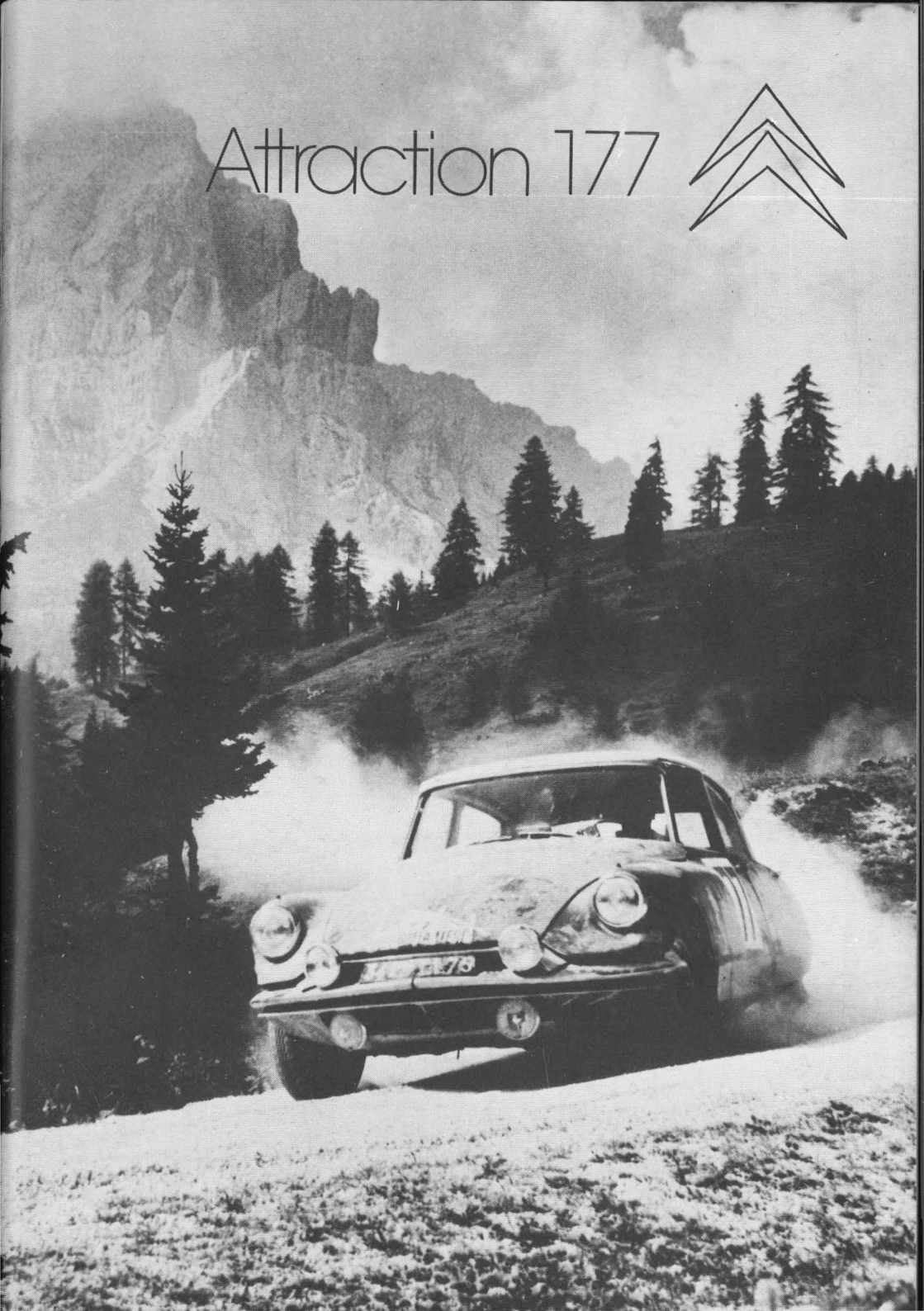
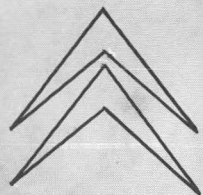


Attraction 177



TRACTION SPECIAL



Klubblad for Traction Avant Danmark

Bestyrelsen:

Formand:

Kim Bo Clasen, Stengårds Allé 118, 2800 Lyngby. Tlf: 44443712.

Kasserer, medlems- og vognregister:

Jens E. Sanning, Hårbyvej 3, Hårby, 8660 Skanderborg. Tlf: 86524570.

Sekretær, klubbudik:

Benny A. Jensen, Hækmosen 28C, 2730 Herlev. Tlf: 44443741.

Reserveleder:

Jørgen Kjær, Gl. Sallingvej 20, 8370 Hadsten. Tlf: 86983177.

Bestyrelsesmedlem (Suppleant):

John Reelev, Nakskovvej 102, 2500 Valby. Tlf: 36307402.

Bladredaktionsgruppe:

Peter Juel Jeppesen, Rosengade 16, 2B, 1309 København K. Tlf: 33919271.

Jens Møller Nicolaisen, Ravnsborggade 5A, 4.th., 2200 København N. Tlf: 31395320.

Stof til næste nummer

sendes til Peter Juel Jeppesen.

Deadline:

1. oktober med morgenposten. Næste nummer udkommer omkring 1. november.



Redaktionelt

En gang om året plejer vi at gøre opmærksom på bladets produktionstid og i år skal ikke være nogen undtagelse. Nemlig dét, at bladet som du sidder med i hånden har været en månedstid undervejs, hvilket er grunden til at du ikke kan læse om det forhåbentlig vellykkede sommertræf, der netop har været afholdt. Af samme grund kan det tænkes, at der er ændret i bestyrelsens sammensætning. Til gengæld ved du nu lidt om hvad du kan vente dig i næste nummer, der udkommer omkring 1. november.

m.v.h. bladgruppen.

Invitation

Hermed inviterer Citroën Danmark A/S dig venligst til Åbent-Hus for vores nye model ZX, for at du kan få lejlighed til at stifte nærmere bekendtskab med bilen.

CITROËN

Arrangementet foregår

Øst for Storebælt:

Søndag den 10. november kl. 11.00

Sted: Bådehavnsgade 38, København SV.
Tilmelding: senest mandag d. 4 november til Jean Vincent på 42 240145 eller Rita Petersen på 31 552825.

Vest for Storebælt:

Søndag den 17. november kl. 11.00

Sted: meddeles i næste nummer af bladet.
Tilmelding: senest mandag den 11. november. Til hvem meddeles i næste nummer af bladet.

PROGRAM:

Præsentation af ZX ved undertegnede.
ZX tages nærmere i øjesyn.

Vi glæder os til at se dig og beder dig sætte kryds i kalenderen allerede nu.

Med venlig hilsen
CITROËN DANMARK A/S
Ellen Nørregaard
ELLEN NØRREGAARD
informationsdirektør

Aktivitetskalenderen

September:

Fred. 13/9: * Klubaften i klublokalet i Hillerød.

Lørd. 21/9: Lokalmøde hos Jørgen Krogh i Haderslev. OBS: Tilmeldingsfrist senest den 18/9! Telefon: 74 584800.

Oktober:

Fred. 11/10: * Klubaften i klublokalet i Hillerød.

Lørd. 19/10: Lokalmøde hos Christian Friis i Bredebro.

November:

Fred. 8/11: * Klubaften i klublokalet i Hillerød.

Lørd. 9/11: Efterstumpemarkedsmøde hos Ole Meldgård i Ikast.

Sønd. 10/11: Citroën ZX-dag øst for Storebælt. Se omtale andetsteds.

Sønd. 17/11: Samme arrangement vest for Storebælt. Se omtale andetsteds.

- - -

* OBS! Vedr. klubmøderne i Hillerød: Som et forsøg prøver vi nu at holde klubaftenerne om fredagen i stedet for om mandagen. Dette af hensyn til dem som kommer langt fra (noget med ikke at skulle så tidligt op næste morgen). Altså: Klubmøde hver den 2. fredag i måneden her i efteråret. Adressen er:

Københavnsvej 30, Hillerød, c/o Steen Jensen. På gensyn!

- - -



Den uNormale hjemtur

I nr. 49 fra maj måned præsenterede vi et par nye vogne - bl. a. den af Thomas Bødker hjembragte normale fra 1937. Her berettes hvordan vognen rent faktisk kom hjem.

Det var kort før jul. Jeg skulle til at nyde weekendens sidste måltid. Klokken var 6, da telefonen ringede. Jeg hørte en svag stemme fremsige: "Det er Flemming - det er noget lort, Per, den vil ikke køre mere". Jeg prøvede at berolige, for jeg kunne høre på stemmen, at han var temmelig ude af balance.

Det hele startede torsdag med en annonce i "La Vie de l'Auto" med en Citroën 11 Normale 1937. Thomas var fyr og flamme. Jeg fik ordnet telefonkontakt til Frankrig - Loire-området, d.v.s. ca. 1600 km - aftale om besigtigelse af bilen søndag, da ejeren var slagter og derfor var optaget lørdag. Valuta vekslet, bil pakket og fredag kl. 14.00 efter arbejde startede Thomas, hans pige Rikke og Flemming så mod Frankrig.

Turen ned gik planmæssigt - de var på stedet lørdag formiddag, og de satse på, at slagteren kunne løsrive sig ½ time om lørdagen for at fremvise bilen. Men nej - slagteren havde foruden sin slagterforretning også en restaurant og kunne umuligt afse tid før søndag formiddag. Møde blev aftalt til søndag formiddag kl. 9.00, og de 3 rejsende måtte bruge ventetiden til lidt sightseeing i omegnen.

Søndag ved aftalte tid blev bilen besigtiget, og Thomas var ikke i tvivl. Handelen blev klaret, diverse papirer udfyldt, benzin påfyldt og turen mod Danmark blev påbegyndt ved 11-tiden. Det skal her nævnes, at Thomas havde i forvejen tegnet en forsikring.

De 3 gæve rejsende fordelte sig nu i de 2 biler. Thomas og Rikke i rejsevognen - en GSA. De skulle begge på arbejde mandag morgen. Flemming, der arbejder med fiskeri var hjemme p.g.a. julen og havde nogle dage fri inden han skulle til Thyborøn og holde jul.

De fulgtes ad en ca. 50 km for at se om alt fungerede og skiltes så. I parentes skal nævnes, at Thomas og Rikke nåede på arbejde mandag. De var hjemme i Roskilde mandag morgen kl. 6 og kunne køre direkte på arbejde - godt trætte.

Men nu var Flemming altså i telefonen, og bilen kunne ikke køre mere. Han var nået til Paris og på periferen var bilen pludselig gået i stå i en tunnel midt i myldretiden. Franskmandene skulle hjem efter weekenden. Han var mest bange for, at bilen skulle blive påkørt, men pludselig holdt der et fejlblad og tilbød at slæbe bilen væk. I den situationen diskuterer man ikke hverken pris eller sted; man er glad for bare at komme væk. (Regningen lød senere på 1200 Francs + tlf.samtale 100 Francs). Og nu stod han altså på et lille skummelt værksted et eller andet sted i Paris, hvor man havde forsøgt at starte bilen med 12 Volt, hvorved starterdrevet var gået fast. Franskmanden gjorde korsets tegn over bilen for at markere, at efter hans mening var det endelig slut med denne fortidslevning.

Jeg bad Flemming om at få lov til at snakke med franskmanden for at høre om Flemming kunne sove i bilen, der på stedet. Men han var forståeligt nok ikke indstillet herpå. Han mente derimod at Flemming skulle tage på hotel og bilen blive dér.

Flemming blev endnu engang beroliget og forsynet med diverse tips for evt. fejlfinding, og jeg anbefalede ham at få bilen skubbet ud på fortovet og sove i den til det blev lyst. Nu må der huskes på, at det var i december måned, og der var intet varmeapparat i bilen. Men som gammel fisker havde Flemming sin overlevelseshænder på. Røret blev lagt på og tro det eller lad være - jeg kunne ikke nyde maden i fulde drag.

Der gik ca. 2-3 timer - så ringede telefonen igen - rigtig gættet; det var Flemming. Denne gang var stemmen om endnu mere svag. Han fik forklaret, at efter lidt pilleri, havde han fået gang i bilen og var nu nået ca. 10 km nord for Paris, hvor bilen endnu engang var gået i stå midt på motorvejen. Stedkendte vil vide, at ved motorvejen mod Lille, ligger det store politiuddannelsescenter kaldet "Asterix" - omkranset af pigtråd og bevogtet med bevæbnet personale. Herfra ringede Flemming, som forklarede, at rundt om ham stod vagter med geværer og hunde, så han nærmest hviskede. Han havde fundet ud af, hvad bilen fejlede - den ladede ikke !

Endnu engang prøvede jeg at berolige ham og fik ham tilbage til bilen, hvor han lagde sig til at sove - ca. -10 grader - efter ca. 1 time kom der en politibil, hvor betjentene var meget strikse. Efter at have set papirer fik Flemming besked om at få bilen fjernet og så kørte de.

Det er ikke lige sådan at få et fejlblad søndag nat på motorvejen. Det skal også nævnes, at Flemming's franske indskrænker sig til et "oui" og "no". Han lagde sig derfor endnu engang til at sove i bilen, men mod morgenstunden kom politibetjentene tilbage, og denne gang kom Flemming over i politibilen, hvor han fik læst og påskrevet. Derefter ringede betjentene efter et fejlblad. Mens de ventede faldt Flemming i søvn i politibilen. Han var ikke vant til varmen.

Mandag formiddag gik med førstehjælp på Normalen, først på et Renault værksted og derefter på et Citroën værksted. Men ingen af stederne kunne de få dynamoen til at lade. Endnu engang ringede Flemming, og jeg anbefalede ham at købe et batteri mere og køre på batterierne. Det gjorde han så, men han kunne så ikke køre med lys. Husk, at det var december. Det var først lyst kl. 9 - 9.30 og mørkt kl. 15.30 - 16.

Flemming kørte bilen og talte, som Piet Hein siger, de lyse timer og tilbragte de mørke timer - og det var mange - på bagsædet af Normalen.

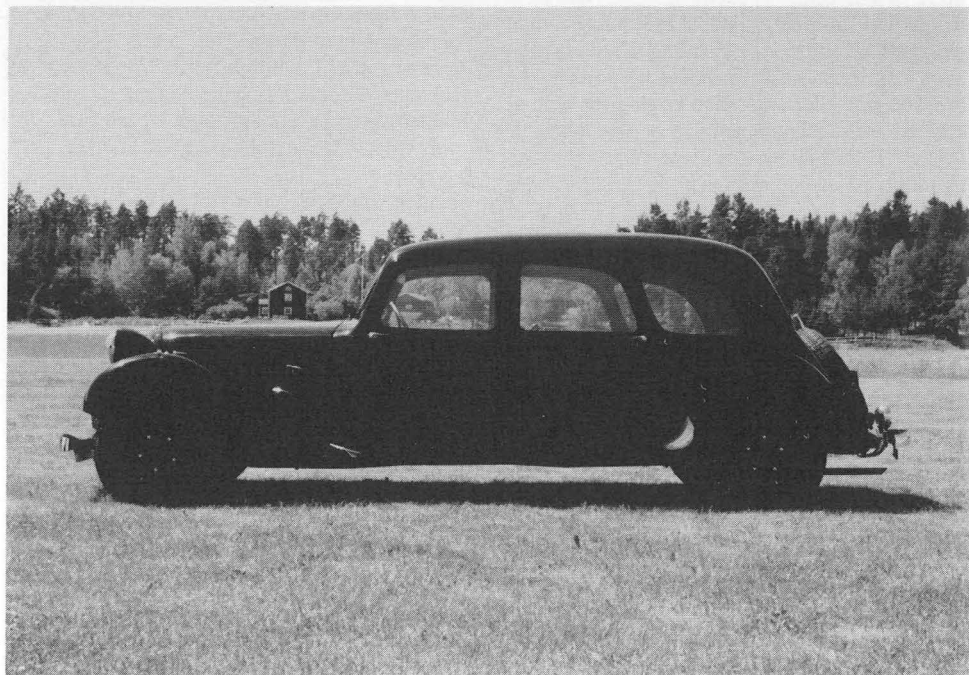
I Flemming's lille hjem begyndte der at blive panik - nåede han hjem til jul - nåede han hjem til sin mors fødselsdag ... Han nåede hjem. Onsdag aften ringede han fra Rødby, at vi kunne hente ham.



Thomas og jeg kørte til Rødby med trailer. Da vi kom ned til toldstedet gik Flemming rundt, som var han ansat dernede. Han lukkede bom op og hilste på tolderne som havde han kendt dem hele livet. Selv toldere kan være i julehumør. Flemming var skam blevet budt på æbleskiver og gløgg, mens han fortalte dem

historier fra det virkelige liv - og sådan endte turen lykkelig for Flemming og Normalen og for Thomas, der havde gået og bidt negle et par dage, og mens vi kørte mod Roskilde i snevejr sænkede freden sig over Flemming, der stille faldt i søvn på bagsædet.

Per Bødker



En ny erhvervelse

Jørgen kjær fortæller her hvordan det blev muligt at køre til sommertræf i en ny bil.

11C 1938, stelnummer 290-202.

Da jeg jo har fået hang til lange biler med god benplads på bagsædet, var min interesse faldet på Commerciale-modellen. Det skulle være en førkrigs, og da disse jo ikke er importeret til Danmark, måtte jeg jo kaste blikket på det udenlandske. Jeg fandt een i Frankrig for et par år siden, den skulle restaureres. Den blev hentet hjem, men jeg syntes arbejdet så for omfattende ud, så den blev afhændet til Henrik Jacobsen.

Der gik så en længere periode inden der igen var noget til salg. Så var der en annonce i det svenske B11-blad om en 1938

Commerciale, restaureret. Det lød jo spændende og et par billeder blev rekvireret! Prisen var dog lidt for høj efter min pengepung. Jeg afgav dog et lidt uforpligtende bud, men der skete ikke mere i sagen før et års tid senere. Da kom der brev fra svenskeren, at han gerne ville snakke lidt nærmere om bilen. Jeg fik billilederne hjem igen, og da vi så skulle til Sverige i pinsen til sommertræf, blev der aftalt et møde, han boede jo lige på vejen nord for Stockholm.

Jeg fik set bilen og det blev jeg jo ikke mindre varm af. Jeg tog hjem og tænkte over sagen. Det var jo alligevel mange penge. Jeg fik skudt et par af mine biler af, blandt andet røg vor dagligbil, GSA'en! Vi må så køre gammel bil sommeren over, men det går jo indtil videre også godt nok, efter at der er kommet en anden gearkasse i Limousinen.

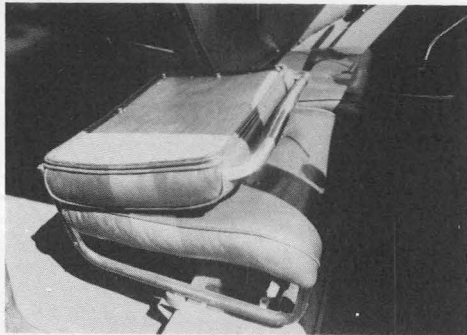
Vi fik aftalt handelen og sælgeren skulle så levere bilen. Dejlig vogn, som jo skulle synes. Det blev den! Uden de store problemer, der skulle monteres blinklys og laves bremses samt en vejeseddel. 1230 kg. Nu mangler der kun mit mellemværende med toldvæsenet, der er sendt en forespørgsel ind, så er der kun at vente på chokket.

Planen er, at der skal plades på inden sommertræffet, hvor bilen gerne skulle have sin debut.

Om bilen kan det siges at det er en utroligt velkørende vogn, med god plads til hele familien. Den store bagklap får man jo nok ikke den store brug for. Man kan undres lidt over konstruktionen. Det er et par tunge klapper at have med at gøre, og det kan være lidt upraktisk at skulle fylde sager i bagagerummet uden at tage bagklappen helt af. Det synes lidt akavet - så virker den danske varevognsudgave med sidehængt bagdør noget mere praktisk og lettere at tumle.

Men det er jo en spændende bil, der også kan bruges til almindelig personbefordring.

Jørgen Kjar.



Pressemeddelelse

KLASSISK BIL & MC er et nyt blad for dem, der kan lide rigtige biler og motorcykler fra dengang, man kunne "gøre det hele selv".

Altså fra før computerne overtog det hele, og man selv kom noget på "Herrens mark", hvis ens køretøj f.eks. fik en mærkelig lyd. Fra dengang da man ikke skulle ligne hinanden som to dråber vand, man var individualister.

Den er om dem, vi personligt holder af, vi skriver.

I efterårets fire udgivelser fortsættes de populære serier:

"På vejen idag", hvor en klassisk bil køres og bedømmes i forhold til de krav, nutidens ejere stiller.

"Køler mod køler", hvor to konkurrenter fra dengang sammenlignes.

"Fremtidens klassikere" - der stadig kører rundt iblandt os.

Den nye serie: "Dyrt bekendtskab", fortæller, hvad man skal passe på, hvis man vil undgå et dyrt bekendtskab ved køb af en række klassiske mærker som f.eks. Jaguar, MG, Porche, Rolls Royce.

Store mærkers og produkternes historie fortælles og bedømmes. Der er reportager og nyt fra løb, træf og begivenheder. Der er tekniske artikler, men først og fremmest kan læserne møde masser af mennesker der holder af rigtige køretøjer.

Der findes også et righoldigt udbud af klassiske biler, der er på markedet - og det er gratis at annoncere for private.

KLASSISK BIL & MC udkommer 8 gange om året og koster 120 kr./år i abonnement, der kan bestilles på tlf 48-475424.

De bedste hilsner
KLASSISK BIL & MC
Jens Robdrup.



Jaarfeest

Da vor ruslandstur nu endeligt var aflyst for vores vedkommende, skulle jeg lige have lidt mere med, og da der weekenden efter vor sverigestur var sommertræf i den hollandske klub, kunne jeg jo lige så godt tage det med. Og Benny og jeg havde aftalt at vi skulle have en mandetur derned. Et par andre danske tractionister skulle jo også derned. Vi blev enige om at køre derned i eet stræk, ca 950 km, og startede fredag morgen. Vi var fremme ved hotellet, hvor alle løjerne skulle foregå, ved 19-tiden, efter en tur uden de store problemer, dog måtte Sørensen vende det hvide ud af øjnene, da han skulle puste karburatoren ren efter at nålen på speedometret havde snust til de 140 km/t. Lastbilchaufføren vi lige havde overhalet mørede sig vældigt, da han så os ved grøftekanten.

Vel fremme så det hele utrolig tomt ud. Ingenting der viste at det var her det skulle foregå. Dog vidste receptionen på hotellet, at der skulle komme nogle oldtimere!

Lidt senere dukkede så nogle af arrangørerne op og bød os velkommen. De begyndte

så at stille et stilads op! Hvad var det? Det blev beklædt med murstenstapet og Citroëntegn. Vi gættede meget! Indgangsportal? Billetluge?

Efter at have spist aftensmad med David Conway fra England, der jo gør i at importere modelbiler, bøger og lignende Citroën-sager, gik vi en tur op til campingpladsen for evt. at møde de andre danskere, men de var ikke dukket op. Så vi måtte nøjes med en sludder med nogle hollændere, som havde været med på den store Moskva-tur i 1984, hvor de jo bl.a. havde et længere ophold i København. Efter et opkald til den lille familie i Danmark og en øl, gik vi forholdsvis tid-



ligt til ro, for at være klare til næste dag.

Hollanderne har en dejlig måde at holde træf på. Ikke noget med alt for stramt program med lange køreture. Nej det hele foregik på pladsen. Hoppegynge og anden underholdning for børnene. Øl til de tørstige og et dejligt stumpemarked, der nok kunne gøre et kraftigt indhug i portemonnæet. Herman var der med alle hans dejlige brugte stumper og et par større forhandlere af nye dele var tilstede, så udvalget var stort.

Endvidere var der alle de kendte hollandske ansigter, som det var virkelig dejligt at hilse på, og så på deres hjemmehavne. De har jo besøgt os mange gange. Et gensyn med Will de Hek, der står for den store Moska-tur, blev der også lejlighed til. Og mens vi så sad og nød en øl med ham, blev spændingen udløst. Hvad skulle muren?

Efter en tale at en André Citroën-lignende person startede en Citroën og med fuld fart blev muren gennembrudt. Et godt symbol på åbningen øst-vest! Nu mangler vi bare at se nogle østeuropæiske Citroënkørere til vore arrangementer.

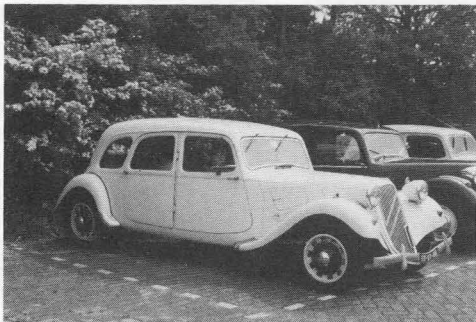
Der var efterhånden ankommet en del tractioner. Til hollandske træf behøver/bruger man ikke at melde sig til, og det bliver tit vejret der bliver afgørende for hvor mange der kommer. Men denne dag var vejret godt og der var mange. Blandt andet en flot Limousine 1938 der var "te koop", men manden var kørt inden jeg fik spurgt om prisen, men det fortæltes at den skulle være urealistisk høj.



I løbet af dagen ankom Steen skolelærer, Fritz og hans far samt Kim Clasen; de havde overnattet ved Herman. I løbet af eftermiddagen ankom der et par gøglere, der lavede et fantastisk show. De var kørende i en helt special traction. En 11 Sport med specialgrill, se billedet!

Vi havde fået værelse i første parket til alle løjerne, så vi gik ikke glip af noget, og efter at have brugt de fleste af vores udenlandske midler, gjorde vi os



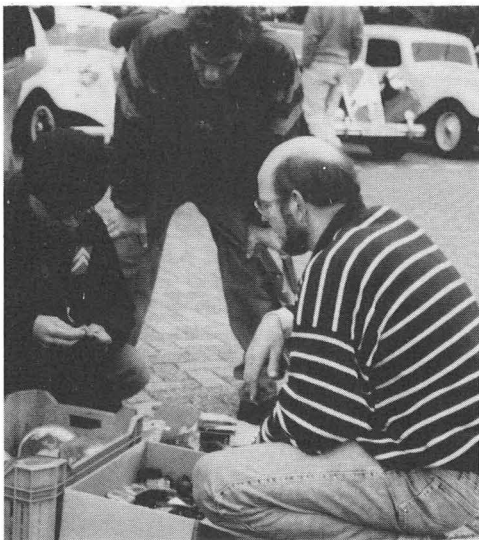


klar til den store festmiddag. En dejlig middag med alle de hyggelige danske og hollandske Citroën-kørere, samt som noget helt specielt, mavedans til dessert. Ikke os, nej en rigtig mavedanser! På bordet og det hele!

Efter en god aften og en rimelig mængde søvn, fik vi os et dejligt morgenmåltid søndag morgen. Efter afskeden med de andre, drog vi midt på formiddagen afsted mod Danmark. Vi skulle følges med Steen hjemad. Vi skulle køre stærkt, og efter indkøringen af Steens dynamo gik det raskt mod Danmark og uden problemer nåede vi den danske grænse fem minutter over syv, lige tidsnok til at se at grænsekiosker lukker 19.00 om søndagen!

Nå, men så blev vi jo ikke skyldige i underskuddet på betalingsbalancen! Vi var så i Hadsten klokken ni efter en dejlig tur.

Jørgen Kjær.



Et læserbrev

Kære medlemmer i TAD! Pas på "Croma" i Glostrup! I "Croma"s reklameskrivelse slår firmaet på 68 års erfaring i forkromningsbranchen. Men når det gælder prisansættelse på et sykke arbejde, har de 68 år ikke efterladt sig nogen spor.

I efteråret fik jeg forkromet de fleste dele til min veteranbil hos "Croma": kølerkappe, forruderamme med sidestøtter, dørhåndtag med rosetter, lygtekranse, instrumentkranse, kølerdæksel, hornkrans, motorhjelmsholdere og -knapper samt en halv snes småting mere. Pris: 3.000,- kr.

For nogle uger siden indleverede jeg: to kofangere (kun tre striber og kanter skulle være poleret krom), kølermærke (var restaureret og højpoleret), vingemøtrik (var højpoleret messing) samt et dæksel for kølerkappe (var højpoleret messing). - Prisangivelse fra junior, Michael Christiansen: UNDER 1500,- kr. Det accepterede jeg blankt. Men da jeg fik en ven til at hente delene fredag d. 31/5 lød prisen på 1800,- kr + moms.

Jeg slap med 1600,- kr takket være min vens indsats, men sammenligned man de to mængder, med tilhørende slibe- og polerearbejde, føler jeg mig groft taget ved næsen.

Jeg skal spare jer for detaljer i telefonsamtalen med firmaet d. 3/6, men jeg gjorde Arne Christiansen (senior) opmærksom på, at jeg ville advare medlemmerne i Dansk Veteranbil Klub, Danmarks Nimbus Touring og Traction Avant Danmark mod at bruge "Croma", da deres prispolitik er uanstændig. Arne Christiansens svar herpå var: "Ja, hvis I kan finde andre firmaer"!!!

Altså - monopol gør grådig!? - Men se jer nu godt omkring. Der ER andre firmaer og måske er der ovenikøbet ét, som vil kundernes bedste?

Hvis andre medlemmer har lignende dårlige erfaringer, eller gode, synes jeg at vi skal hjælpe hinanden ved at gøre opmærksom herpå. Jeg er ikke ude på, at vores klubblad skal blive en "brokkekasse", men omvendt synes jeg heller ikke, at vi skal lade os byde hvad som helst.

Jeg skal nu ud og finde et andet firma som vil polere kanterne på kofangerne. Det var nemlig noget værre sjusk.

Med venlig hilsen -Thomas Jensen, Nysted.



Ferietur til Provence

Vækkeuret ringede kl. 4.00. Det var første feriedag. Vi skulle med færgen Rødby - Puttgarden. Udenfor stod vores 11 Normale pakket med feriebagage og campingudstyr. Vi var 3 personer, der skulle på ferie i Frankrig i 5 uger.

Sommerferien i år var startet med diskussion frem og tilbage, om vi skulle køre i Traction eller almindelig bil. Enden blev at vi valgte Traction, dog med betænkelighed fra visse familiemedlemmer.

Venner og bekendte var delt i to lejre - nogle rystede på hovedet - andre sagde "formidable".

Planen var, at den 1. uge skulle tilbringes i Paris og ved Loire-floden, hvor vi ville se nogle af de berømte slotte og smage på den lige så berømte vin, for derefter at køre sydpå over centralmassif og gennem Ardeche for at slutte i Provence.

Turen ned igennem Tyskland er der ikke meget

at berette om. Alt forløb planmæssigt. 11'eren tyggede kilometer i sig med en marchhastighed på 90-95 km/timen.

Første overnatning på en campingplads ved Bonn ned til Rhinen. 750 km den dag.



Det var egentlig en omvej at køre til Bonn, men vi ville gerne besøge byen, mens den endnu er hovedstad i Tyskland.

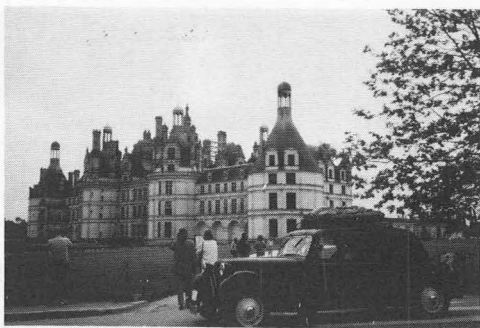
Anden dag kørte vi videre i dårligt vejr med regn mod Paris - igennem Luxemburg. Meget flot tur, og op og ned gik det hele tiden. De lange stræk opad havde 11'eren svært ved at klare, så læsset den var. Vi måtte ofte ned i 2. gear, og trafikken blev tæt - 4-5 kørebaner, men Paris kom da nærmere og ved 17-tiden nåede vi campingplads ved Versailles. 650 km.

Næste dag var vi inde at se Versailles-slottet - utrolig imponerende. Ved 12-tiden kørte vi videre til en campingplads hen på eftermiddagen.

Vi kørte ikke mange km den dag. Der blev lidt tid til service på 11'eren.

Efter at have været på sightseeing i området gik turen nu videre sydpå. De næste par dage var fyldt med gode oplevelser.

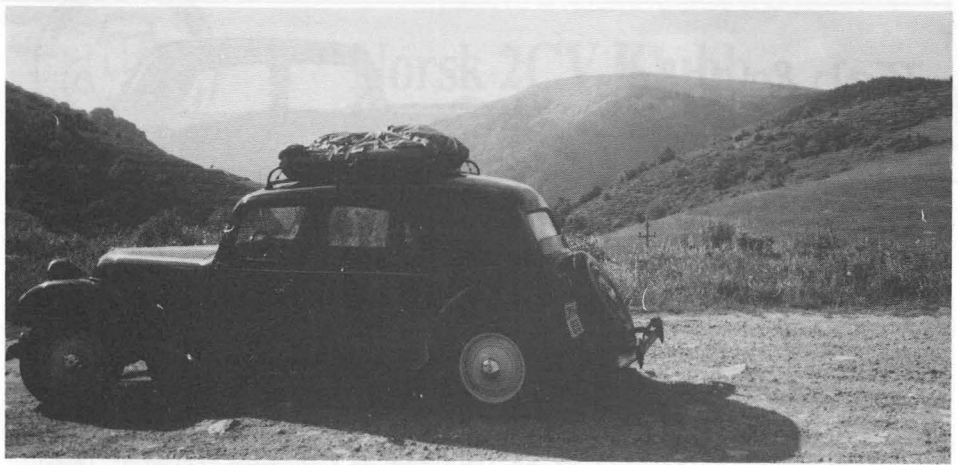
Det første stykke kørte vi af motorvej, men ved Clermont-Ferrand kørte vi ind på mindre veje, og her kom 11'eren sandelig på prøve af RB 102,88 gennem Le Puy og videre gennem et fantastisk højland med udsigtspunkter over bjerge og dybe slugter op til 1600 m.o.h. og med stigninger på 10-12% blev 11'erens vejrtrækning prøvet og ligeledes kobling og gearskifte. 2. og enkelte gange 1. gear måtte bruges, og jeg må sige at ikke en eneste gang var der svigt i maskineriet. Den tyggede sig roligt og stille op og ned igen - gang på gang.



Det er vigtigt, når man kører i gammel bil under sådanne forhold, at man ikke belaster motor og gearkasse maksimalt. Man kan ikke følge moderne biler i sådant terræn. Der mangler simpelthen et gear.

Ved Montelimar og Orange kørte vi igen på motorvej. Det var nu fantastisk varmt ca. 30-35 grader.





Det sidste stykke gik hurtigt og smertefrit og endelig nåede vi vort bestemmelsessted: en lille bjerglandsby i Provence, og 11'eren kan nu hvile sig, blive puslet om, gøre småture i omegnen ned til kysten og bade, etc. og om 4-5 uger vender den igen næsen mod nord, hvor vi stille og roligt vil køre op gennem Rhonedalen af RN 7.

En skønne dag står den vel igen i garagen i Roskilde.

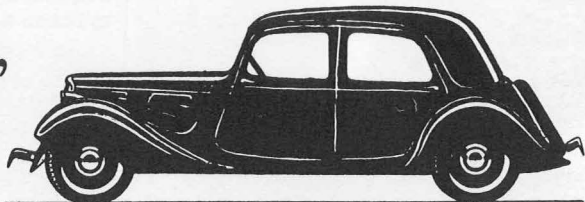
Per Bødker

Billederne stammer for de flestes vedkommende fra køreturen igennem Massif Central. På foregående side ses øverst besøget ved slottene Chambord o Loiredalen og nederst Versailles syd for Paris.

På billedet herunder ses Per B., der på hjemrejsedagen fra Sydfrankrig fik besøg af redaktøren (Peter Juel), der jo som bekendt benytter alle lejligheder til at bringe billeder af sin bil i bladet. Den gang måtte han helt til Provence for at få det med - men herom senere



Køb & salg, bytte, kontakt-



TRACTION - ANNONCER sendes eller indtelefoneres til:

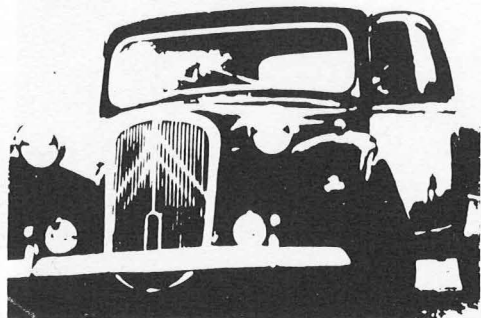
Peter Juel Jeppesen, Rosengade 16 2b, 1309 København K, 33 91 92 71

KLUBBENS RESERVEDELSLAGER KAN TILBYDE:

Toppakning 11CV og 7A/7B/7C	75,-
Udstødningspakning, 2 stk.	50,-
Tandrør, pr.stk.	10,-
Topdækselpakning	30,-
Kilerem	75,-
3-hulspakning, udstødning	21,-
Stor vandpumpepakning	33,-
Lille do.	15,-
Kølerslange øvre/nedre	78,-
Forhjulsløje 19 mm ydre	140,-
Strømfordelerdæksel	105,-
Gul forlygtepare	45,-
Rep.sæt benzinpumpe SEV/Guio	75,-
Laderelæ	315,-
Kardankryds v. gearkasse	210,-
Fiberpakning under karburator	20,-
Platiner, flere typer	65,-
Viskerblade, sæt m. 2 stk.	50,-
Blinkrelæ, 6V 3x15W	40,-
Nøgleringe, 3 stk.	100,-

Henvendelse Jørgen Kjar, 86-983177.

TRACTION AVANT DANMARK



Sælges:

Citroën 11 Sport 1937. Meget original og særdeles velkørende. Bordeaux med sorte skærme og forkromede forlygter. Denne sjældne bil sælges synet og indregistreret. Evt. bytte.

Thomas Bødker, 42 36 43 37.

Sælges:

Reserve dele til Citroën 7 og 11. Meget stort udvalg i gode brugte originaldele, også hele komponenter, f.eks. motorer og gearkasser.

Per Bødker, 42 36 43 37.

Sælges:

Et par gamle lygter med plant glas til 1934-36 Normale. Kørevejledningen til handskerumsklappen.

Jørgen Kjar, 86 98 31 77.

Købes:

2 stk. forkromede forlygter til førkrigs Normale. Glassets Ø 205 mm med røde kontrolglas.

Poul Hansen, 98 28 45 55.

Efterlysning

Da jeg skal søge at skaffe nogle sponsorer til 9.ICCCR, søger jeg personer der er villige til at gå ind i en gruppe der vil tage sig af dette område. Alle er velkomne.

Endvidere søges ideer til mulige sponsor-emner. Lad mig få et praj.

Jørgen Kjar, 86 98 31 77.