

Attraction 179



nr.53

TRACTION SPECIAL



Klubblad for Traction Avant Danmark

Bestyrelsen:

Formand:

Kim Bo Clasen, Stengårds Allé 118, 2800 Lyngby. Tlf: 44 44 37 12.

Kasserer:

Jens E. Sanning, Hårbyvej 3, Hårby, 8660 Skanderborg. Tlf: 86 52 45 70.

Sekretær:

Jørgen Kjær, Gl. Sellovej 20, 8370 Hadsten. Tlf: 86 98 31 77.

Klubbutik:

Benny A. Jensen, Hækmosen 5E, 2730 Herlev. Tlf: 44 44 37 41.

Reserveleder:

Steen Jensen, Københavnsvej 30, 3400 Hillerød. Tlf: 48 24 10 08.

KLUBBENS GIRONUMMER: 8 28 05 84.

Bladredaktionsgruppe:

Peter Juel Jeppesen, Strandgade 10B, 3., 1401 København K. Tlf: 31 54 14 27.

Jens Møller Nicolaisen, Ravnsborggade 5A, 4.th, 2200 Kbh. N. Tlf: 31 39 53 20.

Stof til næste nummer

sendes til Peter Juel Jeppesen.

Deadline:

1. februar med morgenposten. Næste nummer udkommer omkring 1. marts.



Nyt fra ind- og udland

Vinteren er nu over os, og de som har gode opvarmningmuligheder kan jo gå og pusle med deres kære biler. Vi andre kan derimod glæde os til, at sne og frost bliver afløst af fuglesang og forårsblomster - og hvad denne årstid vil byde på af arrangementer.

Men før dette sker, er der nogle arrangementer. Biler i Bella - den store biludstilling i København, bliver afholdt i dagene fra den 10. til den 19. januar. Der er også den meget store biludstilling med ældre biler, Retromobile i Paris fra den 14. til den 23. februar. Her vil Danmark såmænd blive repræsenteret i form af en gruppe ICCCR-92 folk, som skal prøve at lokke nogle franskmænd herop til august 1992. I vores lille klub er der også nogle aktiviteter, som I vil kunne læse om i aktivitetskalenderen.

1992 vil blive et år, som står i ICCCR's tegn. Meget er faldet på plads og meget mangler stadig - sådan skal det jo nok være på nuværende tidspunkt. Men lad mig benytte lejligheden til at opfordre ALLE, der har lyst til at give en hjælpende hånd med på træffet til at melde sig under fanerne. Der vil være brug for alle, til mager forskellige opgaver, lige fra modtagelsen og teltet til at vise folk på plads på pladsen. Der er også nogle, som skal stå i vores egen stand på stumpeområdet. Så se at komme ud af start-hullerne og meld dig til - der er brug for dig!

Der vil også nu (hvis det da ikke allerede er sket) blive udsendt en plakat og tilmeldingsfolder til alle medlemmer i de 4 danske klubber. I kan nok også vente at få et gratis eksemplar af det meget udmærkede danske blad "Klassisk Bil og MC" ind af brevsprækken i den kommende tid. Her til sidst vil jeg og bestyrelsen ønske alle medlemmer et godt nytår!

Kim Bo Clasen.

Vognliste

Det er bestyrelsens tanke at udarbejde en ny liste over vores biler. Ideen er, at nye og gamle medlemmer kan søge råd og oplysninger hos hinanden, angående f.eks. årgangsdetaljer og lignende.

Fra det virkelige liv kan jeg da berette, at jeg selv, da jeg købte min 15six, var ude for at se en anden, for derved bedre at kunne vurdere om jeg købte den "rigtige" bil.

Så ! derfor: fat din pen eller grib telefonen og kontakt f.eks. mig, og helst inden den 1. februar.

Steen Jensen
Københavnsvej 30,
3400 Hillerød.
48 24 10 08.

Fra registret

Ind under (h)jul er der kommet et par nye medlemmer:

Jørgen Ulrik Jensen
Tove Ditlevsensvej 43
7430 Ikast.

Lene Lüders 11S 1953
Margrethevej 24
2900 Hellerup.

Peter Eiken 15six 1950
Vesterhavsgade 45, 2.tv.,
6700 Esbjerg
Tlf: 75 45 01 46.

De skal være velkommen i vor kreds.

Jens Sanning.



Aktivitetskalenderen

Januar:

Fred. 10/1: Kl. 20: Klubmøde i klublokalet, Københavnsvej 30, Hillerød.

Lørd. 18/1: Værkstedsdag 1 - ledningsnet. Ring straks til Kim på 44 44 37 12!

Februar:

Lørd. 1/2: Værkstedsdag 2 - ledningsnet.

Fred. 14/2: Kl. 20: Klubmøde i klublokalet, Københavnsvej 30, Hillerød.

Natløbet Følle-Dakar

Det 4. internationale Følle-Dakar.

Det efterhånden traditionsrige Følle-Dakar løb havde deltagelse af tre af vore medlemmer. To i traction og en i Morris 1000!

Løbet afholdes af Danmarks Nimbus Touring og Dansk Vintage Motor Club i fællesskab, og alle kan deltage, bare køretøjet er over 25 år gammelt. Der er begrænset deltagertal, og der er venteliste for deltagelse. Kun 12 biler og 12 motorcykler.

Løbet køre på små veje, mest grus/jordveje på Mols og kræver at både mandskab og køretøj er i absolut bedste stand.

Kun få gennemfører løbet helt, men alle deltager i den rette pionérånd. Der køres efter både kompas, kort, tulipanskitser og lignende.

EEen speciel opgave i år lød på at skulle aflevere et æg, der blev udleveret ved en post, i kogt tilstand ved næste post. Vel at mærke i den rette substans, nemlig smilende. Fantasien var stor, på eller i køleren. Eller på manifolden, men her er det svært at kontrollere kogetiden. Havde der været en fiduspokal skulle den være tilfaldet Finn Lyster, der havde fået hjælp hos en søvngig fjernsynskigger, der dog hurtigt forstod spøgen og kogte ægget og lavede den fineste anretning med brød, serviet, salt og det hele. Det blev nydt af overdommeren, dog for sent til at give points.

Ingen af vore medlemmer nåede toppen af sejrsskamlen, men alle fik del i de flotte præmier som Køsters Motorboghandel i Randers, BP og de to klubber havde skænket.

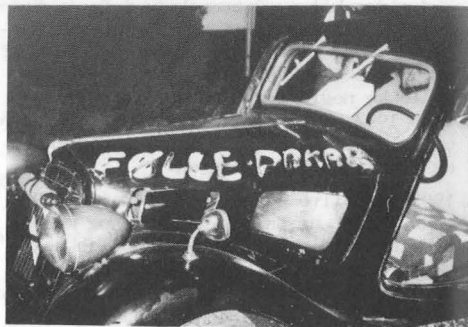
På billederne som følger denne beretning kan det ses at deltagerne indretter deres køretøjer på opgaven. Her Finns 7C med deltagernummer og det hele.

Et hårdt, men ifølge de fleste deltagere et spændende løb, som man bare skal med på år efter år.

De fleste deltagere er også gengangere. Ældste bil i år var en Chevrolet 1928.

Jørgen Kjær.

Som sædvanlig ved denne internationale begivenhed var den gamle Y 323 med den kendte rallyfører Finn Lyster ved rattet, helt med i forgrunden



Fra bestyrelsen

Bestyrelsesmøde i Vipperød, 16/8-91.

På bestyrelsesmødet drøftedes sagen om et bestyrelsesmedlems køb af en annonceret bil inden klubbladet var udkommet. Holdningen er, at intet må købes før bladet er udkommet. Dette gælder både bestyrelsen og redaktionen.

Desuden diskuteredes manglende regnskab fra klubbutikken. En bestemt dato på året anbefales.

Ny vognliste vil blive udarbejdet til nytår.

-BJ.

Generalforsamling 91

Peter Juel Jeppesen blev foreslået og valgt til dirigent.

Formanden Kim Clasen aflagde beretning for det forløbne år. Denne omhandlede følgende emner: Samarbejdet med Motorhistorisk Sammenslutning, Moskva-turen, reservedelsformidlingen, klubmøder, samarbejdet med Amicale (som ikke er særlig udbytterigt lige nu), en foreslået tur til Kullen i 1992 - og ikke mindst det kommende ICCCR 92. Her blev der informeret om den foreløbige organisationsstruktur, årsagerne til flytningen af træffet fra Billund til Herning, som giver mulighed for camping m.v. Iøvrigt ønskes HJÆLP i forbindelse med ICCCR. Der vil blive afholdt et fællesmøde for dem som melder sig som hjælpere. Formandens beretning godkendtes af forsamlingen.

Regnskaber: Klubbutikken regnskab blev gennemgået af Benny Jensen. Ingen bemærkninger fra mødedeltagerne. Klubkassens regnskab blev gennemgået af Jens Sanning. Vi har mistet 3 medlemmer og der har været en udskiftning på 16 medlemmer. Vi har et overskud på 6.156,- kr. Der er lidt problemer i forbindelse med deling af udgifter til deltagelse i Amicale-møde i Paris; vi mangler indbetalinger fra både Dansk Citroen Klub og ID/DS-klubben. Der var ingen bemærkninger til regnskabet.

Ændring af opsparede midler: de 25 kr. pr. medlem fra reservedelsindkøb overgår til klubkassen, da det ikke skønnes nødvendigt at tilføre reservedelskassen flere penge.

Valg til bestyrelsen: Steen Jensen blev valgt til nyt medlem af bestyrelsen. John Reeke fortsætter som suppleant. Jørgen Broen blev valgt til revisor, Finn Lyster blev valgt til revisorsuppleant.

Indkomne forslag: Bestyrelsens forslag til vedtagtsændringer blev vedtaget.

Forslag til vedtægtændringer:

Gammel formulering:

§ 5 Kontingenter

Kontingentets størrelse beregnes af bestyrelsen og stadfæstes på den årlige generalforsamling.

Kontingentet gælder for perioden 1. januar til 31. december. Ved indmeldelse efter 1. august reduceres beløbet med 50%.

Ny formulering:

§ 5 Kontingenter og regnskab

Kontingentets størrelse beregnes af bestyrelsen og stadfæstes på den årlige generalforsamling, der tillige kan vedtage, at der skal opkræves et indmeldelsesgebyr.

Kontingentet gælder for perioden 1. januar til 31. december i det på generalforsamlingen næst følgende år. Ved indmeldelse efter 1. august reduceres beløbet med 50%.

Regnskabsåret er kalenderåret. Regnskabet opgøres efter sædvanlig god regnskabsskik og principper for virksomheder og skal vise årets resultat af indtægter og udgifter samt aktiver og passiver pr. 31. december.

Regnskabet meddeles i hovedtal i klubbladet senest 2 måneder efter regnskabsårets udløb og godkendes på førstkomende generalforsamling året efter.

Endvidere andres:

§ 11 Generalforsamlingens dagsorden

Pkt. 3: Kassereren fremlægger revideret regnskab fra alle klubbens afdelinger til godkendelse.

Såvidt vedtægtændringerne.

Eventuelt: Sommertræf 92?? Generalforsamling i foråret?

Vognlisten: Skriv til Kim eller Steen, hvis der er ændringen i forhold til den gamle liste.

ref: Benny Jensen.

Bestyrelsesmøde 9.11.91

Hele bestyrelsen var tilstede ved mødet, der blev afholdt i forbindelse med lokalmødet hos familien Meldgård (Pølse-Ole).

Pkt. 1. Regnskab.

Jens Sanning efterlyser tilstrækkelige regnskaber fra klubbens afdelinger, specielt klubbutikken, da der ifølge nyt forslag til vedtægtændringer skal aflæg-

ges samlet revideret regnskab fra alle klubbens afdelinger. Dette samlede regnskab skal kassereren aflægge. Desuden savner Sanning opgørelse/status fra klubbutikken.

Det aftales at Sanning laver retningslinier for regnskabsføringen for klubbens afdelinger og at der laves status pr. 31/12-1991.

Pkt. 2. Konstituering af bestyrelsen. Kim Clasen - formand. Genvalgt af generalforsamlingen.

Jens Sanning - kasserer.
Steen Jensen - reservedelsforvalter.
Benny A Jensen - Klubbutik.
Jørgen Kjør - sekretær.

Pkt. 3. Økonomi resten af året og i 1992. Kassereren oplyser, at det hele ser fornuftigt ud.

Pkt. 4. Generalforsamlingen i 1992. Grundet det 9. ICCCR afholdes der ikke normalt Sommertræf og derfor kan generalforsamlingen heller ikke afholdes som normalt. Det besluttes at afholde generalforsamlingen efter 9. ICCCR! Generalforsamlingen afholdes i stedet for i forbindelse med et slags minitræf hos Jørgen Kjør i Hadsten i slutningen af september 1992. Indkaldelse udsendes.

Pkt. 5. Referat fra Motorhistorisk Samråd - se andetsteds i bladet.

Pkt. 6. Komende aktiviteter (incl 1992). Kim arbejder med en vognliste, så hvis du har ændringer, er det absolut sidste chance. Der er planlagt lokalmøder øst for Bæltet og blandt andet ledningsnet, motorjustering og vedligeholdelse. Der opfordres til at der planlægges lidt flere aktiviteter. Blandt andet ideer om fælles udflugter og skovture. Klubbens medlemmer opfordres til at være lidt aktive!

Pkt. 7. TAD på 9ICCCR

Snak om jubilæumsskrift/nummer om vor klubs 10-års jubilæum. Redaktionen skal opfordres til at lave et særnummer af Traction Spécial med tilskud fra jubilæumskontoen til at financiere dette.

Det foreslås at der afholdes en reception på 9ICCCR for at markere klubbens 10 år. Alle klubbens medlemmer inviteres sammen med repræsentanter fra alle udenlandske klubber. Der efterlyses samtidig medlemmer der har ideer og vil hjælpe bestyrelsen med afvikling af denne reception. Kim forslår en fællesnordisk stand for traction-klubberne og salg af klubeffekter og reservedele. Klubbutikbestyrerne Steen og Benny kontakter de andre klubber for eventuelle aftaler.

Pkt. 8. AMICALE.

Kim skal til møde i Holland, hvor love og vedtægter for den nye struktur skal laves og vedtages og bestyrelse vælges.

Pkt. 9. Eventuelt.

Bestyrelsen håber på og går ud fra at vor redaktion af klubbladet vil fortsætte det flotte arbejde. Tak for en flot indsats! Næste møde afholdes den sidste weekend i februar på Sjælland.

Ref.: Jørgen Kjør.



Generalforsamling d. 2.11.91

Årsmødet/generalforsamlingen blev afholdt i Nyborg og der var repræsentanter for de tilsluttede klubber, de to klubber der søgte om optagelse og repræsentanter for de forenede amerikanerbilklubber der ikke rettidigt havde søgt om optagelse. Dirigent og referent valgte inden de forskellige medlemsklubbers medlemstal justeredes og antal stemmer gjordes op. Vor klub TAD har p.t. 3 stemmer, med hvilke vi kan gøre vor indflydelse gældende og hvorefter vi betaler kontingent.

Rover Owner's Club og Dansk Consul, Zephyr og Zodiac klub havde rettidigt søgt om medlemskab og repræsentanter for disse klubber gennemgik kort hvad de stod for og de blev eenstemmig optaget i Motorhistorisk Samråd.

Formanden for forretningsudvalget Fritz Knudsen (DVK) gennemgik forretningsudvalgets beretning. Her orienteredes om den positive udvikling i Samrådets arbejde og at samrådet var ved at gøre sig synligt blandt andet overfor myndighederne. Han omtalte de nok største resultater, der var umiddelbart synlige, nemlig dispensationen omkring lygteføring, den rullende grænse for afgiftsberigtigelse af køretøjer. Fremskrivningen af 1939-ordningen til at omfatte køretøjer over 35 år. Det har jo stor betydning ved import af blandt andet vore tractioner. Ligeledes var der givet lovning på en rullende grænse for kvart vægtgift, når der igen skal laves lovændring på dette område. Igen noget af betydning for os.

Forretningsudvalget havde foranlediget indsamling af love og forskellige regler

og dispensationer på vort område. Disse blev uddelt til alle klubber. Det overvejes om disse skal sendes ud til alle medlemmer i TAD, men i hvert fald vil bestyrelsen have et sæt, der kan rekvireres.

Der efterlystes i beretningen initiativer og forslag til disse fra de forskellige medlemsklubber.

Derefter gennemgik kassereren Henrik Thorstrup (KFAK) regnskabet, der viste et underskud. Ligeledes blev der fremlagt budget for næste år. Der er brug for lidt flere midler for at fremme arbejdet i samrådet.

Der var lidt diskussion om Dansk Veteranbil Klubs rolle i de forskellige sager, men konklusionen på dette blev, at samrådet nu består af 12 suveræne klubber, der i fællesskab vælger et forretningsudvalg, der igen har kompetence til at uddelegere forskellige arbejdsopgaver. Og her kan det jo være oplagt at bruge DVK's erfaringer og kontakter. Det aftaltes at alle resultater fra samrådet skulle publiceres samtidigt til alle klubber.

Valg til forretningsudvalget: Dette består som bekendt af tre personer. To af de tidligere modtog genvalg og undertegnede blev foreslået til den tredje plads. Jeg modtog dette valg, og vor klub har nu en person i forretningsudvalget, med hvad det medfører af fordele og ulemper.

Næste års kontingent blev fastsat til 100 kr. pr. stemme, det vil sige 300,- til vor klub. Rørende billigt, når man ser på hvilke resultater der er mulighed for.

Løbsdatoer blev afleveret til en fælles løbskalender.

Forenede Danske Amerikanerbilklubber fortalte om deres klubber og det aftaltes at de kan søge optagelse næste år. Forretningsudvalget vil gennemgå deres materiale til denne tid.

Et positivt møde sluttede med indtrykket af, at samarbejdet i Motorhistorisk Samråd sikkert vil blive styrket de kommende år.

Jørgen Kjær.

ZX-i Bræstrup

Citroën Danmark havde inviteret samtlige medlemmer af Citroën-klubber i landet til præsentation af den nye ZX-model hos Bræstrup Motor Co, Bræstrup.

For uvidende sjællændere m.v. kan det oplyses, at Bræstrup er en mindre by,

beliggende midtvejs mellem Silkeborg og Horsens.

Autoforhandleren var nyligt blevet autoriseret Citroën-forhandler og stillede velvilligt sine lokaler til rådighed for arrangementet.

For at skabe lidt PR omkring arrangementet, fik vi den idé sammen med en repræsentant for ID/DS-klubben og Dansk Citroën Klub, at vi ville prøve at samle så mange modeller som muligt, som en slags opvisning.

Det lykkedes også at finde de fleste fra 1937 til idag, der manglede vist kun en SM. Ca. 35 køretøjer modtes på parkeringspladsen ved Hotel Pejsegården, og i samlet kortege kørte vi de små 2 km til Citroën. Tilskueraantal til køreturen var begrænset, enten fordi det var midt i kirketiden - eller også fordi det var for tidligt på en søndag (kl. 10.30).

Men vi fik da parkeret alle bilerne og blev i salgslokalet budt velkommen med kaffe og the.

Værkstedet var blevet omdannet til filmforevisningslokale, og vi så en række spændende film og billeder både om ZX og dens konstruktion samt film fra Citroënfabrikkerne i Frankrig. Det blev oplyst, at der var ca. 58.000 beskæftigede i PSA-koncernen, men vi så nu kun robotter. En moderne bil er næsten uberørt af menneskehånd under hele produktionsprocessen. Det var fantastisk af se.

Man kan nu også bedre forstå, hvorfor en moderne bil er så svar at skille ad for amatører. Citroën gør idag meget ud af finish og holdbarhed. Gamle tiders myter er ved at blive manet i jorden!

Efter filmforevisningen var der lejlighed til at prøvekøre ZX i 4 forskellige modelvariationer. En særdeles veltilrettelagt prøvekørsel. Turen var forudbestemt (ca. 19 km), så ingen følte sig fristet til at beslægtlægge en bil i timevis. Meget veltilrettelagt.

Mens vi ventede på en ledig bil, kunne vi stille sulten med lækre sandwich og tørsten med diverse vand og (for ikke-kørere) både rød- og hvidvin af det kendte Citroënmærke.

Foruden ZX var der naturligvis også lejlighed til at se på andre af Citroëns interessante modeller.

Traction Avant Danmark retter herved en stor tak til både Bræstrup Motor Co, og Citroën Danmark for arrangementet.

Jens Sanning.



Gruppefotografering ved bagsiden af den unikke smukke Vasilij Blasjennyj-katedral.

Amsterdam - Moskva - Amsterdam 1991

2. del.

Det er blevet onsdag den 24/7-91. Sidst på eftermiddagen ankommer 100 oldtimere med følgebiler til Moskva, efter at have tilbagelagt 3.500 km fra Amsterdam.

Naturligvis kribler det lidt for at komme ind til bymidten og efter indkvarteringen tager vi bussen ved stoppestedet lige uden for hotellet. Vi finder aldrig rigtigt ud af hvordan man betaler, så derfor kører vi gratis ligesom alle de andre passagerer - men det er noget med at man køber billetter eet eller andet sted i byen og så selv printer dem ugyldige i nogle hullemaskiner som sidder i bussen.

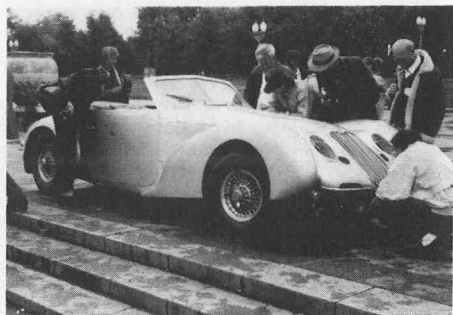
Lidt uden for centrum står der en mini-udgave af Triumfbuen, som er bygget til minde om sejren over Napoleons hær i 1812. Franskvendende indtog Moskva med

næsten $\frac{1}{2}$ million soldater. De fandt en spøgelsesby, forladt af indbyggerne, tomt for værdier, kunst og fødevarer. På et givent tidspunkt satte russiske straffefanger flere steder ild på byen og to tredjedele af bygningerne gik op i røg, da husene dengang hovedsagelig var opført af træ. Allerede i oktober satte den voldsomme russiske vinter ind og størsteparten af den franske hær blev tilintetgjort af sult og kulde. Kun 10.000 mand kom hjem til Frankrig efter Bonapartes eventyr.

Ved endestationen tager vi metroen, som er utrolig effektiv og nem at finde ud af. Man kommer 15 kopek (3 øre) i en boks og tager så de rullende trapper langt ned i dybet. Der er fart på togene, som kører i flere etager og der er kun to minutter mellem hver afgang. Hver station er et kunstværk i sig selv og metroen fragter 3 millioner passagerer hver dag. Hele aftenen går vi rundt og studerer byen med de enorme bygninger.

Næste morgen kører alle vores biler i kortage gennem Moskva og lines op i Gorki parken, hvor vi mødes med den russiske vateranbilklub, som bl.a. er repræsenteret med Mercedes, russiskbygget Ford, Opel Kaptajn, Alfa Romeo og forskellige ældre russiske bilmærker. I deres klub har de omkring 200 biler. Restaurering er en by i Rusland. Bilerne er som de nu engang altid har været og de skal bare være kørende, så godt det nu kan lade sig gøre, med alle midler.

Biler fra den russiske vateranbilklub møder os i Gorki-Parken. Øverst Simca 8 og nedenunder en meget sjælden Alfa Romeo sportscabriolet fra 1939. Fra store højtalere lød konstant vestlig popmusik igennem parken.



Fra den Røde Plads. Fra venstre Vauxhall, Horch, DKW Ihle og Tatra. Vauxhallen med de smalle dæk punkterede 21 gange på turen

En ældre russer med stort fuldskæg kommer kørende i en Horch. Han spørger os om vi vil med ind til Den Røde Plads for at blive fotograferet. Vi er så seks biler som følges ad og kører tværs over pladsen da vi finder en åbning i afspærringen. Militsen kommer springende ud fra vagtbygningen og jager os væk, da kørsel på den 700 meter lange plads er forbudt. Nogle bliver også noteret. Tidligere har Horch-manden fortalt os, at han har en 7C Cabriolet holdende hjemme i garagen, så da han kører, følger vi efter ham, 15 km gennem Moskvas gader. Han kører stærkt og kan ikke se os, da han hverken har spejle eller bagrude i kalechen. Da han kører ind i et værkstedskompleks bliver han væk fra os, og vi må søge efter garagen i nogen tid. Tilfældigvis møder vi en fyr som viser sig at være hans søn. Han låser os ind i garagen, hvor Horch'en står parkeret. Desuden står der 8-10 andre veteraner, som skal restaureres, bl.a. Mercedes 540 R, Adler, Steyr og så den som vi er aller mest interesseret i, nemlig en 7C Cabriolet fra 1935, købt i 1989 for 240 rubler. Bilen trænger i høj grad til at få en kærlig hånd, men det bliver nok ikke så længe den befinder sig i Rusland. Efter de nuværende regler må intet fra før 1960 eksporteres. Efter at have været der en times tid bliver vi inviteret hjem

til ham for at se hans 40 gamle motorcykler, hvoraf nogle er ved at blive istandsat. Iblandt dem er 5 Harley Davidson, flere BMW, BSA, Indian og forskellige vesteuropæiske og russiske maskiner. Selvom han ikke taler fremmed sprog går det fint med at forstå hinanden. Senere viser han os vej til vores hotel ved at køre foran os i sin Lada - flink fyr!

Medens vi er i Moskva har vi en dansk-talende guide som hedder Micha og om fredagen tager vi med bus på sight-seeing, hvor han fortæller om de store bygninger i byen, der grundlagdes i 1147. Vi er inde i et gammelt kloster og beskuer byen fra et højtliggende sted i nærheden af OL-stadion. Vi stopper også ved forskellige souvenirbutikker, hvor der bliver solgt ægte russisk kunst. Hver gang bussen holder, bliver man på det nærmeste overfaldet af gadehandlere som vil sælge ure, postkort, babuskaer og andre ting. I det store varehus, GUM, som ligger ved Den Røde Plads er udvalget af varer meget beskedent, med tomme hylder overalt, unødvendige varer bliver sjældent produceret i landet.

Gemt bag en masse ragelse i en garage i et skummelt værkstedsområde i udkanten af Moskva står denne dejlige Citroen 7 C, cabriolet 1935, som Henrik lod sig forevige sammen med.



Kreml, som betyder fæstning, er omgivet af en 2200 meter lang og 3 meter tyk mur, med 20 flotte tårne. Der er 7 kirker, hvoraf vi er inde i Makhail-katedralen, hvor de fleste gamle zarere ligger begravet. Lørdag aften er vi på Moskvas fornemste restaurant, hvor vi får serveret 7 retter mad. Der er også underholdning hele aftenen af russiske artister og musikere.

Efter at have tilbragt 4 dage i Moskva skal det blive skønt at komme ud at køre på landevejene igen, men inden da skal der lige være gruppefotografering foran Vasilij-katedralen som blev indviet i 1560. Derefter op over broen hvor Mathias Rust landede med sit sportsfly (broen kaldes nu i folkemunde Rust-broen).

Vi finder med lidt besvær vejen sydpå mod byen Oryol, som har 300.000 indbyggere. Nogle hollændere kommer ind på en forkert rutevej og bliver stoppet af russisk politi, som beder dem køre den rigtige vej. Der bliver altså holdt lidt øje med hvad vi foretager os i landet. Efter 380 kilometers kørsel ankommer vi til hotellet og går straks i gang med at skifte gearkassen, da den stadigvæk godt kan lide at springe ud af 3. gear, på grund af synkromesh'en. Den er blevet lidt tyndslidt i rillen hvor skiftegeaflen går i indgreb. De russiske vagter er meget interesseret i vores lille reparation og een af dem giver os nogle flotte ikoner.

Den følgende dag begiver vi os ud på turens længste enkeltrute som er på 600 km. Efter et par hundrede kilometer passeres grænsen til Ukraine, som er Sovjets næststørste republik med befolkning og areal på størrelse med Frankrig. Området kaldes for Sovjets kornkammer, og når man ser disse kæmpearealer som er udlagt til korn dyrkning, undrer man sig over hvorfor der er fødevaremangel. 30% af arbejdsstyrken er beskæftiget i de store kollektivbrug som bliver centralt styret fra Moskva. Alt selvstændigt initiativ er forlængst kvalt. Sammenlignet med en dansk kornmark er udbyttet kun en tredjedel på grund af dårlig pløjning og manglende gødning. Selvom der er ansat 3 millioner inspektører til at kontrollere landbruget er det almindeligt at stald-



Traktioner på række på den brolagte Røde Plads. Nedenunder ses Zartårnet hvorfra Ivan den Grusomme nød at se på henrettelser, som dengang foregik på den Røde Plads. I midten ses familien Broen i deres fine Sport. Bilen og katedralen er på mange måder to alen ud af et stykke. De brød

begge hver på deres område med en række gængse forestillinger om hvordan tingene skulle laves. Vasilij Katedralen byder med sine ni selvstændige kapeller med tage og spir som frøkappler med de traditionelle russiske kirker med stramme kvadratiske kirkerum.

gødning bliver brændt af, og kunstgødning havner i floder og åer. Det er for besværligt at gøde den udpinte jord, for bønderne får jo lige meget i løn om de bestiller noget eller ej. Henimod en tredjedel af de høstede afgrøder går igen tabt på grund af manglende lagerplads og meget bliver slet ikke høstet, da maskinparken er nedslidt og forældet. Planen fastsætter ganske bestemte datoer for såning og høst, uanset vejret selvom kornet ikke er modnet. Dertil kommer at der er mangel på brændstof og befordringsmuligheder og man holder normalt fyraften inden middag, så man kan komme igang med vodkaflaskerne.

Turen fortsætter ad den støvede, tosporede hovedvej. Hvor der er jordvej er hullerne mere behagelige at køre over end dem på asfaltvejene, som har skarpe kanter. Ved alle byerne er der kontrolposter som kaldes RAM. Ødelagte og smadrede biler er udstille på ramper til skræk og advarsel for trafikanterne. Af og til bliver bommene nedsænket og politiet kræver rubler af de forrest holdende biler, ellers kan man ikke komme videre - en let måde at tjene penge på.



Bilerne var som regel anbragt bag lås og slå i hotellernes gårde. Om morgenen kunne det tage en times tid at få lirket ud igen. De russiske veje er et kapitel for sig selv. Ofte står de kun af jord og sten hvilket tog hårdt på undervognen og krævede næsten daglige vognvaskninger.



2 CV og Renault Dauphine ved en tankstation i bjergene. Der kunne være over 100 km mellem hver station.

Langs vejen er der mange storkereder - omkring 30.000 par yngler i området. For at slippe af med varmen fra motorrummet er der flere af tractionerne som lader bagerste del af motorhjelmen være åben. Man sætter elastikker fra håndtagene ned omkring skærmene og sætter et par oldåser i klemme. Det ser samtidig festligt ud.

Endelig efter 10 timers kørsel er vi fremme i hovedstaden Kiev, med 2 mill. indbyggere. Det kniber med at finde hotellet som ligger 20 kilometer udenfor byen, men en flink ukrainer med en Lada guider os derud. Det er lokalbefolkningen i Sovjet meget flinke til. Selvom der er forudbestilt hotelværelser er der desværre ikke plads til mere end halvdelen af os, så folk må vente til sent på aftenen før der, under stort postyr, bliver skaffet værelser på et andet hotel.

På grund af for mange tæsk på de stenede veje er der gået hul i vores lydpotte. Mens vi spiser har hotellets varmemester svejset det sammen for os. Den polske Tatra fra 1928 har en ventil der sidder fast og må have den ene cylinder afmonteret. Ved 23-tiden bryder et forrygende uvejr løs med regn, lyn og torden. Vi får skubbet Tatra'en ind under et halvtag og står så der og venter på opholdsvejr, så vi kan komme til at montere vores udstødning. Da er det man står og kommer til at tænke lidt for sig selv: Hvad i alverden laver vi egentlig her, flere tusinde kilometer hjemmefra, med lydpotte og rør i hænderne, midt om natten, i mørke kun afbrudt af de utallige lyn på himmelen?

Historien går et godt stykke tilbage i tiden! Som bekendt lancerede André Citroën i 1934 sin nye sensationelle forhjulstrækker og kort tid efter kørte franskmanden Francois Lecot i een af de nye vidunderbiler strækningen Paris-Moskva-Paris på 48 timer (En historie vi håber at komme tilbage med! -red.). Ved Tractionens 50-års jubilæum i 1984 arrangerede den hollandske klub en tilsvarende tur for 130 tractioner fra forskellige lande. Turen dengang gik gennem Skandinavien og Leningrad. Den blev så stor en succes, at bilklubben CAAR ville gentage rallyet, blot med den forskel at alle bilmærker fra før 1960 måtte komme med på turen.

Men nu står vi altså der, under det utætte halvtag og drikker tjekkiske dåseøl sammen med de to polakker. Ved 1-tiden bliver vi enige om at vente til næste morgen med vores reparationer. Vi havde med noget besvær fået tildelt en fugtig bræddehytte et par hundrede meter inde

i skoven ved hotellet. Efter en del søgen med lommelygten finder vi hytten, men inden vi går i seng må vi lige lukke for hovedhanen, da vandet på toilet og håndvask løber om kap med nedbøren udenfor.

Næste morgen er uvejret drevet over og udstødningen bliver monteret. Tatra-manden har været tidligt oppe, færdigrepåret bilen og er kørt afsted med sin DKW-gruppe. De 320 kilometer til byen Rovno bliver tilbagelagt på 7 timer og ukrainerne gør store øjne når de ser på disse mærkelige vesterlændinge, som tørrer tøj ud af vinduerne på deres gamle biler. Ved hotel Mir må Ford Popular'en have motoren ud, en Singer ha' toppen af og Goliath'en kommer på fejlblad med gearskifteproblemer.

Hele aftenen er der hyggeligt samvær med nogle af de mange hundrede mennesker som har samlet sig ved hotellet. Det er normalt at republikkerne bytter varer med hinanden, men Ukraine holder sit korn tilbage i håb om at priserne stiger. Derfor får de heller ikke meget brandstof fra andre republikker. Desuden er brandstofkvaliteten det ringeste i hele Sovjet hvilket man tydeligt kan mærke på motorgangen.

Ved ankomst til byen Lvov, med 650.000 indbyggere, eskorterer politiet os gennem bymidten til Ukraine stadion, hvor bilerne låses inde på en parkeringsplads og turistbusser kører os til hotellet midt i byen. Hele aftenen går vi på opdagelse i den livlige by, hvor bänkene er optaget af skakspillende mennesker og hvor der er lange køer foran vodka-forretningerne, som blot består af et åbent vindue i en stuelejlighed.

Den følgende morgen må udstødningen igen lige have et par svejseklatter, da udkørslen fra parkeringspladsen er lidt for ujævn. Politiet stopper al færdsel da de sluser os ud af byen. Den dag bliver det til 260 km i Karpaterbjergene med meget smuk udsigt. I et sådant kuperet terræn mister en 11'er ikke pusten, her hvor de gamle huse forlængst har tabt pusten. Hver landsby har sin egen gamle kirke, mange har flotte løgkupper, hvilket er Sovjets stolthed. Rundt omkring i riget knejser de sig som ildtunger mod himmelen i tusindtal. Kuppelekspertes kan som regel se hvor gamle de er, da formen på kupperne gradvist har forandret sig med tiden. I tidligere faser mindede de om militærhjelme, tækket med blyplader. I middelalderen byggedes de meget bredere og blev belagt med bladguld eller spåner af poppeltræ. Senere opførtes snoede og

flettede kupler som bemales i forskellige farver - herved får tårnafslutningen et meget udtryksfuldt træk.

Vejret er godt med 30 varmegrader og Citroën B2 fra 1922 må da også have monteret nogle hjemmelavede plader på køleren, så der kan sluses noget mere luft ind imod ribberne. Desuden er der 2 DS'er og en 2CV fra 1960 med på turen. Cadillac 1955, Daf 1960 og Renault Dauphine 1958 er også repræsenteret. Af og til må man stoppe, fordi der står køer (dyr) midt på vejen.

På hotellet i Uzgorod er vandforsyningen afbrudt af een eller anden grund. Om aftenen går det livligt til, med levende musik og dans i restauranten. Tjenerne er lidt sure over at folk ikke vil forlade festlighederne før flere timer efter normal lukketid - det er jo sidste dag i Sovjet - landet hvor der er for lidt af alting, undtagen indbyggere.

Om morgenen holder der en Citroën 7C fra 1935 foran hotellet. Ægteparret som ejer den er stolt af at kunne fremvise deres gul/sorte bil, som tilsyneladende er i god stand. Nu ved vi at der mindst er to tractioner, som befinder sig i USSR.

Inden vi med politieskorte kører til den ungarske grænse købes ammunition til motorerne for vores sidste rubler, da sovjetisk mønt jo ikke er konvertibel til

vestlige valutaer. Vi forlader den nedslidte stormagt og passerer forholdsvis hurtigt de to grænseposter, som ligger på hver sin side af en bro. Der tages afsked med boghandlerfamilien i Chevroletten fra Kibak som skal hjem og passe sine forpligtelser. I en lille by finder vi hurtigt en god restaurant og spiser os mætte i suppe og ungarsk gullasch. Flere havde tabt adskillige pund i de sidste 14 dage, da man faktisk kun fik det halve af hvad man kunne spise i Sovjet. Det er også skønt igen at campere, denne dag i Debrechen. Der er to overnatninger i Budapest og der bliver klappet højt, da

Sovjet pige årgang ?, men Citroënen er ihvertfald en 7C fra 35. Vi lovede at sende et par nye dørhåndtag, da de gamle var brækkede.



to englændere kommer kørende ind på campingpladsen. Sidste dag i Ukraine var deres pas blevet stjålet fra handskerummet i Borgward Isabella'en, så de måtte flyve til Moskva for at få nødpas fra den engelske ambassade.

Donau's brede deler hovedstaden i to forskellige dele - i vest er der bjerge og bakker og det kongelige slot. Her er alle huse, kirker og paladser fredede. I øst den flade travle by med de mange forretningsgader. Vi sejler under nogle af de otte rigt udsmykkede broer og forbi øen der har fået navn efter nonnen Margarete.

Som sædvanlig er der småreparationer på de forskellige biler. I dag er det en Austin Sommeret 1954, som skal have skiftet toppakning, men manden havde glemt at ta' en ny med hjemmefra. Den må sendes fra Holland med Wegenwacht og er fremme i løbet af et døgn.

Inden vi kører videre til Győr, prøvekøres en Trabant som ejes af en tidligere østtysker i naboteltet. Győr har en fantastisk centrumidyl og de gamle huse er smukt restaurerede.

Hele krom- og stålslangen bugter sig gennem landskabet og langs Donau, som desværre ikke mere er blå. Man kan se at der har været store oversvømmelser nogle dage forinden og floden er i øjeblikket 3-4 meter over daglig vande. Grænsen til Østrig passeres nonstop.

Den østrigske veteranbilkub tager pænt imod os og guider os til Heldensplatz i Wien, hvor der er opstilling. Blandt deres biler er verdens ældste Steyr fra 1920, en stor flot åben bil med 6-cylindret motor. Byen bliver nøje studeret i nogle timer, hvorefter campingpladsen i



Citroën B2 af den allerførste årgang klargøres med henblik på afkøling i Ukraine - dvs. motorhjelmen afmonteres.

Øverst fransk sport flot dekoreret med streemere og skilte Amsterdam- Moskva- Amsterdam. I midten en hollandsk sport taber højre forhjul med 80 km/h. Motriken bliver inde i hjulkapslen og 20 mm gods bliver fræset af ankerpladen. en time efter kører den igen. Nederst ses en sort hollandsk Commerciale med røde hjul og campingvogn, som haverere med ødelagt spidshjul. En gearkasse lånes af en franskmand, men det betyder en højere gearering fra 8/31 til 9/31 med deraf forringet trækraft.

Tullu bliver invaderet. Bilerne samles på en plads foran byen rådhus og borgmesteren holder tale. Om aftenen er der kom sammen i en sportshal på byens regning.

I Passau er det lokale TV ude at filme de gamle biler og ved Nürnberg er alle indkvarteret på en brandstation. Brandmændene henter en II Sport som har tabt et forhjul og værkstedet bruges flittigt til servicering af vores biler. Nogle får også en tur til vejrs i kurven på brandsprøjten.

Det bliver til en enkelt overnatning i Mainz, men forinden besøges et frilandsmuseum, hvor 65 gamle huse er nedrevet forskellige steder i Tyskland og opstillet her. Der gøres også ophold nogle timer i den maleriske by Rothenburg, hvis bygninger fra 1600-tallet indgik skader i 2. verdenskrig.

Tractionerne opleves rigtig i deres rette element i Eiffelbjergene, hvor det går op og ned og gennem mange hårnålesving. Flere kører med combi-camp eller campingvogne. De har sat en lavere udveksling i gearkassen (8x31) og får hermed en udmærket trækraft ved bjergkørsel.

Hvert år i august kommer flere hundrede klassiske biler og kører race i tre dage på Nürburgring. Det passer fint at det

netop er denne weekend hvor vi kommer forbi. 30-40 af vores biler parkeres på inderkredsen sammen med mange andre oldtimere og hele motorsportens historie opleves som et farverigt skuespil. Efter nogle timers ophold kører vi til Maastricht i Holland.

Det er blevet søndag den 11. august og vi begiver os ud på turen sidste rute på 240 km til Amsterdam. En del af franskmændene er kørt hjem fra det sydlige Tyskland. Mange mennesker står ved vejene og vinker, en del er bekendte til hollandske deltagere.

Afslutningen foregår ved Ikea og folk er utroligt glade for at have gennemført dette rally. Champagnepropperne springer og der er medalje til bilejerne. Sammenholdet i vores gruppe har været særdeles godt; var der een som havde et stykke brød tilovers i Sovjet, blev det omgående delt med de andre. De forskellige nationaliteter er blevet smedet sammen og har hjulpet hinanden med reparationer og reservedele. Vi behøver ikke at have dårlig samvittighed overfor vores fortidsklassikere - de er blevet luftet i år, som det jo er meningen - i stedet for at stå og samle støv i garagen!

John Reelee - Henrik Jacobsen.

I Karpaterne er der utrolig smukt, dejlig varmt og meget stille ...



Lokalmøde i Aalborg

Med særpost blev det meddelt, at lokalmødet den 19. oktober var flyttet fra Sønderjylland til det nordlige ditto. Mange opfatter sikkert Nordjylland som Danmarks Sibirien, men det var også meget a'propos idet Jørgen Broen gerne ville vise et par billeder m.v. fra turen Amsterdam-Moskva turen, endnu mens oplevelserne var nogenlunde aktuelle og sikkert også mens vi stadig kan erindre lidt af "det gamle" Østeuropa.

Hans-Henrik blev tvangsindlagt som medarrangør af lokalmødet og efter at have rundet det lokale supermarket (venstre om), fortsat lige frem ca. 4 birke træer og derefter lidt til højre, skulle man være ved hans bopæl. Vi kiggede naturligvis efter en stribe tractioner - men nej! Jeg blev enig med Jette (min kære hustru) om, at det nok alligevel var der, hvor der stod en HY og en CX, så jeg bakkede pænt min IIS på plads i indkørslen.

Stedet viste sig at være rigtigt og huset var allerede fuldt af glade Citroën-folk. Det myldrede ind med folk den næste times tid, men Evas hjemmebag var sandelig også værd at stifte nærmere bekendtskab med.

Det var forøvrigt en stor fornøjelse at se mange nye ansigter. Lad os håbe, at de pågældende har fået mod til også at deltage næste gang.

Mens Jørgen Broen lige ordnede en bryllups kørsel, blev forsamlings vist rundt på Elværket Nordkraft af Jørgens kollega fra NK's informationsafdeling. Det var meget spændende at se og høre om og også rart at slappe lidt af fra "noget med biler".

I mellemtiden var brylluppet (delvis) overstået, idet Hans-Henrik tog den sidste halvdel af kørslen (det siges, at han var på slankekur i 14 dage før at kunne passe sit gamle konfirmationstøj) og Jørgen kunne starte filmforevisningen om Moskva-turen. Nordkraft stillede velvilligt et yderst velegnet lokale til rådighed og den næste times tid (1½?) "drøede vi østpå". Ind i mellem var der høflig selvbetjening. Specielt efter at Jørgen berettede om en gang de købte lyserød hindbærssaft - det var varmt og tørsten var stor. Det viste sig nu at være flydende søbe, så parløren har nok svigtet.

Nærmere gengivelse af billeder, turbeskrivelser og oplevelser er ikke mulig, men alle der læser John Reeles beretning

her i bladet kan få et glimrende indtryk af en formidabel tur. En sand oplevelse for livet. Og da Østeuropa nu (heldigvis) aldrig bliver hvad det har været, ja så må oplevelsen nærmest betegnes som helt og aldeles enestående.

Turens 10.000 km blev af danskerne gennemført med ubetydelige tekniske problemer. Godt gjort.

Vi sprang de sidste 400 billeder over og kørte i bælgravende mørke af mærkelige omveje til noget, der heddes Visse. Der bor Jørgen med hele familien - incl. en hund på størrelse med en kalv.

Utroligt så sulten man kan blive af at se på billeder. Snakken gik livligt omkring bordene og som sædvanlig blev det sent inden de sidste kom afsted.

Vi kan nu føje et nyt kapitel til gode oplevelser med hyggelige mennesker i TAD. Tak til Jørgen og Hans-Henrik og ikke mindst til deres koner.

Der er ingen billeder fra træffet - kun Benny og jeg kørte standsmæssigt, og de biler har I set så mange gange.

Jens Sanning.

Lokalmøde i Ikast

HOS PØLSE-OLE 9/11-91.

Der er jo efterhånden blevet en hel tradition, at der holdes efterstumpemarkedslokalmøde ved den gæstfrie familie Meldgård i Ikast. Denne gang var heller ingen undtagelse.

Da vi havde kigget os møt i alle de stumper der alligevel sagtens kunne undværes kørte vi godt sultne og tørre i halsen ud til Tulstrup, hvor vi kunne kaste os over det dejlige bord fruhen havde tryllet frem. Det er en heldig mand, ham Pølse-Ole. Denne gang var der også en del fra den østlige del af Danmark der var dukket op. Dette skyldtes blandt andet at der blev afholdt bestyrelsesmøde i samme seance.

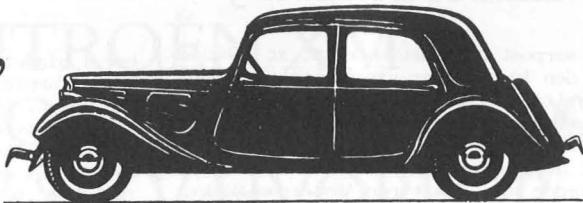
Jeg måtte desværre tage forholdsvis tidligt hjem, da min chauffør Sørensen skulle ud og føre sig frem.

Men en stor tak og en opfordring til den gæstfrie familie om at holde traditionen i hævd fremover.

Tak for et godt møde.

Jørgen Kjær.

Køb & salg, bytte, kontakt-



TRACTION - ANNONCER sendes eller indtelefoneres til:

Peter Juel Jeppesen, Strandgade 10 B, 1401 København K, 31 54 14 27

Klubbens reserveredslager

Bestyrelsen har fordelt opgaverne, hvilket betyder er det er mig (Steen), der fremover skal holde styr på vores reserveredslager.

Lageret er jo ikke voldsomt, men hensigten er, at vi skal forsøge at skabe os et passende lager af sliddele. Her du forslag og kontakter, eller skulle du ligge inde med ting, som du gerne vil tilbyde fællesskabet (idealist), vil det være en stor glæde at høre fra dig. Tidligere har vi indkøbt hovedparten af vores lager i Holland - og det er min plan at hente nye forsyninger først i 1992.

For øjeblikket kan vi tilbyde:

Sorte batterier (uden syre), 2 str.	400,-
Sort tændkabel (kobber), pr.m.	8,-
Kølerslanger	78,-
Toppakninger	125,-
Blinkrelæ	40,-
Strømfordelerdæksel 4/6 cyl.	105,-
Ydre forhjulsløje	140,-
Fiberpakning under karburator	20,-
Gule forlygtepærer, pr. stk.	45,-
Stor vandpumpepakning	33,-
Lille vandpumpepakning	15,-
Tændrør, pr. stk.	10,-
Platinsæt	65,-
Bærekugle manchetter	
Halvmånekiler til fortromler	
Bremeslange for	
Bremeslange bag	
Speedometerkabel	
Koblingskabel	

CITROËN

Sælges:

Citroën B14 1927, åben, flot og velkørende. Evt. bytte!

Citroën 7 UB, 1938, spændende urestaureret varevogn.

Citroën HY 1967, hvide plader, diverse dele.

Citroën HY toppakninger (kobber). Dele samt naturalier modtages som betaling.

Reparationer og vedligeholdelse af Citroën BX tilbydes.

Henv: Steen Jensen, tlf: 48 24 10 08.

Sælges/byttes:

4 nymalede BM-følge (46-52) med hjulkapsler.

Købes:

4 hjulkapsler til Pilotefølge, gerne med "blaksprutter".

Johnny Hansen, tlf: 53 82 09 19.

Sælges:

Citroën 11 Normale 1953. Adskilt, men komplet med masser af nye dele. Karrosseriet er sandblæst, færdigsvejst og grundmalet.

Dagligstue til 11 Sport i rødt velour, komplet med gulvtæpper, sæder, dørsider og loftindtræk. Eventuelt bytte til to forstole med originalt betræk samt gulvtæppe til 11 Sport 1952.

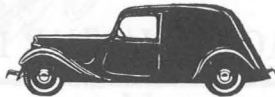
Henv.: Henrik Jacobsen, Norsvej 6B, 1916 Frederiksberg C. Tlf: 31 24 93 81.

Sælges:

Panhard Dyna Z12 1957 - generelt i meget fin stand - motor med defekt plejstangsleje. Vognen kan ses på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør.

Jens Møller Nicolaisen, Tlf: 31 39 53 20.

Mere
Køb & salg:



Sælges:

Reserveudskataloger:

Modelles D No. 604 Tome 1
Modelles D No. 604 Tome 2
GS No. 590
Dyane No. 585
2CV No 576
Dyane No. 543
DS19 No. 466
ID19 No. 470
ID19B No. 528
AZU No. 630
GS No. 649
Dyane No. 644
- No. 627
Ami 8 No. 631
Modelles G No. 624

Pris pr. stk.: kr. 250,-
Stempelringsæt til 2CV, Ø 66 mm. kr. 50,-
LHM-vædskebeholder i blik (ny), kr. 50,-
Forkade til B11, kr. 250,-
Lydpotte til 2CV4, kr. 100,-
2 rund pedalgummi til gl. 2CV, 20 kr/stk.
Ny trækaksel til GS for 9/74, kr. 200,-
Nye hjullejesæt til 2CV/Dyane, kr. 150,-
Til B11 sælges endvidere:

Koblingsplade i ombytning	500,-
Ny koblingsnav (Valeo)	400,-
Pakningssæt til Solex 32PBIC	125,-
Hovedbremsecylinder, Bendix	540,-
Hjulcylinder, for	325,-
Hjulcylinder, bag	325,-
Bremseslanger, for og bag, pr.stk.	150,-
Stempler og foringer, Kolbensmidt	

	dagspris.
Lydpotte med afgangsrør	700,-
4 pilotefølge, pr.stk.	700,-
- eller samlet for	2500,-
Gule forlygtepærer 35/35W, pr.stk.	40,-
Sidestrømskarburator, Solex 30DHT	750,-
Luxus-lygteglas t. Harpoon baglygte	100,-
Ombytningskøler, Sport/Normal	1500,-

Fransk motorcykel sælges: Terrot 250 cm³, med remtræk og karbidlys, urestaureret.

Købes:

Til Y323 (1937) købes hus med justerepind til Jaeger ur samt to følge og en tryk-kontakt til at tænde instrumentlys.

Finn Lyster, Smedebakken 26, 8653 Them.
Tlf: 86 84 72 49, arb: 86 52 15 44.

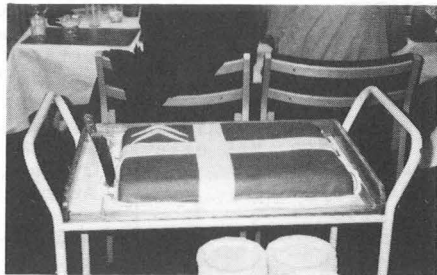
Købes:

Lille kontakt til instrumentlys 712.289.
AX0-plade (riflet) til højre bagskærm.
hjulkapselfbolte 16 mm (621.031).
Højre forkofangerholder (en venstre ditto kan evt. gives i bytte).
Kølergrill til 7C 1939.
Forstole købes: Hvem kan hjælpe med et par Pullmann-sæder, med bredstribet stof (1949-51) i brugt, men brugbar stand? Jeg søger også et brugt, men pænt tappesæt til Sport.

Gerne bytte med andre dele.

Jens Møller Nicolaisen, 31 39 53 20.

— det ren kage, mand!



I sidste nummer af bladet efterlyste vi et billede af Jan-Erik Hanssons fine kage fra sommertræffet. Eva og Jens Geschwendtner sendte hosstående - og vi siger tak, red...

**TRACTION
AVANT
DANMARK**

