulle vi da bare og at det lød da som en skæg ide.

Næste dag skulle jeg så svare på et møde mellem alle de tilstedeværende klubber (et møde som afholdes på hvert ICCCR) Det skal også lige nævnes, at man ønskede at det blev et nordisk træf, derfor var også den svenske B11 klub blevet spurgt om de ville hjælpe med at lave sådan et træf, men det skulle afholdes i DK, både grundet alkohol politik, dels grundet den noget kortere afstand til Danmark.

Jeg mødtes derfor med den svenske formand inden det endelige møde. Svenskerne ville gerne hjælpe, så meget de kunne, men vi skulle vide, at det blev begrænset hvor meget de kunne, vi bor trods alt langt fra hinanden (ærlig snak).

De var altså med på ideen. På det endelige møde sagde jeg, at Danmark gerne ville lave et sådant træf,

- men på to betingelser:
- 1) At træffet først bliver afholdt i 1992.
 - 2) At vi fik et halvt år til at kunne sige fra i.

Vi skal derfor give endeligt svar på et møde for Citroen klubberne på udstillingen Retro-mobile i Paris i feb. 90.

Det gik alle med til og vi blev ønsket held og lykke (tak for det, det får vi brug for).

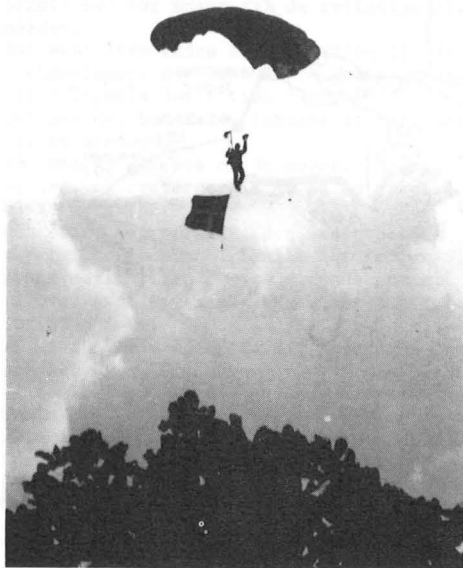
På mødet sad jeg sammen med to repræsentanter for ID/DS klubben her i Danmark, de syntes også godt om ideen, men ville naturligvis hjem og snakke med deres bagland. Da Jeg kom hjem ringede jeg så til mit bagland nemlig Jens Sanning og Kerstin Herluff, som ikke var med i Holland. Begge syntes det godt

om ideen og ville meget gerne være med til det arbejde som ville komme. Dernæst var turen kommet til de andre Citroen klubber her i landet, vi er hele 4 af slagsen.

Citroenisterne i Danmark ville først afholde et møde før de gav endeligt svar, det samme gjalt ID/DS klubben og Dansk Citroen klub.

ID/DS klubben var først med det ventede svar: VI ER MED ! Som i nok kan forstå er der en smule at lave det næste stykke tid. Mange telefon opringninger, mange breve er sendt, mange venter stadig på at blive skrevet. Jeg må sige, at det er en fantastisk opbakning fra medlemmerne, mange ringer efter at have hørt om træffet og tilbyder deres hjælp, men der vil også blive brug for mange så, hvis du har tid og lyst, så meld dig under fanerne.

Anden gang i Danmarkshistorien, hvor Dannebrog kom ned fra himlen skete det i Holland, som optakt til (måske) det 9. ICCCR i 1992



Den formandsstol jeg satte mig i på sommertræffet er blevet noget mere varm end jeg havde regnet med, men det skal jo nok gå alt sammen, når vi får styr på de sidste ting er vi klar til at lave planlægningen af det 9. ICCCR i 1992.

Efter al sandsynlighed i Herning den sidste Week-end i aug. 92. Det emne skal der nok blive skrevet meget om de næste par år. Her til sidst vil jeg sige et stort TAK for dette års sommertræf i Sorø, det var bare helt i top. Det var ordene for denne gang. KC.



Vores nye formand Kim Clasen, her lynskudt i selskab med Fritz Trøst, der glad viser sit nye "frække" undertøj frem

Klubkontingent

På den afholdte generalforsamling i Sorø, blev det på forslag fra forsamlingen besluttet at forhøje næste års kontingent med 50 kr. pr. medlem.

Det hidtidige beløb for kontingent ville også til næste år kunne dække de normale aktiviteter, men der var ønske om, at der skulle ske noget mere.

Det blev specielt besluttet at overføre et fast beløb hvert år til brug for vort 10 års jubilæum. Desuden ville man gerne se bl.a. noget reservedelssalg i klubregi. For ikke, at kontingentforhøjelsen blot skal forsvinde i den samlede store grå regnskabsmasse, vil næste års regnskab eksplicit indeholde poster, således at enhver kan se hvad kontingentforhøjelsen er brugt til.

Jens Sanning
Kasserer

Amsterdam - Moskva 1991

CAAR PRESENTERER:

En lang køretur i 1991



Hvem er CAAR ?

CAAR står for Club of Ancient Automobiles & Rallies. Det er en international organisation, der i bestyrelsen bl.a. har Ben Stevens (Frankrig), Will de Hek (Holland) og Wolfgang Steinmetz (Tyskland), som alle har været med til at arrangere:

Paris-Moscov-Paris (1984)

De Elf Proveniën Rit (1986)

Nordkap (1987)

Raid Franco-Acadien (1988)

Det skal lige understreges, at CAAR ikke har nogle komerentielle interesser !

Amsterdam-Moscov ralliet løber af

stabelen juni-juli måned 1991.

Løbet er åbent for alle biler produceret til og med 1958.

Selve turen går fra Amsterdam via Tyskland, Danmark derfra med båd !!!? til Riga i Letland, hvorfra turen går gennem Sovjet til Moscov. Hjem kører man bl.a. gennem Ungarn og Østrig. Det anbefales (erfaring), at der er to personer i hver bil, hverken mere eller mindre.

Denne tur vil koste 3.500 - 5.000 Gylden pr. bil (ca. 12.500 - 17.500 Dkr.). Prisen skulle dække stort set alt, bortset fra hvad man måtte bruge til lommepenge. Hermed menes benzin, overnatning, mad, visa', etc.

På turen vil der også være teknisk bistand, hvilket ikke betyder, at den store renovering af motor og gearkasse skal foregå på turen, men at alle biler skal være i perfekt mekanisk stand, med tilkøbt motor, med hvilke der selvfølgelig kan opstå diverse tekniske problemer undervejs. Start gebyret er afhængig af tilmeldings tidspunkt som følger:

Inden 1/1 1990 175 gylden (620,- Dkr.)

Inden 1/7 1990 200 gylden (700,- Dkr.)

Inden 1/1 1991 250 gylden (875,- Dkr.)

Hvis Du/I er interesserede i at køre med på denne fantastiske tur kan

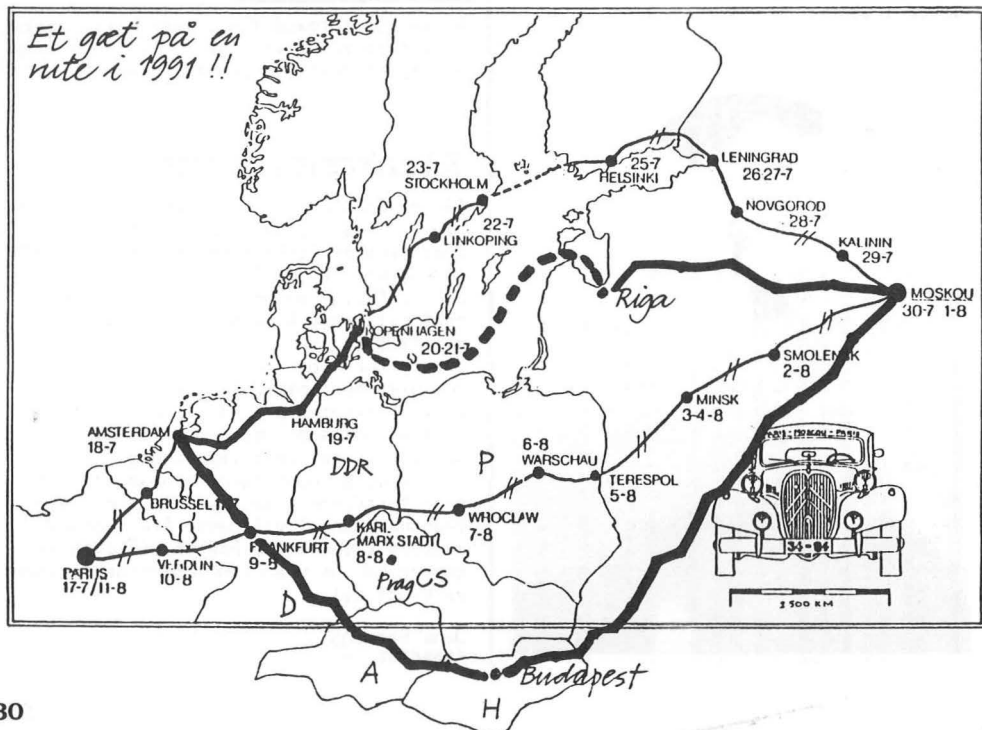
I ringe til undertegnede på tlf. 44.44.37.12

KC.

Amsterdam Amsterdam

~~PARIS-MOSCOU-PARIS~~

17 juli / m 11 augustus 1984





Rammen om vort sommertræf var Kongskilde Friluftgård syd for Sorø, der ligesom vejret var noget af det bedste vi har oplevet.

Sommertræf 1989

Weekenden for sommertræffet i vor klub er jo en fredhellig dato, så straks efter at indbydelsen dumpede ind ad brevsprækken blev den udfyldt og sendt den næste dag. Det gav dog også pote, da vi i konkurrencen/lottrækningen vandt den fine førstepræmie der var udsat til de rettidigt tilmeldte.

Her skal lyde endnu en opfordring til de klubmedlemmer der ikke hørte det på træffet : Tilmeld Jer i tide !!!!

Det gør det betydeligt lettere at være med til at arrangere.

Nå, men vi glædede os jo meget, Lisbeth og jeg, og rygterne gik jo at det skulle blive alletiders træf

Den store dag oprandt, dog med truende skyer i horisonten ! Skulle der for en gangs skyld blive regnvejr denne sommer? Vi overvandt dog mageligheden og fandt den åbne frem.

Vi drog så mod Sjælland med skyerne i bag-spejlet.

Vi skulle mødes med Benny og Jens Sanning inklusive familie ved færgen. De var der allerede. Benny havde vi snakket med lige før vi kørte hjemmefra. Han skulle lige i banken, til sadelmageren, samt hente en kasse øl. Han nåede det vist ikke var konklusionen, men alligevel....

Efter en hyggelig overfart var vi på Sjælland og det gik sydover.

Vi kørte langsomt, så vi var forrest.

Til venstre årets overraskelse; Thomas Bødkers "franske" 11 sport 37 og ved siden af slår Bengt-Ove Roswall og frue kalesschen ned på deres dejlige 7 cabriolet 38, mens landsmanden Henrik Lundberg ser til.

Pludselig var de ikke i spejlet mere ! Vi ventede, kørte tilbage ! Her stod Jens Sanning med sin benzinpumpe ! Benny truttede en fanfare i benzinslangen og det gik videre. Et par stop mere! Så begyndte det at dryppe lidt. Skulle kallechen op ?

Nej få hundrede meter før stedet for træffet brød solen igennem til det dejligste vejr, og dette skulle blive kendetegnende for hele træffet.

Der var allerede dukket mange op , og efter at have hilst på folk gik det til indskrivningen. Her var bare check på det hele.

Ved ankomsten spærrede jeg dog øjnene noget op !

Var jeg fuld eller hvad ?

Jeg havde jo ikke indtaget noget øl af betydning. Alligevel havde jeg en fornemmelse af at se dobbelt.

To næsten ens biler fra 1937 !

Ved nærmere efterspørgsel viste det sig at det var den unge hr. Bødker der var kommet på banen for alvor.

Den flotteste og originale 11S fra 1937. Nysynet og det hele. Tillykke med det Thomas!

Aftenen var sat af til snak og den så velkendte uundværlige hygge. Det er jo næsten det allerbedste ved disse træf.

En anden nyrestaureret vogn der blev kørt

frem på arenaen denne sene eftermiddagsstund var Olav og Mariannes l1S. Det er jo et kæmpearbejde Olav her har præsteret! Den mand har vist evner! Tillykke med resultatet.

Den tredje nyrestaurerede vogn der havde meldt sin ankomst fredag aften var en længe ventet l1N cabriolet ! Peter Juel har restaureret den igennem mang år og jeg har glædet mig længe til at se den. Trods mørket skulle vi jo ud at kigge på. Selv i mørket så den jo fantastisk ud, så mon ikke vi kan lokke Peter til at fortælle om den her i bladet ?

Efter en lidt forkortet nattesøvn og en god gang morgenmad var det tid for stumpe-markedet. Aftid en spændende ting, men hvad skulle vi gøre uden Herman fra Hol-land , der havde et lille udvalg af sit lager med, og det til trods for at hele familien samtidig var med på ferietur til Danmark.

Man kan jo undre sig lidt over om der ikke er lidt flere i klubben der har noget til overs, som man kunne hjælpe andre klub-medlemmer med !

Prøv nu at gå gemmerne igennem til næste år. Du har jo alligevel ikke brug for det hele.

Det sædvanlige opgaveløb manglede heller ikke. Et løb/tur i den flotte omegn, og af en passende længde.

En god ting , da de fleste af os jo allerede havde kørt et stykke vej for at være med. Samværet med alle de andre er jo nok det vigtigste, så ikke for lang tid på lan-devejen var en god ting.



Citroenforhandleren i Holbæk havde jubilæum, så han havde velvilligt inviteret på frokostanretning.

Det dejligste grillbord med fadøl. Lækkert !

En stor tak for dette!!!!

Hos Citroenforhandleren, så man endnu en af årets færdige restaureringer.

Nemlig Carl Ågaards flotte l1N fra 1949.

En kæmpe restaureringsopgave var her nær afslutningen. Billeder på en planche i bilens bagagerum viste udgangsobjektet, for det må man nærmest kalde det. Tillykke Aagaard med det flotte resultat. Publikum satte jo også pris på arbejdet ved at stemme bilen ind på en flot placering i publikumsafstemningen. Efter en virkelig hyggelig pause gik det ud på den sidste del af rallyet.

Det gik ad smukke veje og gennem den ene idyl efter den anden.

Vel tilbage på Hjemmet var det tid for klubbens årlige generalforsamling, som jo er omtalt andetsteds i bladet.

Bag Bødgers og Roswalls biler ses Kjeld Nahlers 15 six 52, formandens sport 55 og bagest Evan Pedersens sport 54.



Der skal dog lyde et stort velkommen til vor nye formand Kim Clasen som blev valgt med stor akklamation (dog uden modkandidater) Hvor er det dejligt med al den fred og idyl i andedammen.

Middagsluren inden aftenfesten blev ikke til noget, der skulle jo snakkes!

Et par nye vogne var dukket op.

Christian Martensen og fru Mette med svigermor, adgang til bugserbar Dronningborg og så vider var dukket op i deres nyerhvervelse, en 11 S 1947.

Jørgen Krogh og frue var kommet helt fra Haderslev i deres fine 11 S 1947. Den der jo har voldt mig så mange hovedbrud, men nu skulle alt vist være på plads.

Sten Jensen havde jo vist nogle af os sin 15 Six i Sverige, men for mange var det jo et nyt bekendtskab. Fra 1953 og så i den stand, det er jo lækkert.

Rene` fra Taulov skulle også have vist os sin nyerhvervelse frem, men det smuttede i opløbssvinget, men mon ikke den er med næste år?

Det er dog rart at se at folk kommer til træffet uden at de nødvendigvis har en færdigrestaureret bil at vise frem.

Nå videre til festen, der jo også er blevet en af de hyggelige traditioner.

Efter den normale præmieoverrækkelse kom vi til det mest spændende:

Hvem skulle have lykkesmuslingen?

Der var flere kandidater. Erik Hougård havde kørt rundt i Korsør i længere tid og ledt efter en låsering. Han fandt den!

Jens Sanning havde svinet sine fingre til flere gange på den famøse benzinpumpe.

Valget faldt på Jens Sanning, og Lisbeth skulle som sidste års (u)-heldige overrække muslingen. Det gjorde hun med et knus og bemærkningen: Det er mig der har solgt ham bilen.

Aftenen blev som sædvanlig hyggelig, og der blev danset, drukket, snakket, sludret, vrøvlet, sovet, bøvsset, og alt det sædvanlige for sådan en fest.

Alt i en yderst afslappet og fredssommelig stemning, som tjener os alle til ære.

Søndag morgen oprandt uden de helt store problemer, lidt skruelåg havde der jo været på, men cody'er blev dog i tasken.

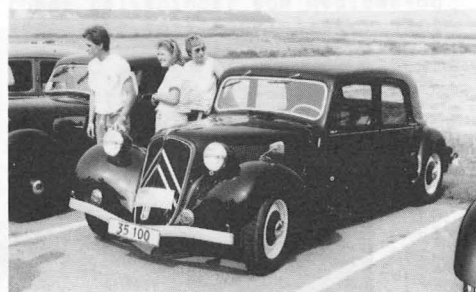
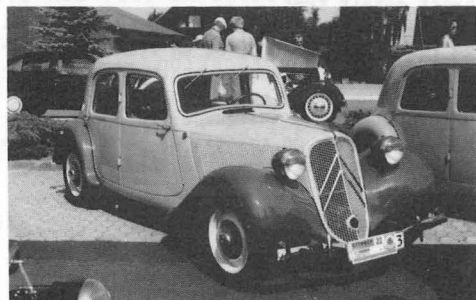
De sidste handeler på stumpemarkedet blev afsluttet, og der blev gjort klar til opbrud.

Hvor var hele weekenden blevet af?

Vi skulle slutte af på Trelleborg, Vikingeborgen i ved!

Her blev de medbragte madpakker fortåret, under stor hygge. En stund til en middagslur blev der også.

Så gik det hjemover til færgen, og tværs over Fyn, i nogenlunde samlet jydsk trop. Alle nåede vist hjem i god behold.



Nye vogne i sommeren 89. Øverst Henrik Lundbergs sport 39 der jo slet ikke er ny, men vi ser den bare så sjældent. Derefter Olav Fredslunds sport 51 i to fantastisk smukke grå farver. Carl Ågårds N 48 og Peter Juels N Cab. 38 har begge gennemgået endog meget gennemgribende restaureringer førend de nu kan føre sig frem henholdsvis sort og mørkeblå lakeringer.

Når man sidder efter sådan et vellykket træf og funderer lidt over tingene får man jo nemt den tanke at mange træf ligner hinanden.

Men gør de nu det ?

Ja, de er jo nok skåret over samme læst. Men det er alle traditioner vist, det er vist blandt andet derfor det er tradition. Man laver jo heller ikke om på juleaften ! Der er jo altid nye medlemmer med. For dem ligner de jo ikke hinanden. For dem der har været med hver gang er der jo også altid noget nyt. Mon ikke vi stadig kan huske hvert enkelt træf.

Nej lad os bevare traditionen, det vil sige rammen om træffet, og så fylde lidt forskelligt i disse rammer hvert år. Alene et nyt sted og nogle nye arrangører hver år, skulle give gode muligheder for dette. Til slut endnu en tak til de gæve arrangører for det flotte og vellykkede arrangement med et :

" DET DUER BARE "

Jørgen Kjær



Øverst indtager Christian Martensen sin frokost i Holbæk og nedenunder fornemmes stemningen fra stumpemarkedet i gården på Kongskilde. Irma (Finn Lysters viv) tager et hvil på "rosa", mens Sten Hansen "skolelæ'ren" flader helt ved Trelleborg søndag eftermiddag.



Fra bestyrelsen

Bestyrelsesmøde d.19.8.89(træf)

Morten Also ønsker at trække sig som formand.

Ingen i bestyrelsen ønsker at stille op på denne post.

Bestyrelsen vil foreslå Kim Bo Clasen som nyt formandsemne.

Dirigentforslag: Peter Juel J.
Reservedelssituation fremover i klubregi.

Generalforsamling 89

Valgt til dirigent: Peter Juel Jeppesen.

Formandensberetning (Morten A)
Beretningengodkendt.

Regnskabsgennemgang (Jens S.)
Regnskabet godkendt.

Ønsker fra forsamlingen:

- kursur af teknisk karakter
- økonomisk støttet af klubben.
- værktøjsanskaffelse(økonomi?)
- aktivitetsplanlægning fremover(behov!) evt markedsanalyse.
- aktivitet kræver kapital.
- forslag om at hæve kontingentet
- fra forsamlingen dels begrundet
- det i klubbens 10års jubilæum
- om tre år, dels et sliddelelager.

Det vedtages i forsamlingen at hæve kontingentet til 250kr. velvidende om at det kun kan give en spød start for sliddelelager af den vej.

Der skal sættes et beløb på 3000kr. pr.år. fra til en jubilæumsfond.

Mulighed nu for at koble os på den hollandske klubsreservedelager.

Valg af bestyrelsesposter:

Kim Bo Clasen-formand

Genvalgt: Jens Sanning.

Benny A. Jensen

Eventuelt:

Træfgruppe: Bruhn & Sørensen
(Århus)

-klubkontingent dækker hele husstanden.

Referat af bestyrelsesmøde d1.10.89

Fremmødt: Hele bestyrelsen.

Dagsorden:

- 1) Fordeling af div. arbejdsområder.
- 2) Reservedele(aftale med Holland).
- 3) Medlems-og vognliste via EDB.

4) Sommertræf 89/90.

5) Indhold i bladet/fælles nordisf-blad.

6) Fremtiden for klubben.

7) Eventuelt.

- 1) Jørgen: ICCCR 92 og reservedelslager(sliddele)
Jens: Kasserer.
Kjerstin: Medlems-og vognliste(EDB)
Kim: Nyhedsbrev mv.
Benny: Sekretær og klubbutikken.

2) Vi har fået en aftale med den hollandske klub om at kunne benytte deres reservedelslager på lige fod med de hollandske medlemmer. Indkøb af sliddele til vort eget lager, -læs Kim's indlæg i bladet Jørgen Kjør vil påtage sig hvervet med denne opgave og være formidler af delene.

3) Kjerstin vil påtage sig denne opgave og vi vil arbejde på at der bliver produceret en ringmappe til hvert enkelt medlem, som kan rumme oplysninger som medlems-og vognliste, reservedelsteller samt div. oplysninger. Det vil blive lettere at opjustere data og udsende reviderede lister. Jørgen kontakter Chr. Martens angående mapper.

4) Regnskab for 89-træffet tilsendes kassereren. Vi vil prøve at gøre træffene mere familie orienteret, og sørge for at arrangørerne har en kontaktperson i bestyrelsen. Jørgen er kontaktperson for træffet i 90.

5) Kiks i oplysningerne/tilmelding til ICCCR 89. Dette må forhindres fremover. Kalender i klubbladet for aktiviteter. Ny rubrik i bladet: Nyt fra ud-og indland. Vi vil som et forsøg prøve at producere et Nyhedsbrev som skulle udsendes imellem ATTRACTIIN, da dette er et langsomt formidlingsorgan i nogle henseender. Jens Sanning vil undersøge den billigste måde at distribuere på. Kim Clasen vil stå for redigering af stoffet. Ideen om fælles nordiskblad evt. en gang om året tages op, og Jens Møller Nicolaisen kontaktes, da vi kunne forestille os ham som primusmotor for dette projekt.

6) Formanden gennemgår KALENDEREN, som bringes i bladet. Vi håber at

det bliver muligt at få lignende arrangementer op at stå i Jylland. Gennemgang af NYT FRA UD-OG IND-LAND.

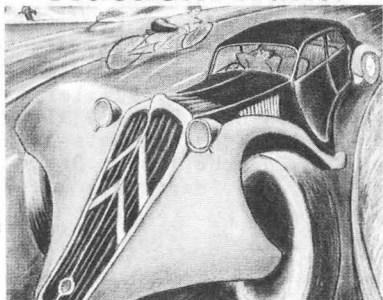
- 7) Bestyrelsesmøder for få, 2 samt et undersommertræffet, som nærmest omhandler generalforsamlingen, og vi vestager at forøge med et møde. Dette er begrundet i ønsket, der blev udtrykt på generalforsamlingen, om øget aktivitet. Henvisningsliste ti anbefalelsesværdige, kvalificerede værksteder m.v., som man eventuelt kunne få rabatordninger med.

SLUT.

ref. Benny.

Especial

"Traction Avant!"



Announcing a limited edition signed print from the original pastel drawing of the Citroën Light 15 by Paul R.P. Nicholls MA(RCA), international award winning artist, exhibitor at the Royal Academy of Arts, London, and subject of the BBC2 Television Documentary "In the Making".

"Traction Avant!" is the first of a series of limited edition signed prints by Paul R.P. Nicholls MA(RCA) for collectors, enthusiasts and connoisseurs. Highly original, distinctive, eye-catching imagery - suitable for the home, office or showroom.

Print dimensions - 18" x 19 1/2" (46cm x 50cm).
Printed on high quality 180gsm SB matt paper.

The edition is limited to 1,000 only - individually signed and numbered prints at £50 per print including post and packing (add £5 overseas).

Cheque/PO with order, exclusively available from:

Paul R.P. Nicholls MA(RCA)
THE OLD BARN, HOLWELL, BURFORD, OXON OX84JS
TELEPHONE BURFORD (099382) 2116

Fra vores udsendte medarbejder i Skotland, Peder Grønborg har vi modtaget følgende udklip fra det engelske tidsskrift "classic & sportscar"

Måske var det en julegaveide til "le vrai fou fanatique". Der skal nok være nogen i hvis smag en sådan plakat falder. Man kan da glæde sig over at den "kun" ser ud til at blive trykt i 1000 eksemplare.....

Aalborg - ikke Aarhus

Redaktionen og bestyrelsen skal hermed dementere oplysningerne i Attraction nr. 165, hvor det er anført at der arbejdes med sommertræf 1990 i Aarhus. Det er derimod Aalborg hvor tingene kommer til at ske i 90.

Datoen for træffet bliver d. 17. -18. og 19. august, så reserver allerede nu disse dage til et festligt gensyn med andre Tractionvenner.

Vi har reserveret plads på Aalborgs nye vandrehjem "Fjordparken", som er beliggende i et nyt rekreativt område ved Limfjorden. Vi vil fortælle mere om arrangementet i de næste numre af bladet.

Vel mødt i 1990

venlig hilsen træfgruppen,
Hans Henrik Sørensen, 98 16 87 09
Jørgen Broen, 98 31 50 98

TAD-reservedelslager

Vi har nu fået en aftale i hus med den hollandske Traction klub (TAN). Aftalen går i store træk ud på, at vi har fået adgang til at købe reservedele direkte fra Holland's "Centraal Magazijn", enten ved selv at tage derned eller ved at skrive derned og få tingene sendt herop.

Der vil også blive oprettet et dansk lager, men foreløbigt kun "mindre" ting, da vi ikke har uanede mængder af penge at gøre godt med. Tanken er så at lageret skal vokse år for år.

I det næste blad vil jeg lave en dansk oversættelse af den hollandske reservedelsliste, med priser i gylde. Der vil også i det næste blad blive mere konkret information om, hvad man skal gøre, hvis man ønsker at købe dele fra enten det mindre danske lager eller direkte fra TAN. Jeg syntes at dette var den bedste måde, at "starte op" på med reservedele i vores klub, da udbudet af reservedelsnumre er meget stort, og kvaliteten er meget høj. Det er desværre ikke nogen selvfølge, når man taler om reservedele til vores biler.

Mere i næste blad !

KC.

8. ICCCR

1,2,3 september 1989

FLEVOHOF

Med Preben og Preben i Holland

Så har vi igen været ude at rejse i de gamle biler. Men ikke blot det. Det er jo ikke tilfældigt at det netop er Citroën, og ikke et andet bilmærke, vi har kastet vores kærlighed på. (Man kan selvfølgelig køre til verdens ende i en Ford fra 30'erne, men at gøre dét for sjov?). 7'erne, 11'erne og 15'erne er ikke bare gamle biler - de er i den grad ægte Citroën'er!

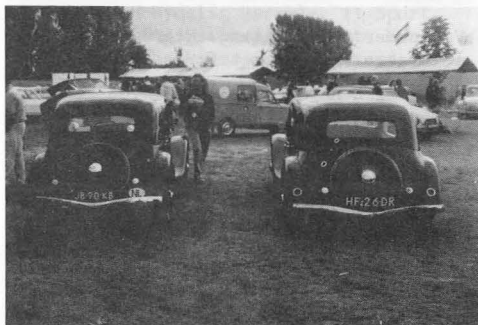
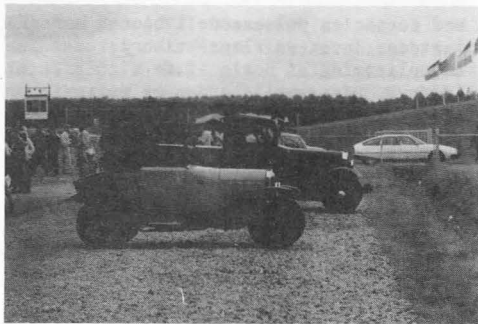
Det samme gælder DS/ID, HY og A-modellerne (2CV m.fl.). Enhver kan se hvor forskellige disse biler er. De er jo bygget til hvert deres formål og anvendelsesområde og repræsenterer desuden forskellige tidspunkter og forudsætninger i bilens historie. Men de har langt mere end navnet og dobbeltvinklerne tilfælles.

De er konstrueret af en stab af mennesker (stort set den samme gennem de nævnte modeller), som har været oprigtigt interesseret i at løse de problemer der er forbundet med dét at køre bil - hvad enten det har drejet sig om at lave et miniumskøretøj som erstatning for hestevognen i landbruget, eller at føre sig frem på Champs'en (med de huller der måtte være i den) med komfort og gracie.

For os, der måske ikke ligefrem er hellige, men i hvert fald betragter os som indviiede, er det derfor ikke forskellen, men ligheden mellem de enkelte Citroën-modeller, der betyder noget! Og derfor kan man samle over 3.500 biler, der spænder over modeller fra C6 til CX og aligevel har en masse med hinanden at gøre.

Det ottende ICCCR voksede sig traditionen tro næsten dobbelt så stort som det foregående, m.h.t. antallet af deltagende biler. Det blev desuden en markering af, at D-modellerne nu for alvor betragtes som liebhaverbiler, også ude i den store verden.

For os gale var dette træf så overvældende (man kan tale om en art åndelig voldtægt), så et egentligt referat, med orden i kronologien og den slags, har været umuligt at lave. Ikke kun på grund af de mange fantastiske biler vi så dernede, men også de mange små og store oplevelser vores efterhånden erfarne rejsefæller gav os.



Stemmingsbilleder fra Flevohof. Øverst ses 65 års Citroënuvikling i et glimt og nedenunder karakteristiske hækkpartier fra sport og normale 1934/35. 15 six Familiale, der efter forlydender skulle have tilhørt en præsident. Underst en af de allersidste sportsre der løb af samlebåndet i Belgien engang i 55.

Med cognac'en pulserende i blodet har vi i stedet lavet en slags stikordsresumé; en opstilling af nogle af de vigtigste indtryk, uden særlig orden og muligvis med forglemmelser. Som et lille tillæg tilbyder vi desuden de ærede læsere af dette blad en ganske særlig historie om hvordan en B15 fandt vej til Tyskland. Her skal det for god ordens skyld tilføjes, at den er kommet hjem igen.

Preben & Preben.

PREBEN I HOLLAND.

Vi kommer til Tyskland. Hvordan kan skolelæreren være kommet før os andre?

Helle og Benny sendte de pillede rejser til gymnastik og måtte servere deres søns sportstøj til frokosten...

Servitricen i Elburg.

Vi var flove, da vi blev opdaget med kaffekopper på en bierstube i Tyskland.

At der serveres wienerschnitzel så ofte i det land...

Tyske standardudtryk: Rasthof sauberhalten, Auspuff, Wagenheber, Einmarkfünfzig, Ausfahrt - undvieleandere...

Preben husker behagelig og problemfri transport i Mias smukke DSpécial, hvid som vor nationalfugl - næsten over det hele.

De andre husker hvor godt Henrik sover i en 11'er...

Hvor gør man af 3.500 biler?

Fantasiaen kender (heldigvis) ingen grænser. Ved indskrivningen til træffet holdt en B15six, lakeret i tofarvet grå/sort - og sikke no'en forlygter! Det stod klart, at der var tale om et "Bugatti-Royale-kompleks".

Morten Alsø havde letsindigt tilmeldt Prebens Panhard til træffet. Bilen kvitterede med en sygemelding.

Hvorfor smager pomfritter af mel her? Hvorfor kan de ikke blive sprøde som derhjemme?

At Henrik kan sove så tit...

Vi husker Helle og Bennys feriekompedium: HY mad tag- og fortelt, selvfølgelig med 11'eren i forhaven.

Den infernalske støj fra racer-Visa'erne. Det kneb for Morten Alsø at overdøve dem.

Rosengart Supertraction.

En mørkeblå DS 25 GTi Turbo!

En franskmænd havde chevron'er i nakken.

En B15six Hydraulique Familiale. Denne i princippet ikke eksisterende model havde tilhørt general Coty og var nu til salg for et gastronomisk beløb. Den var dog så rusten, at det er lige før man kan sige at modellen heller ikke eksisterer i praksis...

Peter Juel spørger: Ved du hvor man melder sig til concour'en?

Kim drak som sædvanlig meget stærk the.

Overvægtige bohemer med laset tøj og fedtet hår: et engelsk ægtepar i en - SM!

Prebens totale overgivelse (med knæfald) til den gule choppede AZU efterlod ikke et øje tørt!

I den sorte nat mellem fredag og lørdag fik vi hænderne op under en pressenning og befalede for første gang i vore liv en 22CV.

Hvorfor kalder de hinanden for Preben?

To englændere i en gul 2CV: "It's the actual car" som blev kørt af Roger da han var James.

Noget af det, som også gjorde et stort indtryk på os, var de enorme vidder - eller sagt på en anden måde: der var aldrig under 2 km hen til det sted hvor man skulle noget...

Peter Juel kørte til byen for at vaske cabrioletten under skærmene før concour'en...

Dåseøllet: Beck's Bier - nogen putter altid ringen ned i dåsen - og hvordan helvede får man hvepsene væk. Desuden kan man reflektere over den påfaldende lighed i materialevalget på oldåserne og torpedopladen i en 2CV...

Akkompagneret af tre forskellige slags musik (på én gang) fik både Peter Schmidt og vi andre sat nogle ting på plads lørdag aften.

En grå HY fra 50'erne bragte Bjørn Mogens i en nærmest ekstatiske tilstand. Vi håber han nu har orden i seksuallivet igen...

Vi husker også Hans Thyge (ouh-ouh) med videokamera og flyverhælm.

Senere har vi på film set Steens "Tisse-tango" foran det optagede toilet.

Hvilket igen leder tanken hen på Johns vittighed om Niels W. Gade. Ha, ha-ha...

En pragtfuld urestaureret AZU fra 60'erne brillierede ved at være "graisse avec YACCO".

En kløverblad, ført af to purunge piger, var endt i mudder til anklerne. Deres far fik dem dog trukket ud af sølet...

Vi vil heller aldrig glemme Peter Juel Jeppesens skoleengelsk. Nine years...

At intet kan holde sande entusiaster tilbage er klart bevist af det faktum, at to af træffet deltagere kom kørende i en C4 fra 1929 - de kom fra Saudi-arabien!

Steen og Benny købte 5 brede pilotefølge til deres store biler.

Som sædvanlig var Peacock Engineering på platten med deres cabriolet-karosserier.

HY-byen var enorm! Nærmest som en flygtningelejr for inficerede...

Det stod nu klart for Preben, at hans DS skulle være Blanc Carrare i stedet for Blanc Meige. I ved nok, AC144 i stedet for AC088...

Og her tager vi så lige afdelingen for det rigtigt gustne: Kims nye auspuffchrevron-hale. Kan til daglig ses på hans 11 Sport.

Noget der sjældent finder sted på Blegdamsvej: To 11'ere, begge fra 1934 og uden bagklap, parkeret lige ved siden af hinanden. (Men det må man nu heller ikke på Blegdamsvej, Preben...)

Den nye Citroën XM debutterede, noget malplaceret mellem SM'erne, der jo repræsenterer den ægte vare...

Preben og Preben købte frækt undertøj - til sig selv...

Stumperne - masser af stumper. Et godt udbud, ikke mindst takket være en næsten to meter lang hollænder, kendt som Hr. Mand.

Alle de andre V.I.P'ere fik vor Kim i saksen - og os andre i saksen. Dannebrog faldt ned fra himlen for anden gang. Nu må vi holde fanen højt! Næste ICCCR skal være i Danmark!

Benny Sørensen tabte sit hjerte til en 6-cylindret T45 tankvogn. Hvad der var i tanken skal ikke afsløres her.

Et sær bulede døre og skærme fra en 2CV var lagt ud på jorden. Vi fik oplyst at der var tale om kunst, med den originale titel: "Lay-out". Det kunne købes for den beskedne sum af 28.000 Dkr - eller det samme som en nydelig køreklar 11 Sport, der også var til salg på træffet. Kan du sælge fire 2CV-skærme for det kvarte er du også kunstner!

Vejrliget: Ikke det bedste for de mange cabriolet-ejere, som brugte megen flid på skiftevis at åbne og lukke kalecherne. Iøvrigt kan det konstateres, at selv din bedste ven kan finde på at forlade dig, bare for at undgå at få vand i øllet...

Folk der laver en anhænger af en kvart 11 Normale er unormale.

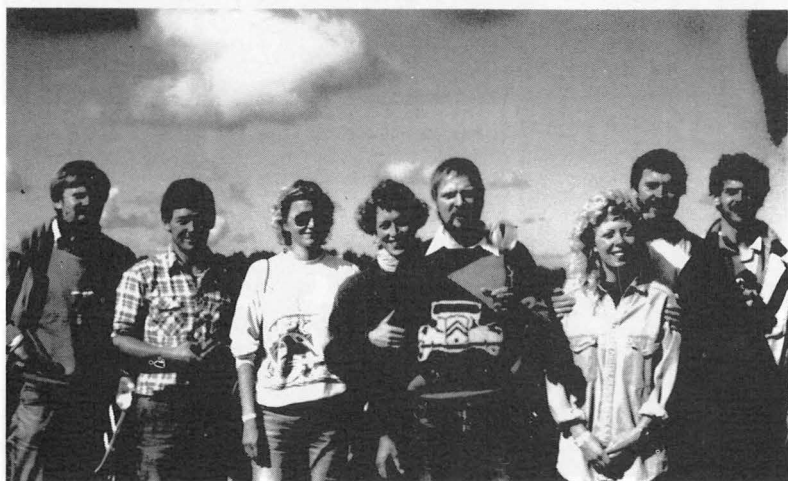
Museet: 2CV prototypen fra 1938, en DS "GT19" Bossaert Coupé og udenfor utallige varianter af Chapron-DS'er...

En gul bil, muligvis en 11'er, tog en 3.premie i concours'en og ejeren blev begavet med en bog, skrevet og overrakt af Fabien Sabotage...

Men vi husker også en smuk grå belgisk 11 Sport, som holdt næsten lige ved siden af.

Nogen sov i telt, andre lå i bungalow...

Som træffet nærmede sig sin afslutning,



En lille del af rejseholdet samlet omkring en striketroje.

Uden efternavne fra venstre Peter Benny, Mia, Christina, Fritz, Lisbet, Jørgen og Sten.

fyldtes vore køretøjers disponible hulrum med indkøbte stumper. Vi håber at der også næste gang er rigtig mange medlemmer der bliver hjemme, så vi ikke behøver at spille bagsædepladserne på mennesker...

Nu går turen hjemad. Måske får vi et glimt af servitricen i Elburg...

Fra hjemturen huskes John Reeles salige smil over at dytten klarede ærterne. Den var jo rigtigt ude at køre - for første gang!

At Henrik kan sove så tit...

Sort er sort. Gul er gul. Men hvilken farve har Johns???

Efter en land weekend med masser af Citroën'er, sluttede Preben af i fin stil: han købte en sort Renault på færgen.

OG SÅ SKU VI DA HA EN LILLE EEN...?!

Preben og Preben.

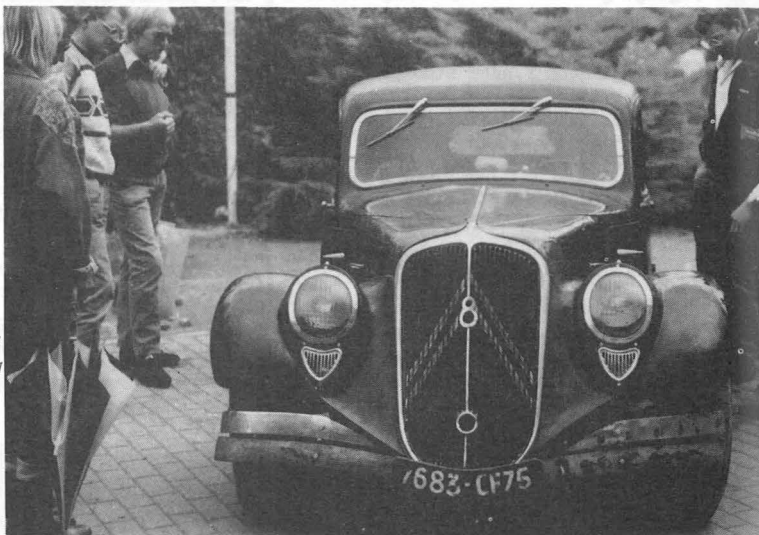
TILLÆG: HISTORIEN OM EN DEFEKT STARTER eller:

KUNSTEN AT KØRE I SAMLET TROP.

Kim Formand organiserede rejseholdet til det 8. ICCCR i Holland. Der blev ringet og skrevet rundt, så mødested, forplejning, færgе og andet praktisk lå lige så fast som en 11'er ligger på vejen. Der viste sig dog at være nogen usikkerhed m.h.t. mødested. Der er nemlig flere rasteplasser ved Køge. Bilerne fandt dog hinanden på aftelt tid.

Efter en kort briefing lød den villige og rejselystne lyd af fire startmotorer, der i morgengryet tordnede de veltrimmede motorer til en lang dags arbejde. Fire?!? Jamen, vi var jo i fem biler. Tjæe, den lange six'er havde ikke rigtig nogen god startmotor. "De havde ellers lige haft den til reparation" forklarede Steen. "Vi skubber dig bare igang, så følger

Så skete det ...
Den legendariske 22' er dukkede pludselig op med blød V8 lyd og alle 1934 kendetegn. Er det virkelig sandt - eller hvad? Vi vender tilbage til sagen senere....



Det lykkedes Peter Juel at stille op til Concouren med en relativ renvasket cab, men en vis gul bil løb med laurbærerne ..



vi andre efter. Og husk nu: færgeren går kl. 10.30".

Sådan en bl5six lægger nu godt fra, må man sige. Steen var hurtigt ude af syne. De fire små 11'ere satte straks efter. Der var stadig god tid. "Det skal jo være en hyggeetur" havde Kim sagt.

Det gik rigtig godt i nogen tid. Så signalerede Kim til holdt i vejsiden. Han og Henrik (som underligt nok ikke sov endnu) havde hørt radioavisen kl. 9, hvor Lars E (eller hvem de nu var) havde meddelt af GT-liniens afgang kl. 10.30 var helt og aldeles aflyst!

"Nå, vi skal altså til Holland, så vi kører bare til Rødby". "Hvad med Steen i 15'eren - hvor er HAN nu?" "Mon han har hørt radio?" Der blev efter en kort debat lagt en plan. "Vi holder ind og ringer til GT's færgekantor i Gedser og be'r dem om at holde en lang tynd mand i en lang fed bil tilbage og gi' ham besked om at køre til Rødby - voilla! Så holder vi bare der og venter på ham; Slet intet problem". Det var det altså aligevel. Da vi nåede Rødby tilbød færgemanden os at køre ombord, men vi takkede høfligt nej. "Vi venter på vores kammerat, som kommer fra Gedser".

Efter en time som gik med at lyve og prale, i forgæves venten på den sorte six, blev vi enige om at løse billet, for at holde inde i køen. Så kunne Steen slutte sig til os derinde.

Der var nu udbrudt uro selv hos de mest velafbalancerede af os. Kim havde allerede flere gange ringet til Gedsers billetkantor, hvor svaret til stadighed var det samme: ingen sort 15'er -ingen Steen.

I vores kvie og uro henvendte vi os i cafeteriaet for at fugte vore udtørrede ganer. Det er virkelig nervepirrende at vente på en rejsefælle med en defekt startmotor og 1500 kg. bil. Føreren er desuden skolelærer og besidder således ikke den store tekniske snilde. I en sådan situation er alt muligt! En lærer ved man aldrig hvad kan finde på.

Den flinke dame i cafeteriaet syntes om vorés biler og fortalte om en bil ligesom vores, dog lidt længere i det. Den var kørt ombord på færgeren, som afsejlede for en time siden. "Hvem hulen er det mon? Peter Schmidt, en Familiale eller bare en Buick Straight Eight?" Kunne det tænkes at være vores skolelærer? Nej, så hurtig er el 15'er ikke - trods alt. Hvad nu hvis Steen, altså skolelæreren, slet ikke er stiv i geografi? Han underviser vistnok i slojld og gymnastik. Nja, tænk nu hvis han tror at dette er Gedser eller



Detaljer fra en tur. Formandens særlige "Auspuff" ala Double Chevron. Fabien Sabates 37 Normale i original stand har endog gamle Super Comfort dæk på. Lidt campingmiljø med Stens omtalt 15 six. Børnecitroner fandtes også på stedet.

sådan noget. Så kunne han måske... Kim Clasen havde i mellemtiden forgæves forsøgt at ringe til Steens søde frue - det kunne jo være at hun havde hørt fra ham.

Formanden gik nu, i lyset af cafeteria-damens historie, til færgens informationskontor, for at kontakte færgen, som snart ville nå Puttgarden. Straks efter skrattede højttalerne på færgen i søen: "Den herre med den gamle sorte Citroën bedes henvende sig til færgens informationskontor snarest muligt". Skibet meddelte tilbage til den ængstelige formand, at der ingen refleksion havde været på vores opkald.

Der var altså ingen hold i den cafeteria-historie. Tynget af brøde og meget bekymrede kørte vi ombord på den tyske færge, som Kim forklarede var opkaldt efter en tysk præsident (for folkevognsfabrikkerne?). Vi tog trapperne i stormskridt for at nå op på dækket, hvorfra vi kunne holde øje med om vores skolelærer skulle kunne nå at komme med.

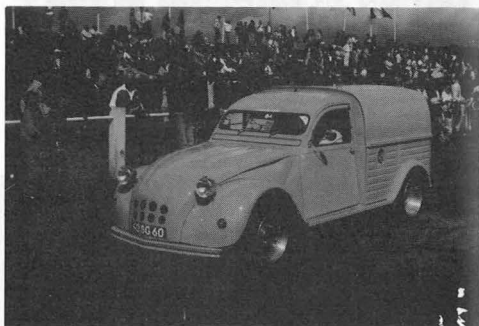
Henrik åd en stor fed flødeskumskage medens færgen lagde fra - uden skolelærer. Ingen 15six. "Nå, så må vi vente i Puttgarden. Sørg for at handle rigeligt med toldfrie varer. Det kan blive en lang vagt en vente på Steen. Han er jo skolelærer".

Da vore indskrænkede kortege en god times tid senere kørte fra borde holdt den sorte 15'er og ventede på os. Steen havde nemlig hele tiden troet at det var Rødby-Puttgarden-overfarten vi havde talt om! Og så gik turen til Holland med de store smil på...!

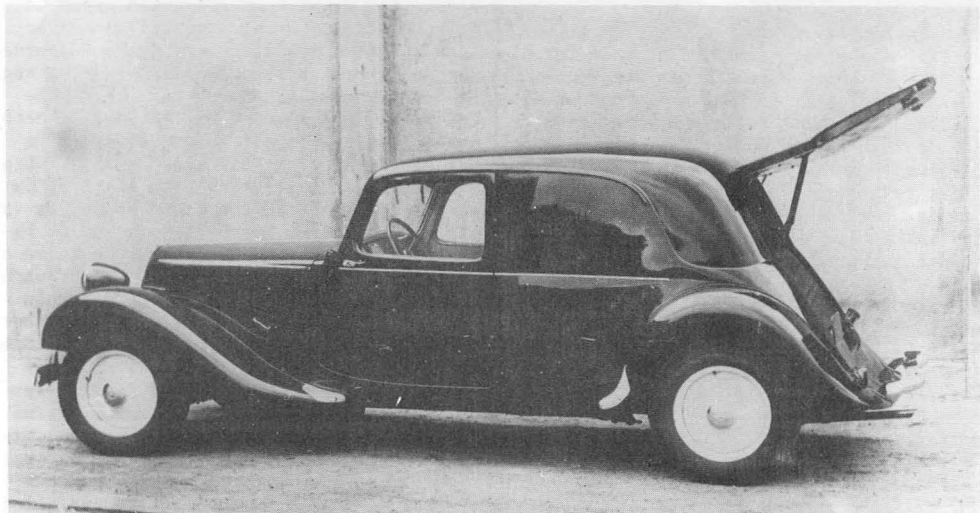
Preben.

Øverst en grøn og sort "lay-out" var først fremmest dyr.... En gul AK'er med mekanik (herunder bl.a. C-matic automatgear) fra en Citroën GS. Et ganske betydeligt antal DS-cabrioletter fandt vej til Flevohof - og 2 CV'er var der fra slutningen af 40'erne.

For at bryde mystikken omkring Preben og Preben kan redaktionen oplyse at der bag disse to gode navne gemmer sig to herrer ved navn Jens Møller Nicolaisen og Fritz Trøst Hansen.



Nyt om Citroënvarevognen



Blandt en del forskellige papire fra en ophørt Citroënorhandler fandt jeg nedenstående referat af et møde i Citroënorhandlerernes forening.

Nedenstående er et uddrag af referatet og omhandler den danske varevogn. Referatet giver svar på nogle spørgsmål, men stiller samtidig nogle nye. Materialet bringes i sit originale sprog, helt uændret, men dog i anonymiseret form.

Generalforsamling 10-12-1949 :

Dirigenten:

Vi lader ordet gå til formanden angående de nye varevogne der ønskes diskuteret.

Formanden:

Er de ikke tilfreds med, at vi har fået dem lavet? Vi tjener en masse penge på dem. Er der buler i karosseriet ?

Flere:

Ja. Vi tjener ikke penge på dem, hvis det ikke bliver rettet. Der er også noget med hjulkasserne. Og så er der ingen kunstlæder over. Vi laver vrøvl over hjulkasserne.

Formanden:

Direktør Kjellund kommer i dag, så kan I bare gå på. Jeg synes i hvert fald, det er et spørgsmål, som vi kan tale om her, og som bestyrelsen bør tale med fabrikken om; for hvis hver enkelt forhandler kommer, får vi en kold skulder. Jeg har selv fået en vogn, og den er under al kritik.

Det er øjensynlig denne ret elegante varevogn med tophængslet bagdør som de forskellige forhandlere er blevet stillet i udsigt.

Pladerne er svejset på, og vinduernes lukkemekanisme er punktsvejset, og resten sidder løst. De jalousier er ubrugelige. Det med hjulkasserne, som nævntes er ganske forføreligt. Det mener jeg bestyrelsen må tale med fabrikken om.

Forhandler:

Jeg mener bestyrelsen skal tale med fabrikken om at vi får leveret vognene, så vi selv kan bygge dem om efter kundens ønske.

Dirigenten:

De vogne, vi får som varevogne, er noget ganske ekstraordinært, der er lavet sådan af hensyn til toldmyndighedernes godkendelse. De første vogne der er udgået, er ikke, som de skal være, det ved vi godt; men I må være klare over, at de første vogne er noget af et eksperiment, og vi må også forbedre dem og finde de fejl, der er gjort.

Jeg kan ikke sige andet end, at jeg vil håbe, det bliver klaret. Jeg har kun fået een der heller ikke ser godt ud. Vi skal henvende os til fabrikken angående det spørgsmål og aftale at vi skal have nogle ordentlige vogne.

Vi skulle have en dør bagi i stedet for det jalousie, som hverken går op eller ned. Men de siger det koster mange penge, og den skal laves under 12000 kr., men de kan ikke

lave det til de penge. Der er ikke forsømt nogen indsigelser fra bestyrelsens side. Jeg har gjort det og gør det igen på mandag.

Anden forhandler:

Jeg kan vanskeligt komme til at tale for dirigenten. - Med hensyn til den varevogn, da synes jeg ikke, vi skal nøjes med at diskutere og kritisere nogle enkeltheder på den. Jeg synes den vogn er helt skrup-ravruskende forkert. Den er lavet som en camoufleret rejsevogn. Jalousiet er meget godt-hvis det bare ikke skulle rulles op! Det trækker ind ved de forreste døre. Hvordan lukker man det jalousie op i regnvejrr?

Jeg var ude hos en bagermester. Han har taget en så ringe vogn som en Bradford! Bagere og slagtere forlanger, at de kan stå ved en låge i vognen, der kan lukkes op, og fremvise deres varer der, og det er det der er galt ved Citroens varevogn, at det kan man ikke.

Jeg gad vidst om man ikke kunne lave det rum om, så det kunne udnyttes. Det snævrer sammen og er pukkelrygget. Den kan ikke bruges som slagte- eller bagervogn, og det var det en varevogn skulle kunne bruges til. Vi skulle gå ind for at prøve om vi ikke kunne få Citroen til at lave en varevogn, hvor de begynder at lave taget ret ud på det øverste punkt, og så får en ret bagende med to låger i. Der er mange mennesker der vil købe en vogn til 450 kg, men den er ikke ideel.

Nu sælger vi sansynligvis nogle vogne, der bliver brugt til repræsentanter. De er ikke tilfreds med en vogn, de ikke kan køre i om søndagen, og de kan ikke betale omsætningsafgift, for de har haft den i 3 år.. Det må de ikke regne med. Så arbejder der med at der skal kulørte nummerplader på varevogne. Så kan de knalde de repræsentanter, som kører med dem.

Ja, så har vi solgt vogne til en masse mennesker, som konstaterer at, nu kan de ikke køre i vognen mere, og så kommer vi til at sælge dem til bagere og slagtere. Vi kan ikke være bekendt at give den mand en meget lille pris, som vi kan sælge den til igen.

Flere:

Hørt! Hørt!

Tredje forhandler:

Jeg kan ikke forstå det synspunkt, at en repræsentant ikke får lov at køre i den. Der er tilladelse til at køre over hele landet. En repræsentant kan til enhver tid køre med vognen.

Dirigenten:

Selv om jeg kun er dirigent, vil jeg til-

lade mig at svare på det den anden forhandler sagde om vognene. Naturligvis må vi huske på at de vogne er lavet for 2 år siden, for at vi kunne få nogle vogne ud at køre, og for at almindelige mennesker også kunne komme ud at køre. Bestemmelserne var da ikke så strenge som de er det i dag. På det grundlag gik de på fabrikken ikke ind på at lave vognene om, således de netop kunne bruges specielt som rejsevogne. De har slet ikke tænkt sig, at de skulle bruges hverken til slagtere eller bagere, da de i begyndelsen lavede disse vogne. Da var det kun for at vi kunne få vogne ud at køre, så vi kan i virkeligheden ikke komme nu og kritisere vognen og sige at den er ubrugelig. Det kan vi ikke så godt gøre, når vi jo faktisk har været glade for den. Det er jo meget at beklage, at vognene er kommet på et så sent tidspunkt, og det er deres skyld i Frankrig; men fra begyndelsen var det kun en camoufleret personvogn. Det må vi huske på, når vi kritiserer vognen. Vi er præsenteret for en regulær varevogn til slagtere og bagere. Den er ikke skøn, men det var faktisk den ideelle varevogn til at sælge fra. Vi kan ikke med velberådt komme og sige nu, at det er ad Hekkenfeldt til, for de har faktisk gjort det for vort bedste, og jeg tror heller ikke, de har tjent lige så meget på den, som hvis det havde været en personvogn.- Det er bare for at sige, at vi skal tænke på, når vi kritiserer, under hvilke forudsætninger vi har fået vognen.

Formanden:

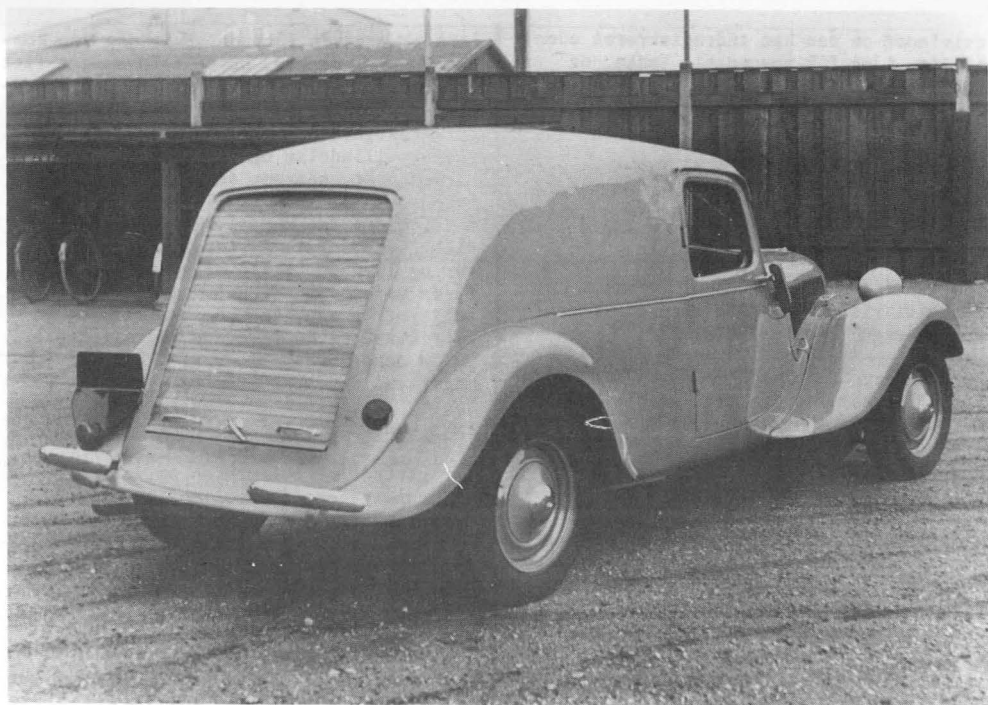
Jeg vil slutte mig til det dirigenten siger. Vi kan ikke være bekendt at kritisere, Fraregnet at der ikke må være buler i siden. Udover det synes jeg ikke vi skal kritisere den, for der har været gjort et mægtigt arbejde for at få lov til at lave den, og der har været smadder nok med toldvæsenet og varedirektoratet, for at få den ind. Der kommer kun 200 af dem i første omgang, og der kommer aldrig flere, fordi deres bevilling for 1949 lyder på 70% lastvogne og 30 % personvogne, men til næste år bliver det lige det modsatte. Da får vi 70 % personvogne og 30 % lastvogne, og så kommer der ikke flere lastvogne end vi sagtens kan bruge til T 23, og det bliver kun til 1 marts. Dem kan vi sagtens sælge. Hvis I ikke er glade ved at tjene 1500 kr på hver vogn, kan det ikke betale sig at gøre vrøvl.

Forhandler:

.....Den er kun loddet på der.

Anden forhandler:

Jeg synes der skal gøres noget ved de hjul-skærme!



Forhandler Århus:

Med hensyn til varevognen, synes jeg i og for sig, det var godt, den kom; men der er åbenbart nogen, der har ondt ved at sælge den. Jeg ser en annonce i Jyllandsposten: Sport 1949 varevogn, kørt 500 km. til salg. Århusdal garage.
 Er der nogen forhandler, der har ondt ved at sælge den? - I øjeblikket er der een til i Århus. Den tilbydes for 11700 kr.

Ny forhandler:

Det er rigtigt nok det Århus siger. Jeg er også glad ved at få nye vogne. Men, når vi endelig får en ny vogn, berettiger det da ikke fabrikken til at sende en vogn ud sådan, som den ser ud. - Jeg synes jo, at pladerne skulle sidde fast på vognen. De skal da ikke have vinger.

Første forhandler:

De herrer bestyrelsesmedlemmer, som skal forelægge det for Kjellund, må ikke tage det som, at jeg er ked af at have fået den vogn. Jeg synes bare det er forkert, de ikke laver det ordentligt. Vi så den første vogn med en dør bagi. Så bestemte de, at der skulle være et jalousie bagi i stedet for, og det er i hvert fald ikke godt.

Formanden:

Den vogn med døren, det er den eneste

- og her er så den noget mere skræbete varevogn med træjalousi som kunne leveres. Bemærk at taget er forlænget og at tagrennerne er forsvundet.

vogn, der er lavet sådan, og den købte jeg, før den nogensinde kom på tapetet. Hvis den skulle laves med dør, skulle der betales omsætningsafgift af den, og så kunne den slet ikke sælges, for så kom den ind under begrebet personvogne, og så skulle der indkøbstilladelse til den.

Forhandler:

Jeg forstod ikke rigtig, hvad man sagde før med det dørværk bagi. Er det ikke meget almindeligt, at en varevogn er forsynet med døre bagi ?

Erdet noget særligt for Citroen ?

Formanden:

Du misforstod mig. Der kan godt sættes døre bagi, men den skal bygges om så af hensyn til toldbestemmelserne. Førerhuset skal holde et vist mål, og fra enden af ryjjen til enden af bagkanten skal der være et vist mål, og hvis det mål ikke er så mange gange større end det første mål, kan den ikke indregistreres. Så er det en camoufleret personvogn. I den form den er kan der godt sættes døre i, men der er

tvivlsomt om den kan indregistreres uden afgift.- Jeg fik vognen til Vejle, og toldvæsenet skrev en lang erklæring om, at de ikke kunne anbefale, den blev indregistreret uden afgift. Så fik jeg skaffet en toldattest i københavn-ad omveje- og så blev den indregistreret, og det måtte de bøje sig for i Vejle, men den skal forlænges. den bliver dyrere at lave døre i.

Dirigenten:

Så er vi vist nået til sidste punkt på dagsordenen: Eventuelt.

Forhandler:

Formanden har lige oplyst, at der kun kommer 200 af disse varevogne. Nu havde vi lige glædet os til at få en varevogn, og kunderne spørger efter varevogne. Vi kan sikkert sælge flere varevogne, end vi har udsigt til at få. Skulle vi så ikke få bestyrelsen til at gøre en indsats for at der også kommer nogle varevogne i det kommende år. Ellers står vi der igen og må sige: Ja, DE må undskylde, men Citroen kan ingen varevogne levere. Bliver det på bekostning af T 23 ?

Ny forhandler:

Er nogen af De Herrer, der har prøvet at få varevogne indregistreret ? Den kan ikke indregistreres!

Forhandler:

Det spørgsmål har jeg undersøgt meget grundigt, og jeg nåede lige at få en indregistreret til en pressefotograf, som el-

lers ikke havde fået de. Hvis jeg var kommet 2 timer senere, havde toldvæsenet fået cirkulæret af 24-11, som stærkt indprentede dem reglerne i den paragraf, hvorefter en varevogn kun kunne indregistreres uden indkøbstilladelse og fritages for omsætningsafgift, såfremt den virkelig skulle bruges til at køre reelle varer ud i. De indprentede, at kunden skulle spørge myndighederne først. Dyrslæger, landinspektører og lignende ville således ikke kunne få en varevogn.- Så henvendte jeg mig til politiet og spurgte. om ikke alle og enhver kunne få en varevogn indregistreret, og de sagde : Jo, Man skal ikke røre for meget ved det. Der står udtrykkeligt dyrslæger, landinspektører og lignende, men ikke handelsrejsende eller sådan noget.

Her slutter så polimikken om varevognen på denne generalforsamling.

Denn snak rejser uvægerligt en hel masse nye spørgsmål.

Hvornår kom varevognen egentlig ?

Hvad var den oprindelige mening med den?

Blev den kun lavet i Danmark?

Hvad sagde kunderne egentlig til den ?

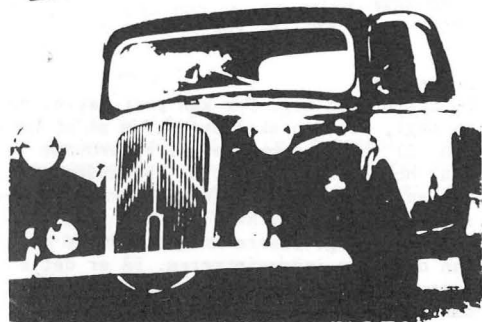
Og så videre.

Der er plads til mange gisninger, men kun en ting er vel den helt rigtige.

Ovennævnte er et lille bidrag til sandheden, som vi jo alle på en eller anden måde har mulighed for at være med til at fuldstændiggøre. Lav din egen efterforskning og delagtiggør os andre i den herigennem disse spalter !

Jørgen Kjær

**TRACTION
AVANT
DANMARK**



BESTYRELSEN:

formand,

Kim Clasen

Stengårds Allé 118, 2800 Lyngby

02 44 37 12

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

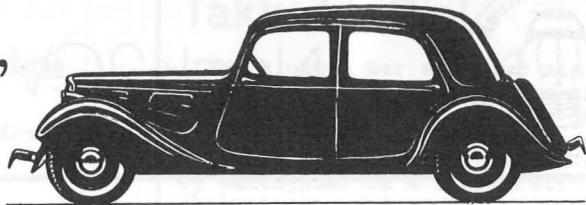
06 11 65 44

Jørgen Kjær

G1. Sellingvej 20, 8370 Hadsten

06 98 31 77

Køb & salg, bytte, kontakt -



TRACTION - ANNONCER sendes til:

Peter Juel Jeppesen, Hestetangsvej 14, 3520 Farum

Sælges:

Fra en førkrigs Traction sælges, reservedehjulsdæksel, vandpumpe, Indsugnings- og udblæsningsmanifold med gevindhul for afgang af varm luft, et sæt forstole, "Robo" afviserkontakt, et sæt alulister til sport døre, to stk. messinglygtehuse (stor model), instrumenttavle komplet med mekanisk ur.

Thomas Jensen, Adelgade 72
4800 Nysted 53 87 19 46

sælges:

Traction Avant Commerciale årg. 55, midtnatsblå. De tekniske dele på vognen er renoveret med nye dele fra gamle lagre i Frankrig (motor, gearkasse, for- og bagtøj, affjedring, el-system, kølersystem). Hertil kommer nye dæk i 175x400.

Indtræk er omhyggeligt restaureret. Vognen er malet i løsdeler og rustbehandlet.

pris, 17500 HFL. (se foto)
Andre Schulpen, Venuslaan 123
9742 KM Groningen Holland
09 45 50 71 18 09 eft. kl. 18

sælges:

5 nye franske Good Year dæk 165x400, som passer til 11'eren. Samlet pris 2000 kr.

søges:

Kron og spidshjul i god stand

Kim Clasen 44 44 37 12

Sælges:

Stort udvalg i gode brugte originaldele til Citroen Traction Avant 7 og 11 fra ophuggede biler. Ring hvis du mangler noget
Per Bødker 42 36 43 37

Tilkommet klubbutikken

Stofmærker til at sy på tøjet el. lign. med klublogo. Diameter 8 cm 25 kr.

"Tea towel" af hvid bomuldsstof med en "røntgentegning" af en 11 sport. 40 kr.

Ring til Benny 02 44 37 41

TRACTION *SPECIAL*

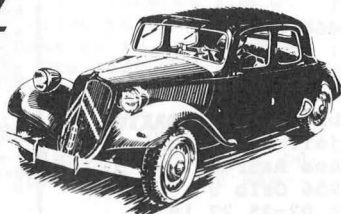
Klubblad for TRACTION AVANT DANMARK.

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.



1002

30041

30

PETER JUEL JEPPESEN

HESTETANGSVEJ 14
3520 FARUM

