



Attraction 178



# 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.

*Klubbens gironr.:*

8 28 05 84

Sekretær, klubbutik:

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

Reserveleder:

Jørgen Kjar, Gl. Sellingvej 20, 8370 Hadsten. Tlf: 86983177.

Bestyrelsesmedlem.

Steen Jensen, Københavnsvej, 3400 Hillerød, tlf: 48 24 10 08

## 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. december med morgenposten. Næste nummer udkommer omkring 1. januar 1992



## Redaktionelt

Du sidder nu med efterårsnummeret af vort klubblad og kan læse beretninger fra flere gode ture med biler og mennesker. Det er selvfølgelig de færreste som når til Moskva med den gamle Citroen, men har du en historie og et par gode billeder så lad os få den med i bladet.

Et par annoncer vil heller ikke være af vejen - denne gang er der ingen...

red.

## Fra registret

For et par blades tid siden klagede jeg over at der ikke kom nye medlemmer. Om det er klagen der har hjulpet, eller om det blot var det gode sommervejr ved jeg ikke. Men mange har fundet vej til vor gode forening, og vi kan tillige registrere flere nye biler:

Kim Gordon 15six  
Kastanietofte 4  
2950 Vedbæk.  
Tlf: 42893172.

Jens Birkholm  
Brøndbyøstervej 134  
2650 Hvidovre.  
Tlf: 31754630.

K. E. Poulsen  
Ammitsbølvej 37C, Ødsted  
7100 Vejle.  
Tlf: 75865188.

Gregers Gram  
Fredericiagade 78A  
1310 København K.

Karna Gram  
Strandvejen 63, 4.th.  
2100 København Ø.

Carsten Aagaard 11S 46  
Nørre Voldgade 27A, 1.tv.  
1358 København K.

Bjarne Vindum 11N 52  
Kildegaardsallé 15  
4874 Gedser.

Calle Hølst  
Mellanvägen 9  
S-23 541 Vellinge  
Sverige.

Ole Nielsen 11S 53  
Ved Dammen 1  
3480 Fredensborg.  
Tlf: 42284942.

Torsten Vig  
Randersgade 57, st.tv.  
2100 København Ø.  
Tlf: 31381749.

Vi byder alle velkommen i klubben og håber at se mange af dem flittigt til vore arrangementer.

Jens Sanning.

## Aktivitetsskalendareren

### November:

Fred. 8/11: Klubaften i klublokalet i Hillerød. Henrik og John holder foredrag og viser billeder fra turen til Moskva i sommer.

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

Sønd. 10/11: ZX-dag øst for Storebælt. (Se også sidste nummer af bladet). Husk tilmelding senest mandag den 4/11 til Jean Vincent på 42240145 eller Rita Pedersen på 31552825.

Sønd. 17/11: ZX-dag vest for Storebælt. Kl. 11.00. Sted: Brødstrup Motor Compagni/Citroen Brødstrup, Indre Ringvej 11, 8740 Brødstrup. Tilmelding senest 11/11 til: Flemming Gerhard Pedersen, tlf: 86373311.

### December:

Fred. 13/12: Klubaften i Klublokalet i Hillerød, Københavnsvej 30. Kl. 20.00

### Januar:

Lørd. 17/1: Værkstedsdag - ledningsnet. Se omtale andetsteds i bladet.

### Februar:

Lørd. 1/2: Værksteddag 2 - ledningsnet. Se omtale andetsteds i bladet.

## Nyt fra ind- og udland

Nogle af vores fælles klubmedlemmer har her i sommer været på noget af en udflugt. De tog her fra Danmark til Amsterdam og videre gennem Østeuropa, til de nåede Moskva. For ligesom at få en tur ud af det, fortsatte de ned til Ungarn, for at afslutte med at køre igennem Østrig og Tyskland til Amsterdam og hjem til Danmark. De som bor i Jylland har sikkert allerede hørt om denne fantastiske tur, på et lokalmøde hos Jørgen Broen i Ålborg, mens sjællænderne må vente til klubmødet i november måned. Her vil John Reelev og Henrik Jacobsen fortælle og vise fotos (lysbilleder). Det er fredag den 8/11 kl. 20.00 på Københavnsvej 30.

Det sidste års tid har ellers været præget af stagnation eller måske en tilbagegang i salget af gamle biler. Priserne har fulgt denne udvikling; for vores vedkommende er der måske også tale om at markedet for 11'ere og 15'ere er ved at være mættet? Eller er der måske tale om, at de vogne, der er til salg, er i god stand og derfor dyre, hvorved de tiltrækker et mindre publikum? Det lader til, at de tider er forbi, hvor man kunne købe en "vogn" til få tusinde kroner, og hvor mange gik i deres garager gennem flere år og gjorde deres biler i stand. Måske blev det ikke meget billigere, men man skulle ikke op med alle pengene på een gang. Det er synd, da det nu mere er et spørgsmål om hvor tyk tegnebogen er - og ikke om man har lyst, tid og interesse for denne hobby. Det kan måske være, at det nu er tid til import af vrage fra udlandet?

Dette fører mig til det næste, nemlig udgifter til restaurering af gamle biler. Som bekendt er det ikke alle processer af restaureringsarbejdet man selv kan udføre. For eksempel lakering og forkrømnings m.m. Her er vi ofte henvist til andres tit dyrt købte hjælp, men PAS PÅ før de mange penge gives ud og før du overlader dit kæreste øje til fremmede. Som vi kunne læse i sidste nummer af bladet, kan det være meget problematisk at få forkrømet sine dele. Dette gælder både pris og ikke mindst kvalitet. Man kan få udført et rigtig pænt stykke arbejde, og så, efter et par måneder, er kvaliteten dalet til næsten nulpunktet hos selvsamme firma.

Jeg har selv her i sommer prøvet at få udført et lakeringsarbejde på min 11'er, og sjældent har jeg set magen til sjusk: dårlig udspartling, for lidt lak, forkert

farve osv. osv. De 12.000 kroner som jeg blev nødt til at betale, var til dels smidt lige ud af vinduet, og vognen kunne køres lige til den næste maler. Han lavede til gengæld et meget fint stykke arbejde og overholdt prisen. Derfor synes jeg at vi må prøve at stå sammen og fortælle hinanden om vores erfaringer, så andre ikke ryger i de samme fælder. Jeg giver meget gerne navne og adresser, hvis nogen skulle have brug for det - bare ikke her på tryk!

Når vi nu er ved advarsler, er der een til. Den lyder måske lidt banal, men den er alvorlig nok. Det drejer sig om eengangslightere. For nylig, da jeg svejsede, havde jeg en eengangslighter i brystlommen. Da jeg kom hjem opdagede jeg til min skræk, at der var to svejsegløder, som havde boret sig næsten helt igennem plastikken! Et andet medlem kunne fortælle, at på Teknisk Skole i Lyngby havde en ung mand mistet sit højre ben fra hoften og nedefter, på grund af en eengangslighter i bukselommen. Jeg har også forhørt mig på Amtssygehuset i Glostrup (min arbejdsplads) og fået bekræftet, at der sker mange grimme ulykker med disse lightere. Morale: Brug tandstikker eller metallightere. Livet er for kort til eengangslightere. Vi ved det, vi har alle hørt det, og nu er det slut for mit vedkommende.

Nu vi taler om at svejse, kan jeg give et godt råd videre, som jeg fik af Fritz Trøst. Når man svejser, bør man have en blomstersprøjte med vand lige ved siden af svejsestedet. Hvis det så begynder at brænde i tectylen eller ulmer, giver man bare sprøjten et par tryk og så er den ildløs overstået. Denne vandflaske afløser ikke den brandslukker, som men selvfølgelig har stående, men den er et godt supplement til brandslukkeren.

Sluttelig: Jeg er ved at lave en ny vognliste, som skal udkomme ved årsskiftet 91/92, så alle jer, som har købt eller solgt, vil jeg gerne høre fra, således at listen bliver så korrekt som muligt.

Kim Bo Clasen.

## Lidt om ICCCR

Da Danmark som bekendt er vært for det kommende 9. ICCCR, synes jeg det er på sin plads at fortælle lidt om hvad et ICCCR er - og om dets historie.

Det er få bilmærker, der som Citroën har samme interesse som sanlermærke. Det skulle lige være Ford, Morris, Bugatti eller andre meget dyre mærker. Dette har

medført mange Citroënklubber verden over, faktisk på alle kontinenter. Alle disse klubber har været grobunden for ICCCR.

Helt konkret startede det i England, hvor ideen blev født: de forskellige klubbers medlemmer skulle mødes i et par dage for at udveksle erfaringer/ideer og se hinandens biler. Det første af disse træf blev afholdt i Jugoslavien i Porec og det blev kaldt International Citroën Car Club Rally. Det næste blev afholdt i Wien i Øst-rig og det tredje i Kenilworth, England. Men der blev færre og færre deltagere og ideen gik tilsyneladende i sig selv igen.

Der gik flere år, før der blev pustet nyt liv i ICCCR igen, nemlig da den franske klub La Traction Universelle i 1978 afholdt det 4. ICCCR i Chartres syd for Paris. Dette blev til gengæld en stor succes; over 750 Citroën'er kom, lige fra de første modeller fra 1919 og op til de sidste modeller (SM m.fl.); dog var der en øvre grænse, nemlig 1958. Det var også her ICCCR begyndte at tage en vis form med bl.a. museum med de mere sjældne modeller og reservedelsmarked.

Succesen fortsatte i 1981, da Traction Avant Nederland var vært for det 5. ICCCR i Breda i Sydholland. Det var i Breda, at DS modellen holdt sit indtog.

Nu gik det slag i slag, og det næste træf blev afholdt i Knebworth, England i august 1984 - altså for anden gang i England. Til trods for at 1984 var et jubilæumsår (Traction 50 år) med dertil hørende mange aktiviteter, stort træf i Paris, Paris-Moskva turen osv., var træffet i England en stor succes med næsten 1000 fremmødte Citroën'er.

Vi er nu nået til det 7. ICCCR 1987, som blev afholdt ved Rhinen (Lorelei) i Syd-tyskland, på en bjergskråning 30 meter over floden. Igen overgik det ene træf det andet. Her i Tyskland var der over 1500 biler og 3000 mennesker og igen mange spændende biler, bilmuseum, stort reservedelsmarked m.m.m. De tre dage gik hurtigt. Modeludvalget var blevet bredere og bestod nu også af 2CV, Dyane, Ami og CX.

De som troede at nu kunne et ICCCR ikke blive større, tog grundigt fejl, for kun to år efter, i 1989, var det igen hollændernes tur. De havde god grund til at arrangere træffet, idet Traction Avant Nederland fyldte 25 år og den hollandske ID/DS-klub fyldte 10 år. Træffet blev denne gang holdt 3 meter under havets overflade, i ferielandet Flevohof. På trods af at vejret ikke viste sig fra

sin bedste side, blev træffet en meget stor succes. Med henved 4000 Citroën'er og ca. 9000 mennesker blev det det største ICCCR til dato.

Det var på dette træf, at jeg var så let-sindig at sige ja til at Danmark skal stå for det 9. ICCCR i 1992!

Kim Bo Clasen.

## Værkstedsdage - undgå brand....

Lørdagene d. 17/1 og 1/2 1992 afholdes værkstedsdage, hvor temaet er ledningsnet. Ideen er, at du selv skal lave et helt nyt ledningsnet med - hvis du vil - nogle kloge modifikationer. Du kan også selv bestemme om du vil lave ledningsnettet helt i stof eller bruge den mere moderne plastledning. Der vil også være mulighed for at bygge relæbox til blinklys/stoplys afviserbygger m.m.

Tilmelding er nødvendig dels på grund af indkøb af ledning, farvet krympeflex m.v., dels af pladshensyn.

Du skal også have tid til at tage det gamle ledningsnet ud af din bil. Der er mange gode grunde til at lave sig et nyt net: brandfaren ved de gamle møre ledninger, strømtab (svage lamper) og stærkere stelledninger ud til de store forbrugere. Desuden et net, som ser godt ud - og ikke en hel masse løse ledninger i alle mulige forskellige farver. Det ser nu engang bedre ud, når man åbner motorrummet, at der er orden i det elektriske system.

Tilmelding til Kim Bo Clasen, tlf: 44 44 37 12, inden den 15/12-1991.

## Lokalmøde i Haderslev

I det herligste sensommervejr mødtes en beskeden flok ude på landet ved Haderslev Fjord. Jørgen Krogh havde inviteret til lokalmøde.

Mens samlingen fandt sted og frokosten blev gjort færdig besøgte vi Jørgens udvalg af 2CV'er - i noget tvivlsom stand. Men når man har børn der nærmer sig kørekortalderen og bor langt fra alfarvej, tja, så er det bare om at spytte i næverne og fatte svejseapparatet.

Det var også weekenden hvor den nye Citroën ZX blev præsenteret, og i samlet flok aflagde vi Citroënforhandleren i Haderslev et besøg. Vi blev budt på både køretur og lidt til tørstige sjæle - og

så havde man de sødeste små modeller (ca. 3 cm. lange) af ZX'eren. En ny bil til samlingen fik vi med hjem.

Ingen egn uden gårde og ingen gård uden en (gammel) Fordvogn.

Fra Citroën kørte vi til Vilstrup lidt uden for Haderslev, hvor stald og lade var ryddet for at give plads til ikke mindre end 5 biler - heraf 3 restaurerede - og 1 motorcykel (Nimbus). Specielt bemærkedes en Ford V8 fra 1932, som havde været i familiens eje siden 1942. Og hvis vi ikka havde nok i bilerne, ja så var hele loftet over stalden fyldt med stumper. Jo, der er dejligt ude på landet!

Gennem den pragtfulde sønderjydske natur - med et vue til vandet - kom vi tilbage til husmandsstedet i Sverdrup, hvor der blev lejlighed til at inspicere Jørgens dejlige værksted (kun Emil fik lov til at lette på lemmen til loftsrummet). Snakken gik livligt over et par (hvidt)øl, og der blev kørt prøvetur i ID'erne.

Efter en ganske dejlig middag var der videoshow, dels med film venligst tilsendt fra Citroën København, dels Oles - som altid - gode indslag fra diverse træf.

Det blev sent inden de sidste kom afsted, men som sædvanlig: hvor er alle de nye?

Endnu en dejlig oplevelse blandt eminente venner. En meget stor tak til Jørgen og ikke mindst hans kone for en god dag!

Jens Sanning.



Øverst ses Christians Friis' nyrestaurerede ID 19 fra 57 (?) og underneden fra venstre Krogh, Hougaard, Sanning og Meldgård. Nederst besøges Citroën-forhandleren i Haderslev - som nu ser ud til mere at være Lada-forhandler.





## Sommertræf, Vipperød 1991

Årets store Citroen-begivenhed skulle i år finde sted på Sjælland nærmere betegnet på Hotel Kongstrup Møllekro i Vipperød. Sommertræffet er tidspunktet hvor gamle og nye medlemmer fra ind og udland mødes og tilbringer nogle meget hyggelige timer i hinandens og bilernes selskab. Allerede tidligt på året havde Mette og Christian Martensen tilbudt sig som værter og arrangerer af "festlighederne" og jeg kan vist roligt sige at de levede fantastisk op til opgaven - alt klappede (måske lige undtaget vejret) og deltagelsen i en dejlig weekend kunne ske til en helt uhørt rimelig pris.

Tilmeldingerne var gået meget fint idet op mod næsten 60 ekvipager og omkring 150 mennesker havde tilmeldt sig, til nok et af de hidtil mest internationale træf på dansk grund. 17 svenske vogne, 1 norsk (rart at se at nordmændene også kan finde herved), 5 hollandske og ca. 35 danske Citroener var tilstede i løbet af de tre dage.

Fredag eftermiddag og tidlig aften var ankomsttidspunktet hvor de fleste deltagere ankom i større eller mindre grupper - og der var almindelig gang i hyggesnakken uden på parkeringspladsen. Christian og Mette havde på forhånd opdelt pladsen i afdelinger efter de forskellige bil-typer, hvilket var en meget god måde at danne sig overblik over herlighederne. Lige

*På vej i samlet flok mod Citroen-forhandleren i Holbæk. Der var livlig handel med reservedele både lørdag og søndag.*



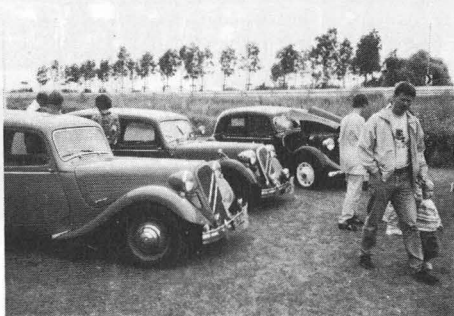


ved indkørslen var alle Normale- 11'erne placeret efterfulgt af 11 "sporterne". På grønsværen blev der linet 15 "sixere" op og et andet sted var alle "familialerne" og "commercialerne" stillet op ved siden af hinanden.

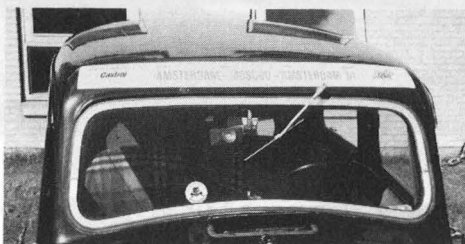
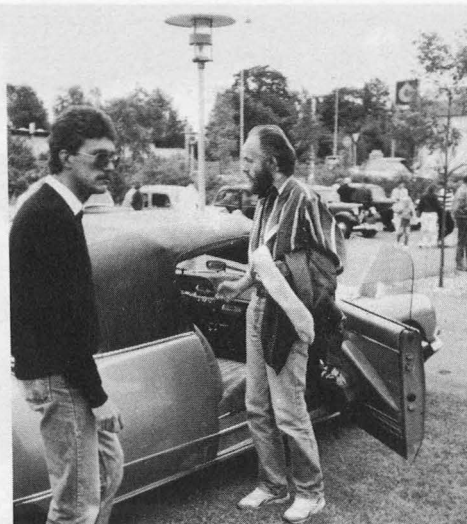
En række nye vogne blev vist frem for første gang enten efter omfattende restaureringer eller efter indkøb fra udlandet. På billedsiden har vi forsøgt at dække be- givenhederne ind - og jeg håber ikke at nogen blev glemt. En ting som i altfald var ret usædvanligt i år var at ikke mindre 7 Berline 15-six deltog i træffet - så mange af de "tunge" drenge har vist ikke været samlet tidligere i Danmark. Og så skal endda i parentes bemærkes at netop samme dag (17.08.91) blev der et andet sted på Sjælland afviklet et veteran- billøb hvor endnu to 15-sixere deltog).

Fredag aften blev efter spisningen og bil- snakken på pladsen, afsluttet med en ny disiplin indenfor gammelbilspporten nemlig "Veteranbilsbanko". Man kan roligt sige at det trak fulde huse og der blev købt godt med plader ind. Som ved alt spil er nogen altid heldigere end andre, men det var da glædeligt at se at til trods for di- verse sprogforbistring er så lykkedes det en del af vores udenlandske gæster at tage et par flasker hjem.

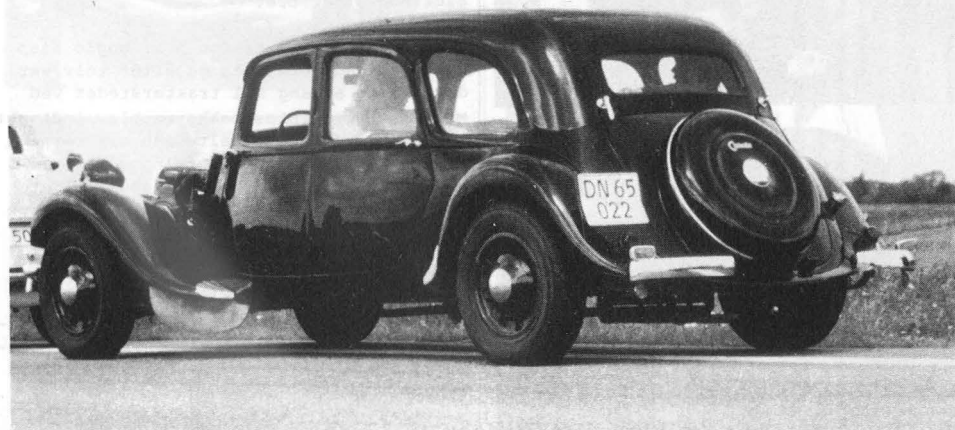
*Fra B 15'ernes lejr ses her et udpluk, en face Per Åhlströms dejlige 39' med venstregående motor (G), Tommy Anders- sons fra 50 og nederst fra venstre Kjeld Mahlers 52 og Thomas Borregårds B 15-six 53.*







Øverst ses Jan-Erik Hansson ved sin sjældne DS 21 cabriolet. John Reele havde end streemeren fra Moskvaturen på. Nederst sidder Lisbeth ved rattet i hende og Jørgen Kjærns nyindkøbte B 11 Commercial fra 1939.



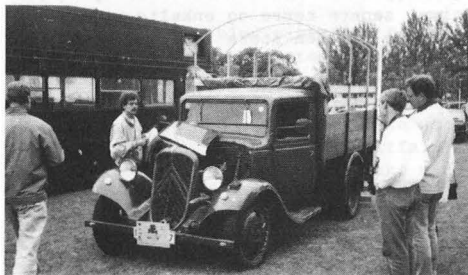
Aftenens "clou" blev leveret af vores svenske konditor Jan-Erik Hansson fra Hofors i mellemsverige som med sig i sin Citroen DS 21 cabriolet havde medbragt en kæmpe stor jubilæumskage til "Traction Avant Danmark" i anledning af vores 10. sommertræf. Kagen var beklædt med rød og hvid marzipan i form som dannebrog og var i øverste højre hjørne forsynet med chevroner. Et meget flot initiativ og meget velsmagende skulle det sidenhen vise sig. Jeg kan på alle deltageres vegne sige tak til Jan-Erik selvom det først er til næste år at klubben egentlig kan fejre sit 10-års jubilæum. Iøvrigt efterlyser vi på redaktionen et billede af kagen som vi desværre ikke ved redaktionens slutning fik bragt frem. Men der glimtede et par blitzprærer som hvis nogen fik det store øjeblik forevigtet så lån os lige billedet.

Lørdag formiddag var der efter morgenmad, generalforsamling og siden stumpemarked på terrænet omkring hotellet. Vejret var godt og der blev handlet livligt som det også kan ses på billederne. Omkring middag trak vejret sammen til nogle gedigne regnbyger og det faldt sammen med afgangene til Citroen forhandleren i Holbæk - A. Frederiksen og søn - som var værter ved en frokostanretning forud for orienteringsløbet om eftermiddagen.

Rallyet som var henlagt til en smuk rute i Hornsherred startede i øsende regn, men henad dagen klarede det faktisk ganske godt op. Alle mødte ihvertfald op et par timer senere tørre og enkelte pænt vandkæmmede til den store festmiddag på Møl-



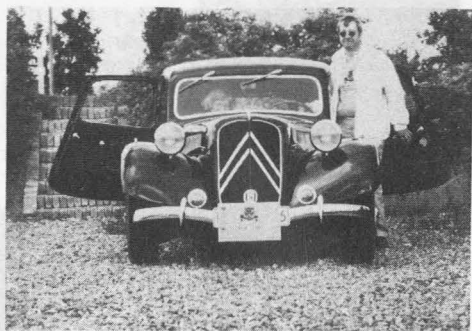
Et næsten nyt medlem med en helt nyrestaureret bil - Johnny Hansen med sin B 11 Sport 39 i flot koksgrå metallic lakering. Sten Jensen fra Hillerød tog T23 lastvognen med, hvilket ind i mellem og under byerne var til megen nytte...



lekroen. Humøret var højt og Mette og Christian sørgede for fin information på alle hovedsprogene og med en bordplan som sikrede at alle tungemål blev talt ved alle borde. Festmiddag, taler, sange, præmieoverrækkelse gik efterhånden op i en større endhed - kraftigt understøttet af musikgruppen "Gammel dansk". Klokken tolv havde Benny A. Jensen - vores sekretær - 40 års fødselsdag og det gik heller ikke helt upåagtet hen. Alt ialt en meget aktiv aften som for manges vedkommende først sluttede efter tre.

Stumpemarkedet fortsatte hvor nogle slap henad søndag formiddag og efter tolv var der samlet afgang til traktørstedet ved Maglesø hvor frokostpakkerne blev indtaget. Solen skinnede og enkelte med kræfterne i behold tog sig endnu en svingom til den allestedsnærværende harmonikamusik (det var nu mest Mette og Lisbeth), mens andre slappede af i græsset.

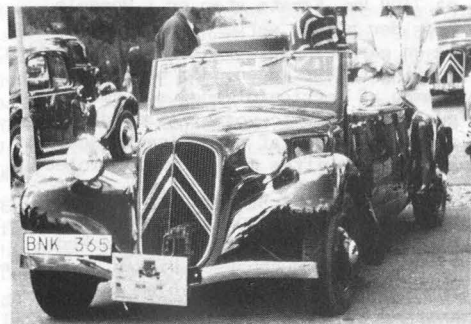
Efter kaffen sluttede Christian Martensen af med et par ord og fik til gengæld et velfortjent bifald. Tak til Mette og Christian som faktisk helt alene stablede dette meget vellykkede og velbesøgte træf på benene.



Afslutningsvis skal det lige nævnes at der fra de svenske deltagere også var stor glæde og at man håber på aktiv dansk deltagelse ved det svenske sommertræf den 6-8 juni i Ådalen i nordsverige 1992. Vi kommer tilbage med supplerende oplysninger senere.

Peter J.J.

Benny Sørensen reparerer lige vinduesviskeren på Evan Petersens Sport fra 52. Øverst stiger Eva og Per Åhlström indenbord i deres 39 15-six. Nederst endnu to svenske sjældenheder, Bengt Olsons B7C 35 (i original stand incl. lak) og Sven-Folke Johanssons Normale Cab. 38 i helt nyrestaureret stand. Herunder har vi værtsfolk og arrangører, Mette og Christian Martensen.





## Amsterdam - Moskva - Amsterdam 1991

Fredag den 12. juli 1991 var en lidt stresset dag for et par københavnere. Om formiddagen skulle det sidste bagage pakkes sammen til en månedlang traction-tur. Henrik skulle lige have et bad, tabte bruseren som ramte brillerne og det ene glas blev knust. Optikeren havde heldigvis eet som passede. John skulle lige køre dagligbilen ind i carporten, ramte stolpen for første gang. Resultat: en stor bule i forkærmen.

Oprindeligt havde man fra Danmark tilmeldt 12 biler til det store oldtimer-rally: Amsterdam-Moskva-Amsterdam. Af forskellige årsager var der frafald fra 8 biler og de 4 tilbageværende var nu klar til holdbarhedsprøve på de østeuropæiske landeveje. Først på aftenen ankommer vi til Bolderslev i Sønderjylland hvor vi skal overnatte hos Thomas og Dorte som skal køre i MG TF 1500 fra 1955. På værkstedet er en Buick roadster 1927 ved at blive restaureret. Senere ankommer Jørgen og Tove Broen i 11 Sport 1948. Datteren Line er med. Lørdag morgen ankommer Hasse og Tove fra Kibæk i Chevrolet 1957, desuden sønnen Jesper og Gunnar fra Sverige i Volvo Amazone. 5 biler med ialt 11 personer danner en gruppe og kører til Am-

sterdam via det 40 km lange dige. Næsten alle af de 100 biler som skal med på turen er ankommet på campingpladsen, deraf er halvdelen tractioner.

Søndag morgen bliver alle budt velkommen af lederen af turen, Will de Hek og alle kører til centrum, hvor der er opstilling foran Rijksmuseum. Vi tager en havnerundfart og studerer Amsterdams smukke gamle bygninger i nogle timer. Om aftenen fordrives tiden med at skifte manifoldpakninger på Jørgens bil, så han ikke får alt for meget gas på rejsen.

Mandag morgen starter så turen, som er på 7500 km. Første stop er i Hengelo, hvor der bliver serveret kaffe og brød på en parkeringsplads. Thomas' MG knækker koblingstræk-stangen, som bliver svejst sammen af servicefolkene, som kører bagerst i to servicevogne. Allerede på første dagen må een af de 3 Singere sendes hjem og udskiftes med en DS Cabriolet.

Ved Osnabrück er vi inde på bilmuseet, hvor der bl.a. er udstillet Cord og Panhard 1937. Der camperes på en markedsplads i byen Bruchhausen-Vilsen. En lille polsk Ihle-DKW må sendes hjem for at få motoren udskiftet og en 11 Sport skal



lige have udskiftet en drivaksel.

Når man tager ud på en så lang tur i en gammel bil, er det vigtigt at have nogle reservedele med. For at få en så fornøftig vægtfordeling som muligt, havde vi anbragt en ekstra drivaksel og dynamo i motorrummet og "skinkerne" var fyldt op med specialværktøj og smådele. Foran forsædet en kasse med værktøj og i vognbunden en ekstra gearkasse, ialt ca 70 kg. Selvom folk havde brugt mange timer i vinterhalvåret på klargøring, viste det sig at næsten alle bilerne skulle have repareret eet eller andet i løbet af den næste månedstid.

Tirsdag morgen er der afgang mod Berlin. I byen Celle gøres ophold i nogle timer og fra stadskirkens tårn kan man overalt se gamle biler holde i gaderne. En tur på VW-museet i Wolfsburg er forholdsvis hurtigt overstået.

Man får lidt af et kulturchok, når man kører ind i det tidligere Østtyskland, alt er gråt og trist. De gamle EL-hegn og master ligger i store bunker og er ødelagt. Det eneste som lyser op er vores farverige køretøjer, som er garneret med skilte som fortæller hvorfra vi kommer og hvor vi skal hen.

Vi camperer i 2 dage ved en idyllisk sø i Berlin-forstaden Potsdam, på et område som er forbeholdt os Ruslands-farere. Renault Floriden ankomme på trailer og skal lige have motoren ud. En stor Oldsmobile skal have repareret bagtøjet. Vi havde selv haft nogle småproblemer når vi kørte op ad bakkerne, så sprang den ofte ud af 3. gear. Justering af gearstænger hjalp ikke, så vi skiftede gearkasselåget.

Efter på det nærmeste at have siddet fast i trafikken i 1½ time lines alle bilerne op på Marx-Engels-Platz i Berlin. Det meste af dagen bliver der tid til at gå på bytur. Vi møder 3 danskere fra Vejle som kører med til vor campingplads.

Den næste morgen besøger vi slottet Sans Souci, hvor den prøjsiske konge Frederik der grosse havde residens. Slottet er bygget i gammel fransk stil under indflydelse af den franske filosof og finansminister Voltaire, som selv boede på slottet i mange år. Inden vi kører ind i Polen købes ind i et sort nyt supermarked som nyligt er oprettet nær ved grænsen i en lille dunkel landsby.

Inden turen begyndte i Amsterdam fik alle deltagerne udleveret en 200 sider tyk road-book. Hæri er ruterne aftegnet på geografiske kort dag for dag. Der er billeder af alle biler og personer, beskrivelser af seværdigheder samt hvor og hvornår man kan standse og mødes på de daglige ruter.

I den polske by Szczecin slår vi teltene op, desværre løber der en kloak gennem campingpladsen. Vejene er hårdt kost for de gamle biler. Utallige brostensbelagte og hullede veje er allerede tilbagelagt. En hollandsk Sport får ødelagt kron- og spidshjulet. En Riley bryder sammen og må transporteres hjem til München. Føreren kommer tilbage på sin Royal Enfield motorcykel og gennemfører hele turen på den, uden problemer.

I Dansk centrum er et ungt karestepar meget interesseret i vores parkerede biler. Da de bliver inviteret med ud til vores campingplads skynder de sig hjem og skifter til festtøjet og senere på aftenen er de med ude og spise på restaurant.

Næste morgen går turen videre mod Warszawa. Det danske team finder en alternativ vej gennem et smukt skovområde og for en gangs skyld er vi de første som kommer til campingpladsen, hvor Warszawa's automobilklub byder os velkommen med champagne. Det er blevet søndag den 21. juli, dagen hvor vi skal ind i USSR. Først skal bilerne lines op i Warszawa's centrum. Sponsoren Auto-Bekker holder kommerciel tale og der er stående buffert med pindemadder og vin. På pladsen holder der en rød tyskbygget Ford V8 på russiske nummerplader. Ejeren vil sælge den for 50.000 DM. Kl 12 kører hele kortagen de 200 km til den russiske grænseovergang ved Brest.

På begge sider af det bureaukratiske nåleøje holder der kilometerlange bilkøer. Ventetiden er ca 3 dage for at komme igennem, men ikke for os. Vi kører forbi bilkøen til stor undren for de ventende og i løbet af en times tid er alle 100 biler inde i republikken Hviderusland.

De næste 14 dage skal vi bo på hoteller i Sovjet. Bilerne bliver lukket inde i hotellernes gårde og er altid under opsyn om natten af 2-3 vagter. Desuden er der også altid politivagter som står ved hotelindgangene.

Den gule åbne Vauxhall fra 1924 får en defekt dynamo, som ikke kan repareres og må køre videre på opladelige batterier.

Brest er en lidt kedelig grænseby med skumle forretninger. Der hænger flere telefoner på hvert gadehjørne og der er mange pirattaxi'er.

Nu ligger det sådan at i Sovjet må man ikke sælge benzin til udlændinge for rubler. For at få udenlandsk valuta i statskassen skal man købe benzinkuponer til ca 5 kr for 1 liter benzin, men vi fandt hurtigt ud af, at i praksis virkede det overhovedet ikke.

Næste morgen skal vi så veksle fra dollar til rubler og oplever lidt af russisk sløseri. Efter at have stået forrest i kø i en halv time, kommer hotelpersonalet og åbner valutaafdelingen, som består af et bord og et pengeskab. De tager en plasticpose frem som hele tiden har stået under bordet. Den er fyldt med rubler. Derefter låser de pengeskabet op og tager regnemaskinen ud. Naturligvis er der stor

jubel. Rublen er efterhånden nedskrevet så meget, at den kun koster 25 øre. Pengesedlerne i fremmed valuta skal være pæne og rene, ellers bliver der ikke vekslet. Derimod har russerne intet imod at udlevere nussede rublesedler.

Næste morgen begiver vi os ud på den 350 km lange rute til hovedstaden Minsk, som er på 1,3 mill. indbyggere. Den 1300 km lange vej fra den polske grænse til Moskva er bygget lige før de olympiske lege og er næsten trukket som efter en lineal. Efterhånden er der mange huller som ikke er blevet repareret. Man kan sagtens køre 10-15 km uden at se et hus, trafikken er tynd, store lastbiler og militærkøretøjer er i overtal. Det kyrilliske alfabet er ret forvirrende, f.eks. er et N = H og et I = et omvendt N, men på OL-vejen er vejskiltene oversat til det vestlige sprog.

Da vi når frem til hotellet er reparatio-  
nerne allerede igang; bl.a. skal en tysk Sport have skiftet noget indmad i gearkassen. Først på aftenen tager vi to taxi'er de 10 km ind til bymidten. Chaufførerne i de russiske skrammelkasser kører om kap med hinanden og farten kommer op på over 100 km i timen på de ujævne veje. Nogle af os skal lige ind på en spisesalon og får en gang løgkuppelsuppe



og glasnostiserede koteletter for ialt 3 rubler. Om aftenen er der hygge og drinks på Tove og Hasses hotelværelse.

Tirsdag morgen køres mod Smolensk, som ligger 320 km længere østpå. Chevroletten bliver væk i den tætte bytrafik, så vi er tre biler som følges ad i vores gruppe. Der køres i 20 grupper med 4-6 biler i hver.

Jørgen begynder at slingre med Sporten. Har han ikke fået sprutten ud af kroppen? Vi undersøger sagen og finder ud af at det er de inderste styrebolte som er løse så styretøjet bliver strammet op. Årsagen var vistnok en glemt split ved den store kronmøtrik. Medens reparationen foregår er nogle af pigerne henne og købe nogle flasker limonade, men det bliver hurtigt spyttet ud igen. Det viser sig at være sæbevand, men vores hænder blev meget rene igen. Hvem der kunne læse russisk!

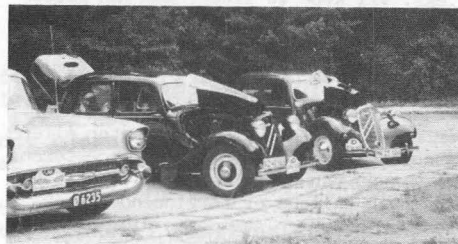
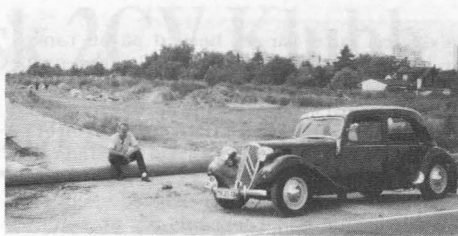
Der er mange sten på vejene, Jørgen får da også et par pæne små stjerner at kigge på resten af ferien. Overalt udenfor byerne er der kæmpemæssige kornmarker så langt øjet rækker. En sort Traction ved en gul kornmark i Hviderusland er faktisk et smukt syn.

Hele tiden kører de forskellige grupper forbi hinanden og hilser pænt, for der gøres mange ophold på en dags rute. Midt på strækningen kører vi ind i republikken Rusland, som strækker sig helt over til Stillehavet. Man kører ikke mange minutter, før man får øje på en russisk bil som holder ved vejkanten og enten er punkteret eller er ved at blive repareret. Alle russiske biler har værktøj og benzindunke med sig. Vores egen organisationsbus, som bl.a. er udstyret med skrive- og fotokopimaskiner, er også udsat for punktering, lige som mange andre.

Hen på eftermiddagen er vi fremme ved hotel Phoenix i Smolensk, som har næsten 300.000 indbyggere. På eet punkt ligner alle hotellerne hinanden: vandet i hanerne og på toiletterne løber altid og der er aldrig prop i badekarret. Vi brugte som regel et æg, som passede i hullet.

Om aftenen kørte vi i taxi'er til den flotte katedral med de forgyldte kupler. Der har været en tyk forsvarsmur omkring byen, meget af den eksisterer endnu.

Det er blevet onsdag d. 24. juli, dagen hvor vi skal til Moskva, 400 km længere mod øst. Vejret har hidtil været fin, men denne dag øsregner det hele dagen lang. På de fleste Tractioner drypper det altid fra luftklappen, så vi har en spand stående på gulvet.



På dagens rute får vi besked på at tanke op i starten, for der er 300 km til næste benzintank. At tanke i Sovjet er eet stort skuespil. Man kører op bagerst i en lang kø af ventende biler og når man efterhånden er fremme på en førsteplads går man de 30-40 meter hen til en glastrude, hvor tankpasseren sidder bagved. Med tegnsprog gør man forståeligt, at man f.eks. vil købe 40 liter, som man gætter på der kan være i ens biltank. Så lægges 20 rubler i en aflang træskuffe, da 1 liter benzin koster  $\frac{1}{2}$  rubel (= 12 øre). Men skuffen bliver ikke trukket ind før der har været forskellige diskussioner. Når man så enten lægger cigaretter eller daseol i skuffen, er handelen accepteret. Man kan nu tanke fra en gammeldags stander, hvor tallene er fortløbende. Tankpasseren standser standeren flere gange undervejs, for han håber naturligvis på, at man ikke kan huske hvad tallene stod på, da men startede påfyldningen, for så kan han jo tjene nogle flere penge. På mange stationer er der benzinbegrænsning, andre har lukket midt på dagen og har kun 76 oktan eller standeren virker ikke. Undergrunden er stærkt forurenset af benzin, men det ser man stort på. Man kan kun få benzin - hverken olie eller andre ting. Hvis man skal have luft i dækkene, må man have en fodpumpe med i bilen.

Turen fortsætter. I vejkanten står der mange russere og prøver at sælge bær, som de har plukket i skovene. Vores Jaguar Mk II kører over et stort hul i vejen og brækker begge bagaksler, så den må desværre sendes hjem til Frankrig.

Endelig efter 13 dage når vi frem til kæmpebyen Moskva, hvis areal er 38 x 42 km. Inden for dette område bor der 18 millioner mennesker.

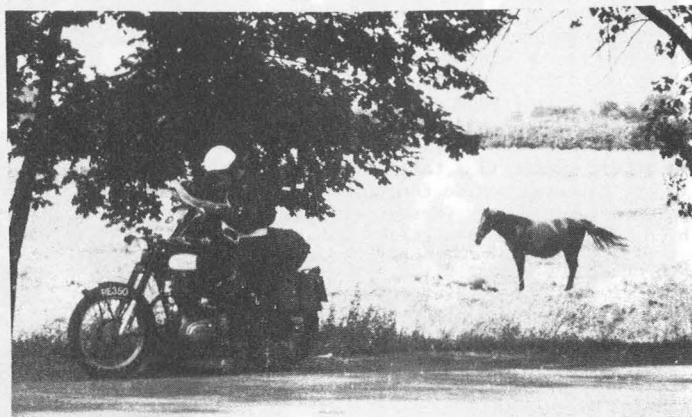


Den gamle kirke i den gamle by i Moskva. Den gamle kirke er en af de mest imponerende og smukkeste i byen.

For første gang på turen fylder vi en halv liter olie på motoren. 250 veteranmennesker indlogeres på hotel Mojaiskaja, som ligger 15 km fra centrum. Snavs og mudder bliver vasket af de meget beskidte biler. I Moskva skal vi nu bo i fire dage og slappe lidt af, efter at halvdelen af turen nu er tilbagelagt.

Henrik & John.

2. del af rejsebeskrivelsen følger i næste nummer af bladet.....







PETER JUEL JEPPESEN

ROSENGADE 16 2 B  
1305 KØBENHAVN K