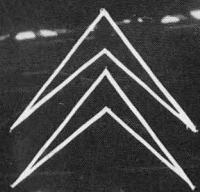


Attraction 184



9. ICCCR

Det 9. Internationale Citroën Car Club Rally afholdes i Herning, Danmark
den 21., 22. og 23. august 1992 **Herning**  **1992**
- et træf for alle Citroën-biler



Mange havde lavet bilen færdig specielt til dette træf, og her er en franskmand, som endda havde malet træflogoet på vognen...

På vej mod det 9. ICCCR

Allerede sent torsdag eftermiddag stod Herning på den anden ende. Vejret var skønt med solskin og varme og en stille køretur igennem Vester-gade afslørede at noget særligt var på færde. Hele fire tractioner, flere D-modeller og forskellige spraglede udgaver af 2CV-racen holdt nonchelangt parkerede med jævne mellemrum - og de havde næsten alle udenlandske nummerplader. Under normale omstændigheder ville jeg have stoppet op og kigget nærmere på bilerne, som jo ikke er hverdagskost i gadebilledet, men denne gang gled jeg bare videre idet jeg holdt øje med afvisere mod "Messecentret". Snart dukkede den første plakat med pile mod Messecentret op, og efter et par km kørsel kørte jeg op ad vejen mod indskrivningen.

Her var der allerede hektisk aktivitet. Norske, svenske, hollandske, tyske, belgiske og danske Citroëner kom rullende ind på pladsen i små grupper. Inde i hallen sad folk fra indskrivningsgruppen allerede bænket ved to lange borde - nogle talte engelsk, andre tysk og enkelte også fransk. En del mennesker trængtes omkring bordene. De som havde tilmeldt sig træffet havde en tilmeldingsseddel med et løbenummer, så det tog ikke folkene ved bordene lang tid at finde adgangstegn, spisebilletter m.v. frem. En anelse mere besværligt var det for de som kom uden tilmelding. Betaling for deltagelse og camping m.v. måtte ske på stedet i passende mønt. Alt blev klaret rimeligt hurtigt og kun punktvis var der kø. Stemningen var forventningsfuld hos arrangørerne og de fremmødte deltagere, hvoraf mange havde kørt langt for at nå frem, og de mange stemmers forskellige tungemål blandede sig til en høj summen.

Efter indskrivningen blev man af CF-folk guidet ind på arealerne for at finde plads til camping. På pladsen var der om muligt endnu større aktivitet med biler, campingvogne, HY-campere og børn og voksne, der kom og gik i spredt orden.



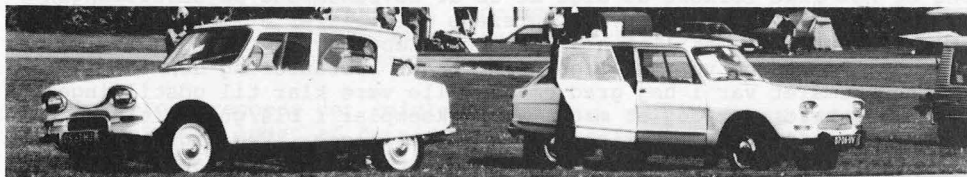
Her er endnu et billede af Jens Møller Nicolaisen og Mette Kuhn Larsen i den nyrestaurede varevogn, der uden tvivl er den mest afbildede bil i dette nummer. Det skal dog ikke afholde os fra at vise dette billede. Er det ikke godt?



De først ankomne Citroënister slog sig ned på et stort set øde terræn. Det skulle hurtigt ændre sig kraftigt.



Denne cabriolet i pæn brugsstand blev kørt af et ældre fransk ægtepar.

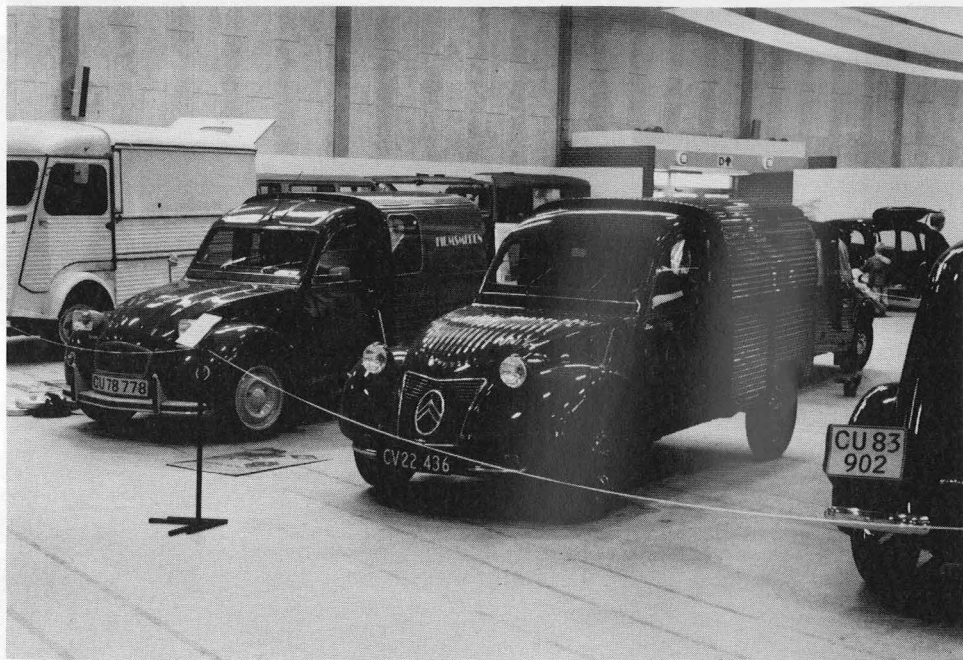


Ami6 og Ami8 - nogle modeller, der bliver mere og mere populære.

Museum

Et kig ind i Hal C hvor stumpemarkedet og Citroën-museet skulle åbne næste morgen viste, at også her var der travlt. Biler, trailere, trækvogne, bordplader og skillevægge blev slæbt ind, og ud på lange borde blev reservedele, bøger, blade, dæk, oliedunke og andre ting lagt frem til salg.

Museet var under opbygning under temaet "Citroën i arbejdstøjet", og netop denne titel var fint dækkende for aktivitetsniveauet. fire lastbiler - to stk. T 23, en U 23 og en NY450 - var kørt ind og i dagens anledning garneret med en række tids- og biltypiske effekter. Lastbilerne flankerede udstillingen mod stumpemarkedet og i midten blev der gjort plads til en række af Citroëns lettere varebiler.



Fritz Trøst Hansens to varebiler. Rene perler.

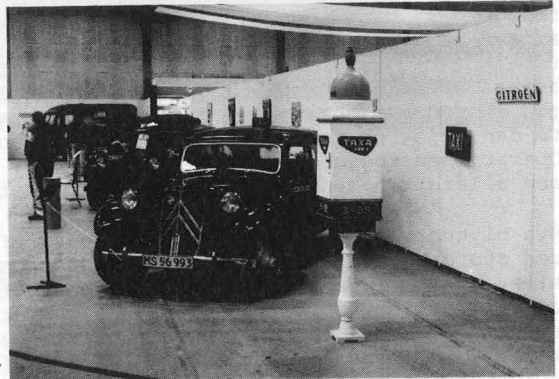
Det er nok ikke forkert at sige at et af hovednumrene på udstillingen skulle være de fundne og nyrestaurerede eksemplarer af den legendariske 11'er varevogn fremstillet hos Citroën i København i begyndelsen af 50'erne. Tre vogne var under gennemgribende restaurering denne sommer, men spørgsmålet var i høj grad om de ville være klar til udstillingen? Foreløbig holdt der dog et meget fint eksemplar i blå/gule Citroën farver og med den karakteristiske træjalousibagdør. Ved siden af stod 2CV AZU-varevognen - i periodens begyndelse aldrig kendt som andet end Citroën-"vaskebrædt". Bagest sås de større personbilsprægede salonvogne - GSA break og CX break. Langs udstillingens bagvægge sås et udvalg af



NY450 og to stk. 23-lastbiler



Formentlig den ældste HY i Danmark



Taxi...

vare- og taxibilene startende med B 14 commerciale 1927, HY "skapsbil", som svenskerne siger, 11 Familiare og 11 Limousine. Langs ydervæggen blev der plads til en lille kortege med en D-model Break plus en trailer med en SM i svøb, samt i behørig afstand en fin GS Birotor. Kort sagt var der virkelig blevet samlet en varieret buket af Citroëns bidrag til vare- og persontransporten i Danmark.

Regnvej...

Hen på aftenen blæste det op, man fornemmede et omslag i vejret, og så kom regnen - stille og roligt i gode mængder, men hva' Søren - det var jo nok kun en byge. Denne sommer havde ihvertfald ikke til dette øjeblik skuffet nogen (rent solmæssigt).

Fredag morgen regnede det imidlertid stadig, men Voldborg lovede opklaring fra vest i løbet af formiddagen, så til trods for nattens mareridt i teltene, var stemningen tålelig både på campingpladsen og i indskrivningen. Nye glade deltagere blev også ved med at komme dumpende som om intet var hændt.



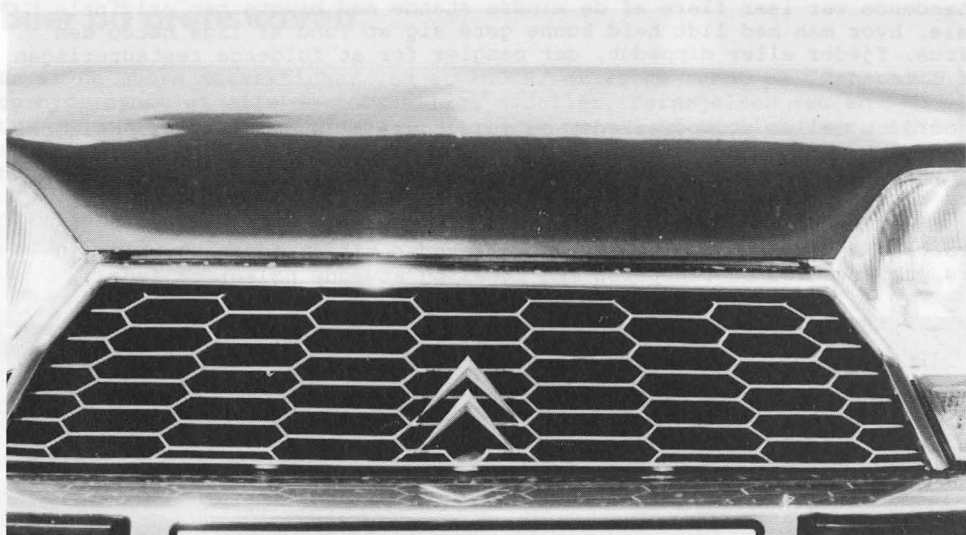
Ude omkring på arealerne var der masser af opgaver at tage fat på. Dels var der bjærgning af druknet teltudstyr, omdirigering af trafikken fra de mest vandlidende områder etc., men nok så vigtigt var opsætning af den store "chevron-portal" i forsølvet træ, som træfgruppen havde fabrikeret dagen i forvejen. Den lå i vand på grønsværen og skulle blot hejses op i lodret stilling over indkørselsvejen. Et hold på ti personer gik i gang med opgaven på trods af bygerne og blæsten. Det lykkedes at få den rejst og fastgjort til den bløde undergrund med lange barduner. Operationen tog godt et par timer og blev gennemført i en samarbejdsånd som ellers kun kendes fra uddannede dykkerhold.

Nye blytunge regnvejrsskyer drev fredag eftermiddag ind over pladsen, og den store hal C var simpelthen redningen efterhånden som det gik op for alle, at den lovede opklaring fra vest udeblev. I hallen kunne bekvemt og halvdiskret tørres tøj og vådt hår, der kunne spises i cafeteriet eller den medbragte mad kunne indtages, her kunne snakkes, hygges, leges og slappes af midt imellem et hav af reservedele, museums- og klubaktiviteter.

Omdrejningspunktet i stadig stærkere bevægelse efterhånden som dagen skred frem var informationsstanden. Her var et hold af travle medarbejdere fra Herning Turistbureau, sammen med træfgruppen, i gang med at klare bestillinger på lørdagsdiner'en, foruden at de pr. telefon og fax fremskaffede et ukendt antal indendørs overnatningsmuligheder, lige ud af den blå luft. Pigerne fra bureauet ordnede på ægte "blækspruttemaner" paragrafferne og høstede megen velfortjent ros.



Opsætning af indkørselsportalen



Den superflotte bicelle-kølergrill på GS til og med 1976.

Stumpemarked og klubstande

På forhånd var der udlejet omkring 500 løbende meter bordplads til salgsboder og selvom enkelte handlende udeblev i sidste øjeblik, var udvalget rigtig godt i både nyt og brugt til næsten alle Citroën-modeller. Også beslægtede varegrupper så som T-shirts, vin, smøremidler, modelbiler, legetøj og bil-litteratur var rigt repræsenteret. Det var første gang at de store reservedelsforhandlere fra Holland, Tyskland og Frankrig kom til os - og med et næsten komplet reservedelsprogram. Citroën Danmark havde også, med hjælp fra den lokale forhandler, opstillet en flot stand med mange interessante og spændende ting. Handelen gik livligt og mange havde i dagens anledning den lange indkøbsliste med.



Stumpemarked indendørs



Hvor skal vi hen?

Spændende var især flere af de mindre stande med brugte men originale dele, hvor man med lidt held kunne gøre sig et fund af lige netop den skrue, fjeder eller dippetut, der mangler for at fuldende restaureringen af Citroënen.

I området mellem stumpemarkedet og museet var alle danske Citroënklubber repræsenteret med hver deres stand. Her kunne alle - også udlændinge - henvende sig og høre om de danske klubber og købe forskellige effekter fra klubbutikkerne.

Traction Avant Danmark benyttede lejligheden til at fejre klubbens 10 års jubilæum ved en reception med uddeling af røde pølser og fadøl.



Nyd døroplukningen på denne Panhard Dyna



Denne norske taxi kører stadig og var omtalt i bl.a. Attraction 159.



Træfpladsen. De første deltagere var kommet en uge i forvejen - enkelte fordi de havde taget fejl af, hvilken week-end det var.

Biler på grønsværen

En af de store attraktioner ved et ICCCR, er at gå rundt på træfpladsen, og nyde synet af alle de forskellige modeller. Fornøjelsen ved en tur rundt på pladsen mindskes jo desværre en del af dårligt vejr, men selv under bygerne havde mange fundet paraplyerne og regntøjet frem og trodset regnen for at se på varerne.



Cabriolet'er er noget, vi alle drømmer om...



Da lørdagen oprandt med godt vejr myldrede pladsen af biler og mennesker. Området var inddelt i mindre afdelinger, hver med en speciel biltype. De, der ønskede at vise deres biler frem, havde så enten modellen stående fast her, eller kørte derover om formiddagen, så den kunne blive beundret, og så man kunne få en snak med andre med samme type bil.

På en sådan rundtur på pladsen kunne man se stort set hele Citroëns produktprogram helt tilbage til de allerførste modeller fra 1920'erne og op til de sidste nye 1992 modeller. Det sjove ved en sådan samling af biler er også at man ikke kun ser biler, der er restaureret, så de ser ud som da de forlod fabrikken (eller nogle gange flottere), men også biler, som er blevet personaliserede på den ene eller anden måde.

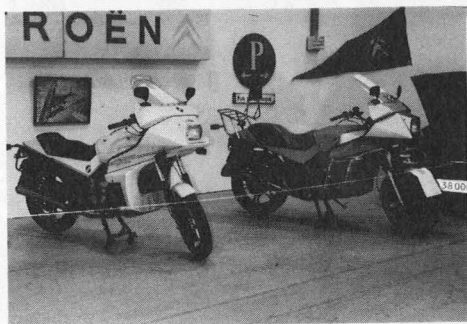
Et af de syn vi desværre alt for sjældent ser herhjemme var forskellige Panhard modeller, SM'ere i læssevis, et antal DS Cabriolet, 3 GS Birotor, Ami'ere samt stort set alle varianter af Traction'er. Et af de mere kuriøse syn var BFG motorcyklerne med GSA motorer. Da temaet for træffet var Citroën i arbejdstøj, var det også dejligt at se alle nyttebilerne: 23-lastbiler, Traction varevogne med mere.



Else Maria Krogsgaards 11 Sport fra 1946.



Ti år senere så en moderne bil sådan ud!



De omtalte BFG-motorcykler



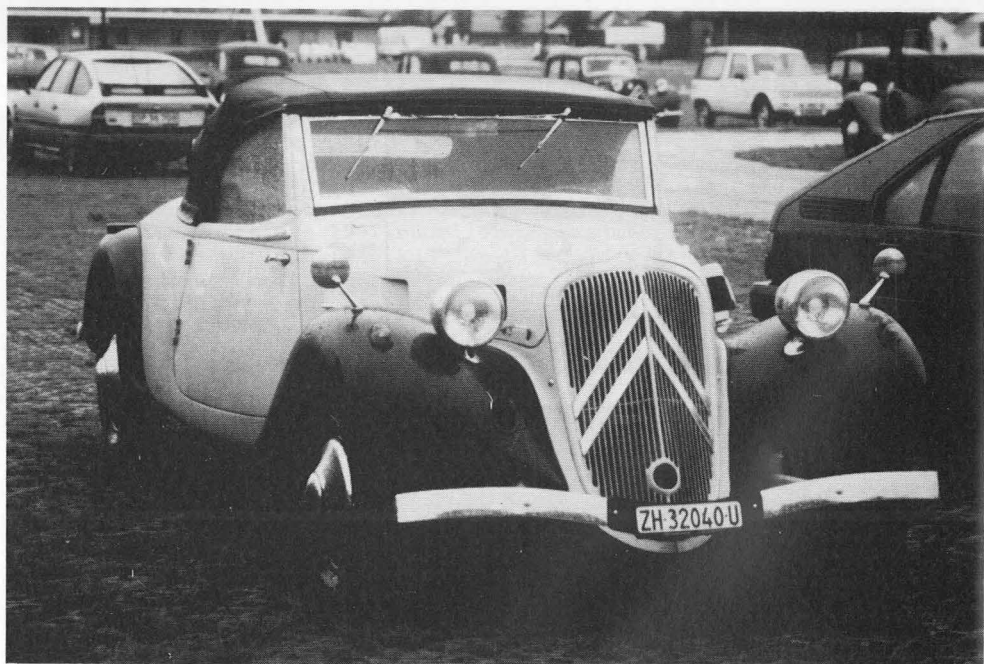
En Méhari på sorte nummerplader er et sjældent syn.



Opmarchpladsen



11 Normale 1936 i original stand! Bemærk: 6 hjulbolte.



11 Normale Cabriolet 1934!



En ren kålorm at se på; en stærkt personaliseret Acadiane truck.

Åbningshøjtideligheden

Et af de få vejræssigt lyse øjeblikke oprandt, da den officielle åbning af træffet skulle finde sted. Citroën Danmark's informationsdirektør, Ellen Nørregaard, havde indvilliget i at holde åbningstalen, hvilket blev gjort særdeles formfuldendt på tre sprog.



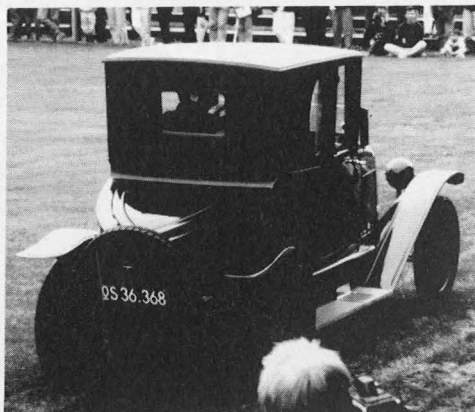
Ellen Nørregaard siger nogle bevingede ord om at det er dejligt at se så mange Citroën'er. Hun ønskede, at det ville være sådan altid.

Herefter trillede en af Citroënlastbilerne ind på pladsen med et helt orkester på ladet. Bilen tog en rundtur langs tribunerne, mens der blev linet biler op til concours'en.

Concours'en blev indledt med at de tre danske nyrestaurede 11 varevogne blev kørt ind på pladsen ledsaget af forklarende speakning ved Martin Bech. Dette var starten på en lang serie af smukke køretøjer af alle slags - mange shinet op så man næsten skulle have solbriller på. En ejer var endda set med børsten for at fjerne skidtet fra hjulkasserne på sin D-model før præsentationen.



Orkesteret, der blev standsmæssigt transporteret.



Citroën 10HP model A, Coupé Docteur.

Alle bilerne blev bedømt af de tårnhøje dommere iklædt sorte kapper og parykker. Bag "forklædningen" gemte sig Per Bødker fra Danmark, Laurent de Rocheprise fra Frankrig, C. David Conway fra England og Ernst Behrends fra Holland.

Denne festlige begivenhed markerede således på fin vis den officielle åbning af træffet, og var optakt til de resterende halvanden dags spændende aktiviteter.



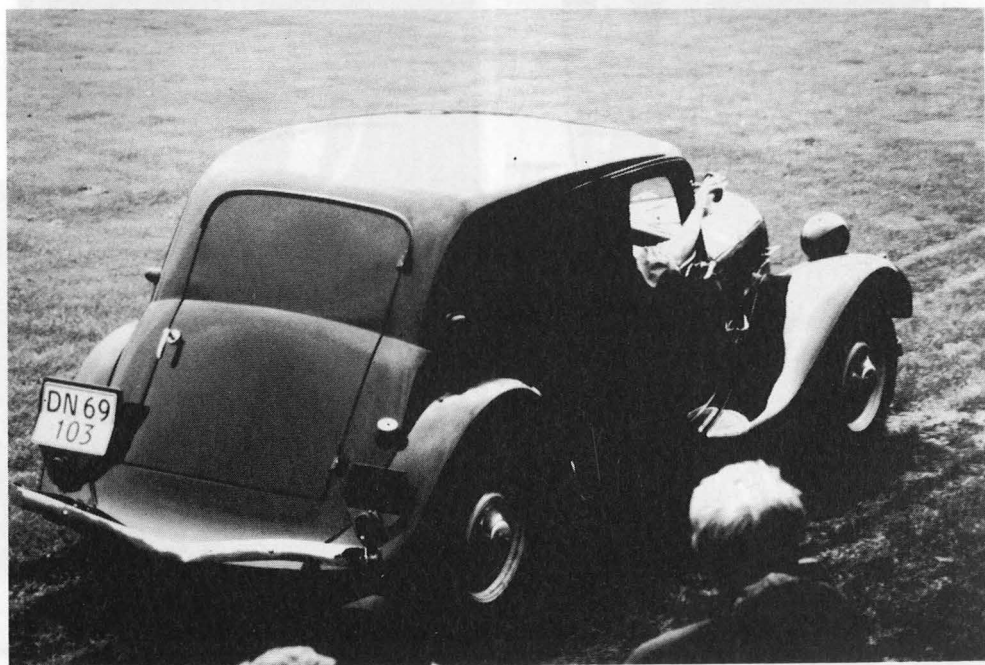
Tilskuerpladserne var tæt besat.

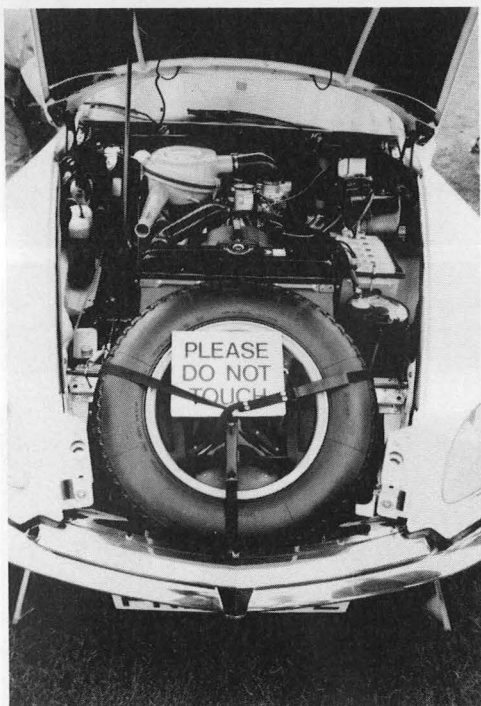


De tårnhøje dommere.



To ud af de tre varevogne... Den øverste tilhører Fritz Trøst Hansen og den nederste tilhører Henrik Jacobsen.





Len Drew fra England viste (lige som sidste gang) det overperfekte motorrum i sin D-model frem og vandt den præmie, han plejer at få. Han akkompagnerede as usual udsillingen med skiltet PLEASE DO NOT TOUCH.



Bjørn Oledal fra Sverige havde forberedt sig på at matche denne englænder med et gammelt brugt motorrum og skiltet PLEASE DO TOUCH.

En hel lille Panhardklub var kommet fra Holland.

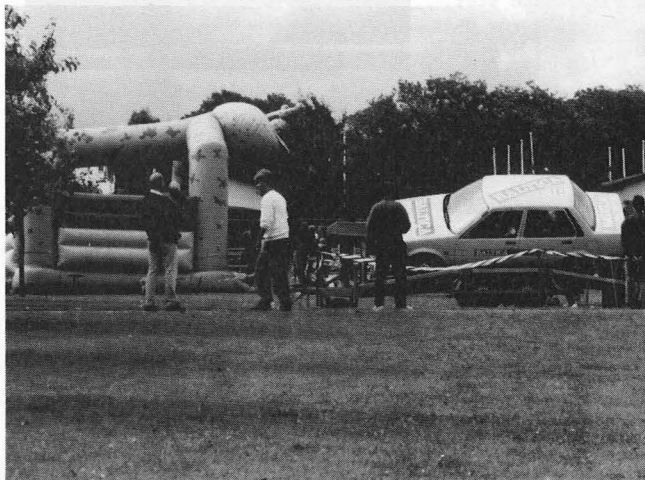


Aktiviteter for børn og voksne

Under et ICCCR er det vigtigt at have nogle aktiviteter, hvor man kan sende de medbragte børn hen, mens resten af familien kigger på biler og tilbehør.

Således var der også i Herning arrangeret lege og underholdning for både børn og voksne. På grund af vejret måtte nogle af aktiviteterne aflyses nogle af dagene, men der var nu nok at tage sig til alligevel...

Blandt de udendørs aktiviteter var den mest synlige nok den gigantiske hoppeborg, som vakte stor begejstring hos børnene. Interessen var også stor ved den nærliggende kolbøttebil, som velvilligt var udlånt af Baltica forsikring. I denne bil kunne man opleve en tur - fastspændt i sikkerhedsselerne - svarende til en bil, der vælter rundt med 15 km/t. En meget lærerig tur, der nok kunne give stof til eftertanke, hvis man ikke bruger seler...



Hoppeborg og kolbøttebil.



Kolbøttebilen set indefra.

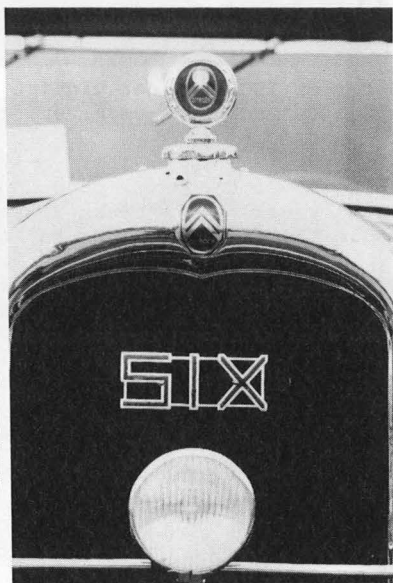
Udover disse ting var der også skattejagter, tegnekoncurrencer, leg med vandballoner og meget, meget mere. For de voksne var der en reservedelsgenkendelseskonkurrence. Her skulle man identificere 30 forskellige reservedele fra forskellige Citroën modeller. Svarene kunne vælges på en tipskupon, hvor der til hver dims var 4 muligheder. Denne konkurrence var et stort tilløbsstykke, hvor man virkeligt blev sat på en hård prøve. Det var også sjovt at være tilskuer, mens folk på alle sprog diskuterede om "det her nu ikke var netop den fjeder, som man så sidst man havde motoren på sin 11'er skilt ad" og så videre.



Reservedelsgenkendelseskonkurrencen.



Interessen for baghjulstrækkerne var ganske stor. Som det ses på billedet herover, var en af de mest fotograferede genstande den køler, der er vist til højre.



Fest lørdag aften

Lidt før klokken 19 lørdag åbnedes dørene til den store sal, hvori den annoncerede ICCCR festaften skulle afholdes.

De mange deltagere, der havde forhåndstilmeldt sig til spisningen, strømmede ind og stillede op til udlevering af aftenens menu, som bestod af skinke med flødestuede kartofter samt salat og fløtes som tilbehør. Der var rigeligt med føde til alle, og til børnene var der endda is til dessert. Det var Herning-hallernes cafeteria, der stod for denne kulinariske side af træffet, og det var ligeledes Herning-hallernes cafeteria, der stod for aftenens vinsalg - til priser der nok især overraskede de franske deltagere, som chokerede måtte investere 110 kr. for en flaske vin af en kvalitet, der normalt koster ca. 10 F hjemme i det lokale supermarked.

For de som ikke deltog i aftenens spising, var det på forhånd annonceret, at dørene til festsalen ville blive åbnet fra klokken 21, således at alle havde mulighed for at overvære overrækkelse af diverse præmier samt for at deltage i aftenens fortsatte festligheder.

Der blev overrakt præmier for reservedelsgenkendelseskonkurrencen, for concours'en og for andre af de passerede aktiviteter. Desværre forblev nogle af vinderne "usynlige" fordi kvaliteten af salens lydanlæg medførte, at en stor del af salens tilhørere havde meget vanskeligt ved at høre, hvad der foregik oppe på scenen.

Efter afslutningen på disse formelle aktiviteter, kunne aftenens band påbegynde de musiske udfoldelser, og der var en ganske stor menneskedensitet på dansegulvet hele aftenen, indtil Herning-hallernes personale diskret kom med støvsugerne og påbegyndte oprydningen ved halvtre-tiden.

De resterende festdeltagere listede afsted ud i den stjerneklare og kolde efterårsnat i et forhindringsløb over pløkke og barduner i søgningen efter deres respektive sovepladser...

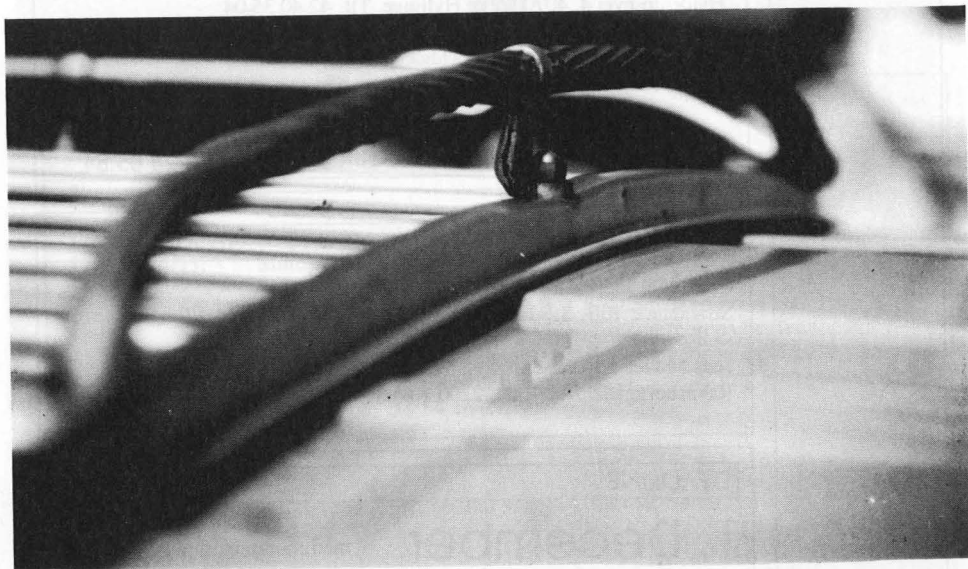
På vej mod det 10. ICCCR

Denne beretning er som forskellige medlemmer af de danske Citroënklubber har oplevet det gigantiske arrangement i Herning i dagene 21.-23. august 1992. Nu hvor vi har set tilbage på de fugtige dage i Danmark, er det blot at vente 3 år på det 10. ICCCR, som vil foregå i Frankrig.

Tekst: Peter Juul Jeppesen, Gert Bue Larsen og Ole Kjærgaard

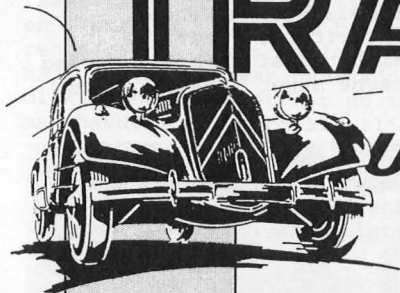
Fotos: Martin Bech, Peter Juul Jeppesen og Ole Kjærgaard

Billedtekster: Jens Møller Nicolaisen og Martin Bech



Gæt selv, hvilken detalje der her er tale om...

TRACTION SPECIAL



58

MEDLEMSBLAD 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. Sellingvej 20, 8370 Hadsten. Tlf. 86 98 31 77

Bestyrelsesmedlem: Fritz Trøst Hansen
Hvidemosevej 4, 4070 Kirke Hyllinge. Tlf. 42 40 35 04

Bestyrelsesmedlem: Ole Meldgaard
Siggårdsvej 25, 7430 Ikast. Tlf. 97 15 38 85

KLUBBENS GIRONUMMER: 8 28 05 84

BLADREDAKTION:

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

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

DEADLINE:

1. December - med morgenposten!

Materiale til *TractionSpécial* sendes til Peter Juel Jeppesen.



Redaktionelt.

Som forudset blev dette nummer af bladet større i omfang end de foregående. Redaktørene har derfor haft travlt med, ud over selve "forfattervirksomheden", at skrive de forskellige indlæg rent på pjj's Mac'computer, der i øjeblikket tjener som medie for bladet. I den sammenhæng kommer der en lille bøn fra redaktionen -

.... I det omfang det er muligt vil vi gerne modtage skriftlige indlæg direkte pr. diskette. Det betyder knapt så meget hvilket program det er skrevet i og om det fra en pc'er eller en mac - blot vi får oplysningerne med (f.eks. PC, Word Perfect 5.0 el. lign.) så "oversætter" vi til det program vi selv bruger. Selve renskrivningsprocessen og i næste omgang redigeringsprocessen vil blive betydelig mere overskuelig for os på den måde.

pjj/jmn.

Nyt fra ind- og udland

Det er nu ved at blive hverdag igen, - festen er forbi og alle træfdeltagerne er forlængst vendt hjem. Vi kan se tilbage på nogle begivenhedsrige dage i Herning, der på trods af vejrguderens ugunst blev til noget, som vi godt kan være bekendt.. Stafetten er nu givet videre til vores bilers hjemland - Frankrig. Hvor det skal afholdes vides på nuværende tidspunkt ikke, men der ligger fast at det 10. ICCCR afholdes i 1995 (se referat fra ACI-mødet andet steds i bladet).

Vi kan nu med god samvittighed fortsætte med det "almindelige" klubarbejde og som I kan se i aktivitetskalenderen, er der jo nok at møde op til i de kommende måneder.. Der kan derfor igen kun opfordres til, at alle møder op og deltager i klubbens aktiviteter. Alle er meget velkomne, men især vil vi glæde os til sige goddag til nye medlemmer.



Aktivitetskalenderen

November

- Fredag 13/11: Klubmøde på Københavnsvej i Hillerød, Steen Jensen
Lørdag 14/11: Stumpemarked i Herning,
- efter stumpemarked hyggeaften hos Ole Meldgaard i Ikast.
Fredag 27/11: Lokalmøde i Strandgade 10 B, Christianshavn hos Peter Juel Jeppesen, Vi ser billeder og video fra sommerens begivenheder, tag med hvad du fik optaget. Måske aflægger vi også besøg på "Bilhysterisk Krisecenter" i nabolaget. Tilmelding en uges tid forinden på, 31 54 14 27.

December

- Fredag 12/12: Klubmøde på Københavnsvej i Hillerød, Steen Jensen.

Januar/ Februar 93:

Værksted Weekends m. styretøjsrenovering, - et sted hovedstadsområdet, se næste blad + omtale andet steds i dette blad.

Som noget nyt vil vi i det nye år prøve at arrangere en lille klubtur. Vi undersøger for tiden forskellige muligheder. De foreløbige planer går i retning af en tur til byernes by Paris i febr. 93 - i skolernes vinterferie, uge 8. Dette tidspunkt er selvfølgelig ikke valgt helt tilfældigt, men falder sammen med den store veterobiludstilling - Retro Mobile. Denne udstilling, der er årligt tilbagevendende, er en god mulighed for at købe såvel nye som brugte reservedele. Formålet skulle imidlertid ikke kun være at besøge Retro Mobile, men skulle også være en mulighed for en hyggetur i selskab med andre klubmedlemmer og ikke mindst at nyde Paris et par dage. Idéen var en togtur fra København og de større jyske byer til Hamburg, hvor togene mødes og hvorfra vi kan fortsætte med Paris-ekspresen - som er et natto.

Vi kan opnå rabat som gruppe, men vi kan ikke vente med at bestille ret lang tid endnu, da vinterferierne jo planlægges i god tid i forvejen. Så - derfor hvis du har lyst til at deltage, må du kontakte undertegnede senest d. 1.12.92., så vi kan se om der er stemning for en sådan tur. Jeg kan desværre ikke på nuværende tidspunkt angive en endelig pris, da vinterkatalogerne fra de forskellige bureauer endnu ikke er udkommet. Desuden vil rabatterne størrelse afhænge af deltagerantallet (min. 16 deltagere). Prisen skønnes dog at komme til at ligge på 15-1900 kr. for en 3-4 dages tur med hotel incl. morgenmad, liggevogn og pladsbilletter.

Vores søsterklub, Traction Avant Nederland, har haft nogle ledelsesproblemer, der dog nu ser ud til at være overstået. Deres reservedelsbutik (Central Magasijn), som vi her i Danmark har haft god gavn af, men som i en periode har været hensygnende, bliver der nu pustet nyt liv i. Man har fundet nogle personer, som har forstand på reservedele (ingeniører m.fl.) og som vil sørge for at kvaliteten til stadighed er i top, selvom det skulle betyde at priserne bliver lidt højere. Dette er et tiltag, som vi fra dansk side kun kan bifalde, da der findes alt for

mange dårlige reservedele på markedet p.g.a. den hårde konkurrence.

Til sidst kan jeg fortælle at, vi også arbejder på at få etableret et svejsekursus, men på nuværende tidspunkt foreligger der ingen detaljer. Læs nærmere herom i næste blad.

Kim Clasen.

Fra registret.

Når dette blad udkommer, er sommeren desværre helt forbi. De fleste biler er kørt i sikkerhed i garagerne og vinterens småreparationer er påbegyndt.

For mange klubmedlemmer blev det en sommer med helt specielle oplevelser - både på grund af vejret og det store træf i Herning i august. Rygterne herom har måske bredt sig, for vi har fået en hel del nye medlemmer:

Lars Thomsen
Neptunvej 4, Alslev
6800 Varde.

Steffen Hansen
Fodbygårdsvej 35
4700 Næstved

Christen Justesen
Sct. Laurentii Vej 119
9990 Skagen

Lars Mandahl
Brudelysvej 6
4600 Køge

Kurt Frederiksen
Holmparken 58
7400 Herning

Henning Hilt
Hårupvej 31
8600 Silkeborg

Holger Hinz
Mothsvej 59 A
2840 Holte

Ole Juul Olsen
Strandvej 119 A
9970 Strandby

Pim Berends
Dorpstraat 116
6544 AG Nijmegen
Holland

... og desuden et par stykker, som er kommet hjem igen fra det store udland:

Finn Müggler
Lindevej 93
7190 Billund

Jørgen Emil Engel
Grønnevej 4, Nordby
6720 Fanø

Det er en fornøjelse at kunne byde velkommen til så mange nye (og gamle) medlemmer. Vi håber at se dem rigtig tit ved lokalmøderne på Sjælland og i Jylland samt ved klubbens øvrige arrangementer.

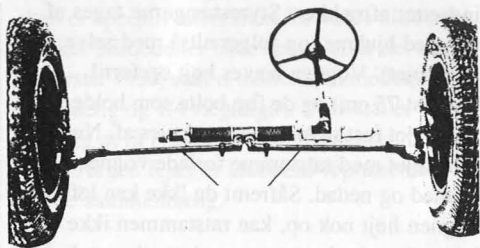
I skrivende stund har vi ikke overblik over de nye medlemmers bilpark (altså Tractioner). Måske er der flere som endnu ikke ejer nogen og derfor har meldt sig ind i klubben med henblik på at anskaffe én. Hvad enten tingene forholder sig på den ene eller anden måde så er det lige værd at minde om at oplysninger om bilbestanden (eller ændringer i den), meget gerne skulle med i den nye medlemsliste, som forventes at udkomme først i det nye år.

Så derfor, hvis du har nye oplysninger om din bilpark så meddel det venligst til kasserer eller til klubbens nyudnævnte registreringsfører:

**Preben Buchhave, Vestergade 58,
8900 Randers, 86 43 75 63.**

Hvis der er nogen af de nye medlemmer (naturligvis også gerne de gamle), der har lyst til at arrangere et eller andet for de øvrige medlemmer, så hold jer endelig ikke tilbage. Bestyrelsen hjælper gerne til eller formidler kontakter.

Jens Sanning



Styretøjsdage på Sjælland

Som det er sket i de foregående år vil vi også i denne vintersæson arrangere et par week-ends, hvor der skal skrues bil. Denne gang er turen kommet til styretøjet, som jo er vital del for Tractionens køreegenskaber. Det er tillige et overskueligt stykke mekanik at renovere og samtidig kan de fleste sliddele købes nye.

Hvordan kommer vi så igang? Jo - du skruer simpelthen styretøjet af din vogn hvilket kan gøres på aftens tid. Vi forudsætter i denne sammenhæng, at det drejer om en model med tandstangsstyring - for ellers er det nemlig noget mere kompliceret. Efter rengøring medbringer du herefter styretøjet til vores første "værksted-weekend", hvor du med hjælp fra andre som har prøvet det før og som råder over det nødvendige specialværktøj, får styretøjet adskilt for nærmere inspektion. I fællesskab vil vi derefter vurdere, hvad der evt. behøves af nye dele.

Et par uger senere mødes vi igen, og klubbutikken har så i mellemtiden skaffet de nødvendige dele, således at du/vi nu kan samle og justere styretøjet med nye tætte gummimanchetter osv. Derefter tager du hele molevitten med dig hjem igen og monterer det på vognen fikst og færdigt, klar til sæson 93 - Voila!

Når du skal afmontere styretøjet skal du se i reparationshåndbogen. Kort fortalt foregår det således. Rattet afmonteres med en dertil

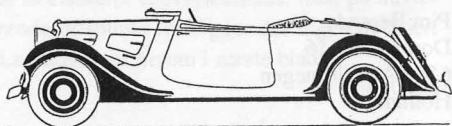
indrettet aftrækker. Styrestængerne tages af ude ved hjulene (og følger altså med selve styretøjet). Vognen hæves højt op fortil (mindst 75 cm) og de fire bolte som holder styretøjet fast til karosseriet skrues af. Nu kan styretøjet med ratstamme forlade vognen fremad og nedad. Såfremt du ikke kan løfte vognen højt nok op, kan ratstammen ikke komme med ud sammen med styrehuset. I så fald bliver du nødt til at skruede de fire møtrikker af, som holder ratstammen sammen med styrehuset - og derefter at trække det fra hinanden.

Tøv nu ikke, selvom du ikke har skruet så meget på din bil før, for dette er **din** mulighed for starte renoveringen af en overskuelig del af dit køretøj. - Og så er der hjælp at få fra folk der har prøvet det før.

Vi regner med at afvikle "værksted-weekends" i januar og februar, et bekvemt sted i hovedstadsområdet, så grib allerede telefonen nu og tilmeld dig. Per Bødker, Roskilde har lovet at medvirke i projektet sammen med undertegnede. Der er også planer for andre mindre renoveringssemner nemlig, vandpumpen, benzinpumpen og karburatoren.

Kim Clasen

Citroën cabrioletter i Danmark



Jeg forsøger at lave en oversigt over de Citroën cabrioletter, der har været i Danmark.

Til dette søger jeg:

- * Fotos af cabrioletter
- * Navne på tidligere cabriolet-ejere
- * Rygter, ideer og teorier omkring cabrioletter

Kort sagt enhver oplysning om cabrioletter i Danmark vil blive modtaget med TAK.

Alt materiale vil straks efter kopiering/affotografering blive returneret.

Preben Buchhave, Vestergade 58, 8900 Randers. Tlf: 86 43 75 63.

Klubbutikken.

Som det nok er de fleste bekendt er butikken og delageret slået sammen. Lageret findes i Hillerød og vi råder i øjeblikket over et rimeligt udvalg af nyttige ting til din vogn. Lige nu kan anbefales: kasse til batteriet i rustfrit materiale til den fordelagtige pris af 125 kr. Vi har endnu et pænt antal af sorte batterier til 400 kr. pr. stk., men det er nok sidste gang de kan købes til den pris.

Mangler du iøvrigt noget så se i listen i foregående blade eller slå på tråden på telefon 48 24 10 08. Du er også velkommen til at

møde op, men vær opmærksom på at lageret får ny adresse og telefonnummer pr. 1. januar 1993. Det bliver som følgende:

Steen Jensen
Elmevej 5, Tulstrup
3400 Hillerød
42 28 66 67

NB. Dette betyder også at adressen for vores klubmøder, den anden fredag i hver måned, ændres til ovenstående adresse

Generalforsamling.

Generalforsamlingen afholdtes hos Jørgen Kjær i Hadsten d. 12. september. Der deltog 16 klubmedlemmer.

1) Til dirigent valgtes Peter Juel Jeppesen, som konstaterede generalforsamlingens lovlighed, hvorefter ordet blev overladt til klubbens formand for årets beretning.

2) Kim Clasen opsummerede årets begivenheder. Den største del af bestyrelsens aktiviteter er brugt på det 9. ICCCR. Kim syntes alt klappe fint trods regnvejret. Der var positive tilbagemeldinger fra mange af de ca. 5.000 mennesker, der deltog med ialt ca. 2.200 køretøjer. Arbejdet med at arrangere det 9. ICCCR har været positivt for samarbejdet indbyrdes i bestyrelsen og udadtil med de øvrige tre danske Citroénklubber. Det hele blev til en god helhed, der lover godt for det fremtidige samarbejde.

Der har været afholdt klubaftener med jævne mellemrum og disse er nu efterhånden en "månedlig institution" på Sjælland. Desuden har der været afholdt en del lokalmøder både øst og vest for Storebælt.

På Sjælland har der desuden været afholdt temamøder om "ledningsnettet" og i foråret blev arrangeret en skovtur til Stevns.

Klubbladet er udkommet regelmæssigt, men det er ønskværdigt om klubbens medlemmer indsendte noget mere stof til bladet. Det er alles opgave!!

Reservedelsformidlingen er overgået til Steen Jensen i Hillerød, som kan melde om stor og stadig større interesse.

Vedr. vort medlemskab af Motorhistorisk Samråd er det vigtigt at vi manifesterer os sammen med de øvrige veteranbilklubber, -

især overfor myndighederne. Dette medlemskab er specielt interessant for vores klub som dækker bilmodeller både før og efter det magiske årstal 1950, som er skillelinien mellem almindelig og 1/4 vægtafgift. Vort mål er selvfølgelig at få rykket vægtafgiftgrænsen fremefter. Jørgen Kjær er klubbens repræsentant i denne sammenhæng.

Vi er også medlem af den internationale sammenslutning af Citroénklubber - Amical Citroén. Det ser ud til denne organisation får stadig større opbakning - især efter det vellykkede 9. ICCCR i Herning. Man er ved at sammensætte et regelsæt, love og formålsparagraf, der skal endelig godkendes på et møde i London dette efterår. Kim Clasen er talsmand for samtlige fire danske Citroénklubber.

Ønsker og ideer for fremtiden samler sig om - flere klubmøder/lokalmøder flere værkstedsdage / weekends evt. bakket op af flere tekniske artekler i bladet. Omtale/beskrivelser af de andre (udenlandske) Citroénklubber og deres aktiviteter. En fællestur til Retromobil i Paris i feb.93.

Sommertræf er planlagt til Fyn og en af klubbens medlemmer i Faaborg, Carl Aagaarg arbejder med sagen og vil sikkert gerne have hjælp fra de nærmestboende medlemmer.

Da der ikke var bemærkninger til beretningen blev den vedtaget med akklamation.

3) Regnskab for året der gik og budget. Kassereren Jens Sanning gennemgik regnskabet, som ser tilfredsstillende ud med et passende overskud. Det besluttedes at klubbens tilgodehavende i klubbutikken nulstilles, så der ikke fremover skal være mellemregninger mellem disse konti.

Der p.t. 149 betalende medlemmer. Det foreslåes at klubbens skrivemaskine nedskrives så dens værdi bliver bragt i overensstemmelse med den faktiske værdi og at den fra næste år

nedskrives til nul. Regnskabet godkendes med enkelte revisorbemærkninger.

Regnskab i klubbetikken v/ Steen Jensen. Som tidligere vedtaget af bestyrelsen og anbefalet af revisoren, drives klubbetikken og reservedelslageret nu sammen. Regnskab for butik og reservedelslager er dog endnu af praktiske grunde ført hver for sig. Regnskabet gennemgås og viser en god omsætning og et fornuftigt overskud. Føres fremover i henhold til anvisninger fra revisor og kasserer men godkendes iøvrigt med enkelte revisorbemærkninger.

Kontingentet næste år foreslås og vedtages fastholdt uændret på 250 kr. /år.

4) Valg til bestyrelsen:

Formanden Kim Clasen er på valg og modtager genvalg, hvilket sker med akklamation.

Bestyrelsesmedlem Jørgen Kjær er ligeledes på valg og modtager gerne genvalg, hvilket også sker. Kassereren Jens Sanning er ikke på valg.

Bestyrelsesmedlem Steen Jensen ønsker ikke genvalg og suppleanten John Reele ønsker ikke ønsker at stille op til valg. To nye skal altså vælges. Bestyrelsen foreslår, Ole Meldgaard og Fritz Trøst Hansen samt Peder Grønborg til suppleant. Disse vælges.

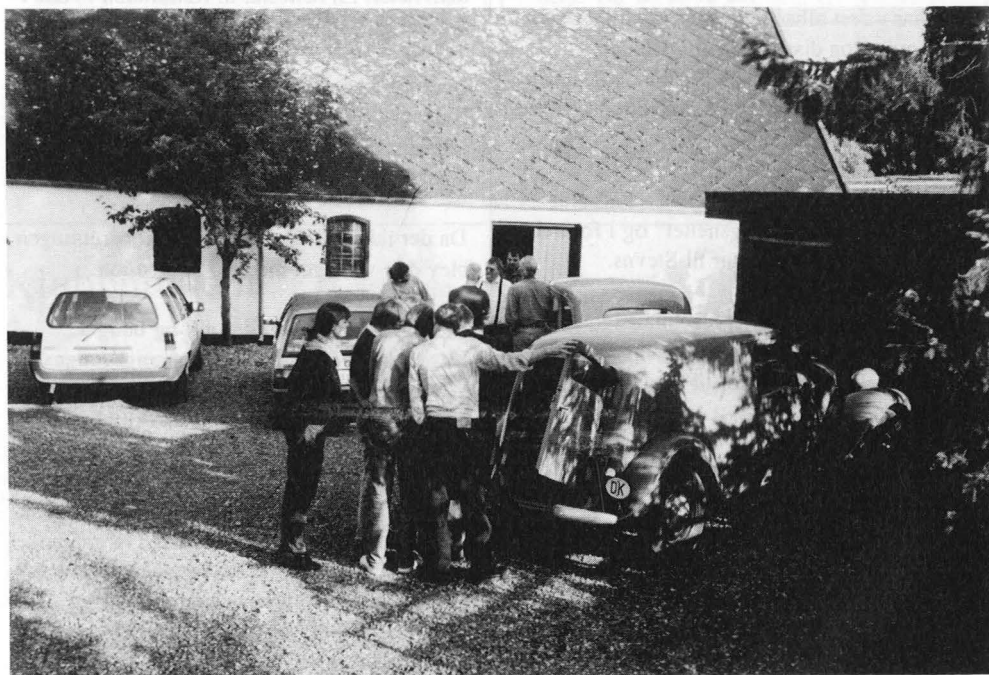
Revisoren Jørgen Broen er på valg og modtager genvalg, hvilket sker. Finn Lyster, genvælges som revisorsuppleant.

5) Ændring til klubbens vedtægter.

Sidste år på generalforsamlingen blev ændringen (vedr. kontogenter, regnskab og regnskabsår) vedtaget første gang. Denne vedtoges ændringen endeligt og der udsendes til jul til samtlige medlemmer et revideret sæt vedtægter.

6) Der var ikke indkommet særskilte forslag til generalforsamlingen.

7) Under eventuelt ville Peter Juel gerne høre



lidt mere om 9. ICCCR - økonomi m.v. Jørgen Kjær og Kim Clasen refererer herfra at økonomien ser tilfredsstillende ud og at alle lån fra andre klubber samt andre udeståender er tilbagebetalt. Der skal laves en træfbog og arbejdet er overdraget Fabien Sabates i Frankrig som har tilbudt at gennemføre udgivelsen uden udgifter for klubberne. Jørgen Kjær og Kim Clasen er koordinatore af bogen både overfor forfatteren (F. B.) og overfor 9. ICCCR.

Fra Jens Møller Nicolaisen bliver der stillet forslag om at gøre bestyrelsesmøderne mere åbne for medlemmerne. Der er enighed om at møderne såvidt muligt skal annonceres i klubbladet og at medlemmer som sædvanlig er velkomne til møderne.

Derefter diskuteredes ligeledes efter forslag fra J.M.N. at flytte generalforsamlingen væk fra sommertræffet, hvor deltagerne som regel er mere optaget af "træf" end af at holde "møder". En flytning kunne måske forbedre kvaliteten af diskussionerne. Forslaget vandt ikke rigtig gehør og kræver desuden en vedtægtændring.

Til sidst kommer en opfordring fra generalforsamlingen til bestyrelsen om at fremme og fortsætte det spirende samarbejde med de øvrige danske Citroën-klubber. Dette arbejder bestyrelsen selvfølgelig videre med.

Dirigenten takkede efter en god og lang (måske for lang) snak om forskellige beslægtede emner for god ro og orden.

ref. Jørgen Kjær 16. sept. 92

Derefter gik deltagerne videre til den mere "sociale" del af mødet som bl.a. bestod af fællesspisning og hyggesnak i det gæstfri hjem hos Jørgen Kjær og Lisbeth Westh. Ole Meldgaard indlagde sig endnu engang umistelig hæder for det overdådige oste- og pølsebord.

red. pjj

Motorhistorisk samråd.

Der har været afholdt møde i forretningsudvalget. Her blev taget stilling til optagelse af yderligere tre klubber, der har søgt medlemskab, - Thy Veteranbil Klub, Arielklubben og BSA-klubben. Da klubberne alle opfylder betingelserne for medlemskab blev de indstillet til optagelse.

Der har været en del snak om at lave en fælles aktivitetskalender for medlemmer af Motorhistorisk Samråd og der efterlyses forslag og interesserede til at gå ind i dette arbejde. Interesserede kan henvende sig til undertegnede. På årsmødet i november vil der blive arbejdet videre med indkomne forslag og der vil evt. blive nedsat et udvalg.

Fra forretningsudvalget er der stillet forslag om en vedtægtsændring/ -tilføjelse, der giver forretningsudvalget mulighed for at se alle tilsluttede klubbers love, vedtægter og medlemsfortegnelser. Det er efter forretningsudvalgets mening helt nødvendigt for samarbejde, åbenhed og tillid - samrådet imellem. Ligeledes giver det mulighed for ensartethed ved optagelse af nye klubber.

Der er fra justisministeriet kommet en betænkning på op mod 200 sider om indførelse af periodisk syn på biler i Danmark. Denne tygges nu igennem af Dansk Veteranbil Klub, som samtidig forhandler på vegne af Motorhistorisk Samråd og fremkommer med en udtalelse efter en yderligere høring om emnet. Ligeledes bearbejdes et udspil fra myndighederne om miljøafgifter, herunder opfordres medlemmerne til at overveje anvendelse blyfri benzin contra blyholdig.

Som nævnt afholdes årsmødet i samrådet i november i Æbeltoft, hvor undertegnede deltager.

Jørgen Kjær.

Amicale Citroën International.

Her følger referat af ACI-mødet som blev afholdt i Herning i forbindelse med det 9. ICCCR, samt en oversigt over de nødvendige skridt, der skal tages for at få ACI samarbejdet til at fungere.

Det officielle ACI-møde i Herning d. 23. aug. 1992 formede sig som en fortsættelse af formandsmødet mellem de forskellige Citroën-klubber, hvorunder det var blevet besluttet af det næste og 10. ICCCR skal afholdes i Frankrig i 1995.

Mr. D. Conway, England indledte med en kort historisk oversigt over det hidtidige arbejde i ACI og beskrev derefter med formålet med ACI.

Det første samarbejds møde mellem de mange Citroënbilklubber i Europa blev holdt i 1974, men først i okt. 89 kom der lidt skred i tingene, da Amicale Citroën, France blev "internationaliseret". Det skete da 5 "udenlandske" klubber meldte sig ind i den franske sammenlutning af Citroënklubber, ACF.

I første omgang havde det dog ikke den store indflydelse på aktivitetsniveauet, og derfor besluttede de "udenlandske" klubber på et møde i Rotterdam i 91 at danne Amicale Citroën International. En komité på tre personer, hvoraf to var fra den hollandske tractionklub, blev nedsat. Uheldet var imidlertid ude igen, idet de interne problemer som Traction Avant Nederland netop løb ind i sidste efterår, betød at ingen af de udpegede personer mødte frem.

Mr. Conway og undertegnede blev enige om at fortsætte og efter en ihærdig indsats ser det nu ud til at lykkes at få gang i samarbejdet, at dømme efter udsagn fra de tilstedeværende klubber i Herning. Som et synligt resultat arbejdes der nu på højtryk hen imod at afholde et møde i London i december 92, hvor en række spørgsmål skal behandles. På mødet

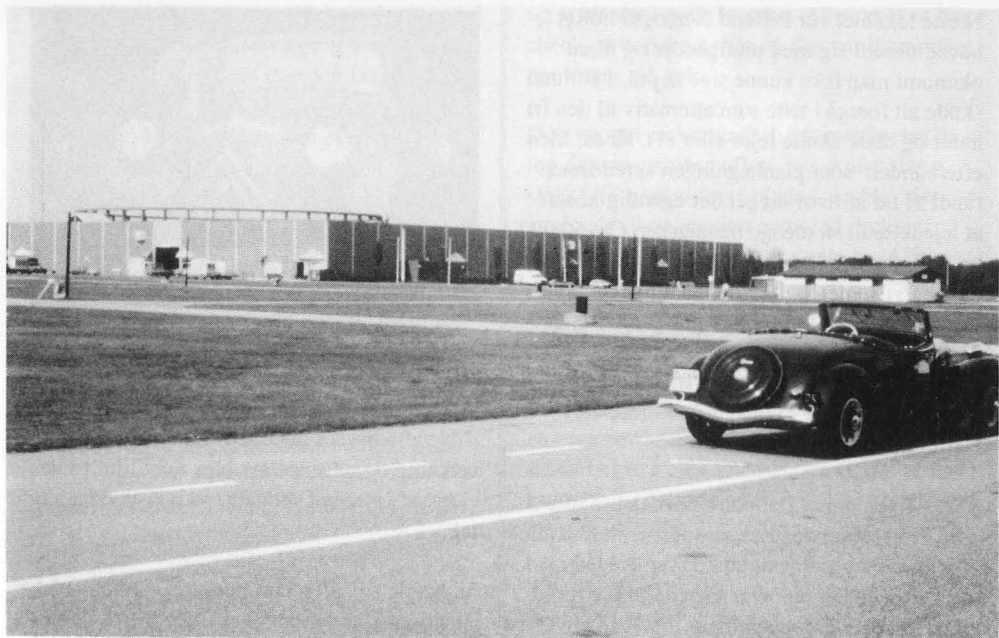
stiles der bl.a. mod vedtagelse af et sæt vedtægter for foreningen m.v.

Den sidste del af mødet i Herning var præget af stor spørge- og diskussionslyst fra de fremmødte, idet alle var enige om ACI berettigelse, hvis der skal skabes bedre vilkår for samarbejde om reservedele, fællestræf og kommunikation mellem klubberne.

Målsætningerne for ACI er foreløbig som følgende (de skal til stadighed forbedres og udbygges):

- 1) Hovedformålet med ACI er fremme af informationer mellem de forskellige klubber, herunder:
 - a) koordinering af reservedelsfremstilling og tilgængeligheden til disse,
 - b) koordinering af programmer for de arrangementer og træf, som er åbne for alle Citroënklubbers medlemmer.
 - c) i den forbindelse skal ACI gøres til hovedforbindelsesled mellem Citroënklubberne rundt i verden og Citroën/PSA-gruppen i Paris og dennes Public Relation Dept.
- 2) ACI behøver en komité (bestyrelse), der som minimum bør omfatte: en formand, en sekretær, en kasserer, en træf-arrangement-koordinator og en reservedelskoordinator (så vidt muligt én for hver model, Traction, 2CV, ID/DS, SM m.v., således at der findes en specialist indenfor hvert område). Desuden behøver ACI et slags informationskontor.
- 3) Da der findes rigtig mange Citroënklubber rundt omkring i verden, bliver en af de første opgaver at lave en komplet adresseliste, evt. med hjælp fra Citroën i Paris, således at det bliver muligt at udsende informationer til alle klubber samtidig. Alternativt må vi i begyndelsen udsende informationer via "nøglepersoner" i de enkelte lande, som derefter vil sørge for den videre formidling.

Kim Clasen



Stilhed før stormen - i mere end én forstand. Solen skinner om torsdagen før træffet og den store plads foran Hal C er klar til at modtage de mange Citroëner.....

9. ICCCR

Jørgen Kjær som var hovedkoordinator for det store træf, reflekterer her over hvordan det hele egentlig kom i stand og om hvordan forløbet blev...

Hvad ligger der egentlig bag et sådant arrangement? En masse arbejde, men selvfølgelig også en hel masse mere! Når man sidder og tænker tilbage på et sådant arrangement melder der sig en masse tanker om hvordan det hele egentlig blev bygget op.

Ved det 8. ICCCR i Holland i 89 kom vor formand Kim og fortalte den måbende flok, at der nok ville komme forslag om at Danmark skulle være værtsnation for det næste ICCCR. Vi måtte lige sunde os lidt, men efter nærmere eftertanke forekom ideen os alligevel ikke helt umulig, og vi besluttede at springe til opgaven trods adskillige advarsler fra tvivlende danskere.

Senere på dagen gav Kim så på vegne af specielt Traction Avant Danmark, tilsagn om at ville påtage sig opgaven.. Som bekendt blev beslutningen markeret ved at Dannebrog billedligt og rent fysisk kom ned fra himmelen i Flevohof pr. faldskærm, denne våde septembersøndag i 89.

Igen vel hjemkomne fra Holland blev der afholdt møder med de fire danske Citroën-klubber og der blev efterlyst folk som ville gå aktivt ind i forberedelserne. Flere meldte sig, men nok ikke så mange som man egentlig havde forventet.

Punkt ét var at finde et sted hvor begivenhederne kunne finde sted. Flere lokaliteter blev bragt i forslag. Vi startede med at tage til Herning, hvor Messecenter Herning i hvertfald rådede over de nødvendige faciliteter. De tilbød straks at være med for det er jo en forretning hvor alt kan lade sig gøre, men hvor alt ting også har sin pris. Kort sagt vi skønnede i første omgang at det ville blive for dyrt.

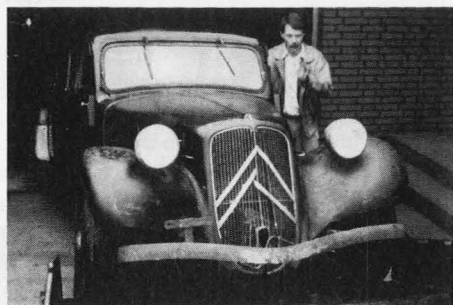
Næste lokalitet var Billund som også tidligt havde tilbudt sig med muligheder og til en økonomi man ikke kunne sige nej til. I Billund skulle alt foregå i telte som alternativ til den fri natur og disse skulle lejes eller evt. lånes. Men efterhånden som planlægningen skred frem fandt vi ud af hvor meget det egentlig koster at leje telte til så mange mennesker. Ca. 50.000 kr. bare for at leje telte i en weekend. Efterhånden viste det sig at græsset alligevel ikke var så grønt i Billund. Flere pressede efterhånden på for at få det flyttet fra Billund og da det samtidig viste sig tilbudet derfra ikke var helt seriøst, besluttede vi igen at henvende os i Herning.

Bare tanken om at Danmark, som det så ofte sker ved større udendørs arrangementer, skulle drukne i regn gjorde at tanken om et sted med fast bund og tæt tag over hovedet, blev ret så tungvejende i planlægningen.

Jeg kontaktede Messecentret og det viste sig at de nu havde bedre tilbud om hjælp til træffet, såfremt vi kunne rykke det en uge frem. Vi fik nu strikket en aftale sammen, der gjorde at hele arrangementet blev muligt at overskue d.v.s en aftale med økonomi på, der gjorde at vi kunne løfte det hele. I korthed gik aftalen ud på at vi udanset tilmeldingernes antal kun skulle betale for hver deltager og efter konkret forbrug af de enkelte ydelser, såsom camping, middage o.lign. Vi slap altså for at skulle spille hasard med egne og andres penge.

Der var fra begyndelsen nedsat en hovedgruppe med personer fra alle de danske klubber. Desuden blev nedsat forskellige specialgrupper, med en person fra hovedgruppen som ansvarlig. Hovedgruppen var som tiden ret så fasttømret, selvom der skete interne ændringer og småjusteringer undervejs. Alle fandt efterhånden deres rette plads i samarbejdet.

En konkurrence blandt Citroénklubbernes medlemmer resulterede i en flot idé til en plakat. Efter trykning blev plakaten udsendt sammen med invitationer og tilmeldingsfolder til alle medlemmer af danske klubber og til



Hasse Jensen fra Kibæk henter sin originale taxi B 11 Familiale 39 til museet.

udenlandske klubber og hvad vi vi kunne finde af adresser over hele kloden. Alt vedr. trykning og udsendelser blev velvilligt finansieret af Citroén Danmark, som vi skylder stor tak.

Vi havde desuden lånt penge i den hollandske Traction-klub og hos B-11 Klubben i Sverige. Det var en stor hjælp som gjorde at vi kunne starte uden stor bankgæld. Sponsorstøtte blev selvfølgelig søgt utallige steder, men det viste sig hurtigt at erhvervslivet ikke havde samme mening om effekten af sponsorstøtte til vort træf, som vi selv havde.

Kort sagt budgettet blev lidt stramt uden sponsorer. Vi havde i første omgang regnet med et deltagerantal på ca. 4.000 personer – eller ca. det halve af det 8. ICCCR. For at være på den sikre side lavede vi nu et budget der kunne balancere ved ca. 2.000 deltagere.

Først i 92 overtog jeg koordinatorrollen og fra den dag gik der ikke én dag uden at der blev talt og tænkt på ICCCR i det lille hjem i Hadsten. Det er helt utroligt at min familie kunne holde det ud, men det gælder vist alle i hovedgruppen – vi skylder vore familier stor tak for den overbærenhed de udviste i planlægningsperioden. Alt blev planlagt og drøftet i detaljer og det viste hurtigt nødvendigt at fastsætte en deadline for tilmeldinger og at gøre dem bindende, for at kunne planlægge seriøst. Kun herigennem kunne økonomien overskues og justeres hen ad vejen.

Tilmeldingerne kom ikke så hurtigt og rettidigt som vi havde forestillet os, især de danske tilmeldinger kneb det en overgang meget med!! Vi ventede spændt som dataoen for deadline nærmede sig – ville vi nå budgettets minimumskrav. Det lykkedes lige akkurat ved tilmeldingsfristens udløb den 15. juli. Nu havde vi da et tal at forholde os til.

Tilmeldingerne til stumpemarkedet voksede dag for dag og så efterhånden ud til at sprænge rammerne. Der kom skik på emnerne til museumsudstillingen og alle de andre ting vi ville tilbyde deltagerne. Da vi nærmede os weekenden for træffet manglede vi lige penge til et par ting som skulle sætte prikken over i'et. Gennem en aftale om underskudsgaranti fra de fire danske klubber klarede vi i sidste øjeblik skærene.

Efter de mange møder var alt efterhånden så struktureret at de enkelte specielgrupper kunne køre selvstændigt med reference til under tegnede som koordinator. Det fungerede som det vist fremgik godt (især med hjælp fra diverse walkie-talkies) og til trods for at alle er amatører på området og at der undervejs blev uddelt et par skrappe bemærkninger, så er alle vist lige gode venner her efter træffet.

Der var mange muligheder for at begå fejl undervejs, men folkene fra Messecenter Herning var hel enestående til at hjælpe os. Uden deres velvillige indstilling havde det simpelt hen ikke kunne lade sig gøre – de er professionelle til fingerspiderne uden at de på nogen måde overtog træffet fra os. Vi havde hele tiden følelsen af det var vores træf, hvor de kunne bistå med råd og dåd.

Der blev ført mange telefonsamtaler og holdt mange møder, og der blev selvfølgelig ind imellem vist sure miner, som gjorde at man blot ønskede selv at være "menig" deltager. Men da det hele først klappede i Herning var det al umagen værd. På dagene op til d. 21 august var der faktisk ingen sommerfugle i maven og det gik op for mig at det sikkert skyldtes, at jeg

havde de mest fantastiske samarbejdspartnere, og at alt var i gode hænder. Alle synes at have check på deres område og der var ikke noget der kunne gå galt.

Dog var det en lidt underlig fornemmelse da vi tog derover onsdag aften. Nu skulle slaget stå!! Alle kendte deres plads – og blev der, – også selv da regnvejret satte ind, hvilket kunne have taget pipppet fra enhver. Alle arrangører, hovedgruppen og hjælpene tog deres tårn. Ikke nogen sure miner, hvis de blev bedt om at udføre en sur tjans. Her viste Messecentrets folk igen deres professionalisme, der var fantastisk back-up fra deres side og ikke en opgave var umulig for dem at løse. Deres medarbejdere blev efterhånden en del af træfgruppen og deltog lige så ivrigt i arrangementet som os andre.

Selve træffets forløb omtales andetsteds, men der skal lyde en stor tak til alle for det flotte forløb – det gælder både deltagere og arrangører. Efterfølgende kan det oplyses at deltagertallet oversteg alle forventninger. Cirka 5.000 deltagere og ca. 2.200 køretøjer. Det betød selvfølgelig at økonomien kom til at balancere og at vi kan tilbagebetale enhver sit. Vi fik råd til det vi ville.

Mange siger nok, det gør de aldrig mere!! Men efter at tomrummet har fortaget sig ovenpå de fem hektiske dage, dukker alle de positive minder op. Virkelig dejlige mennesker at arbejde sammen med. Det er fantastisk at være med til at tømre en sådan gruppe sammen og få den til at fungere. Jeg synes at vi virkelig gik fint i spænd sammen og jeg er overbevist om at de fleste af os ville være parate igen, hvis lejligheden bød sig.

Tak alle sammen for en flot indsats, uden den enkeltes indsats, stor som lille, havde det ikke fungeret.



Jørgen Kjær.



Se her er en RIGTIG købmandsforretning fra før det hele gik discount! Axel B. Hansen (nr. 2 fra venstre) drev forretningen fra 1938-72 og havde eget kafferisteri i baggården. Gennem årene havde han mange biler, men Citroën'en, der gjorde tjeneste i mere end 16 år, var hans stolthed. Billedet er taget i 1945. (fra Byhistorisk Arkiv, Rudkøbing).

Gamle Axel

Af Jens Møller Nicolaisen

Min særlige interesse for de danske TA-varevogne går helt tilbage til 1980, hvor jeg anskaffede min første 11'er. Jeg havde læst et par artikler om varevognene i det svenske B11-blad, og senere også i nogle engelske og hollandske klubblade. Desuden kunne man i den store bog "Toutes les Citroën" læse en kort artikel. Alle artiklerne sluttede med betydeligt flere spørgsmål end oplysninger, og der var i det hele taget stor mystik omkring bilerne.

Min interesse blev yderligere stimuleret af, at jeg på et tidspunkt fik fat i en salgsbrochure med en varevogn på bagsiden.

Det eneste, der kunne siges med sikkerhed var, at der var tale om flere forskellige typer vogne og at de var et rent dansk fenomen.

I løbet af efteråret 1982 kom der imidlertid skred i tingene. Det lykkedes mig bl.a. at finde oplysning om salgstillene, der med et samlet tal på 530 stk. i perioden 1949-53 langt overgik hvad jeg havde forventet. Gennem annoncer i Den Blaa Avis (!) kom et stort antal originale fabriksfotos af de forskellige typer varevogne for dagen. Forinden havde jeg haft kontakt med en formand for dét karetmager-sjak, der i sin tid havde stået for ombygningen af den tidlige model (med forlænget tag) hos

Citroën i Sydhavnen. Han kunne fortælle mangt og meget.

Det næste der skete var, at jeg i een og samme uge, i marts 1983, fandt frem til resterne af hele 10 varevogne. Den første stod på et autoophug i Tørring og var af den sene type. Et hul i bagenden var næsten det eneste varevogn, der var ved den. Men trærammen til bagdøren og nogle indvendige forstærkninger var der stadig. Vognen var der ivoerigt næsten intet tilbage af, men der blev taget et pænt antal fotos!

Den anden bil var i noget bedre stand. Den stod hos daværende TAD-medlem Tom Kristensen i Langebæk på Sydsjælland. Det var en tidlig model med forlænget tag.

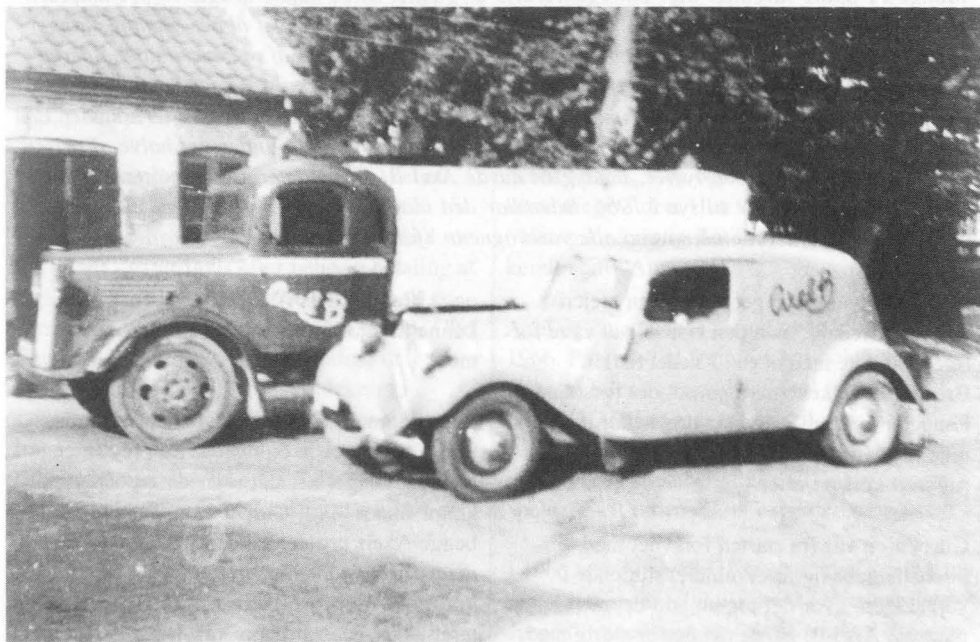
Alle disse oplysninger samt fundet af de to biler, gjorde det muligt sådan nogenlunde at få fortalt historien om den danske varevogn, hvilket jeg fik gjort med en artikel i Dansk

Veteranbil Klubs blad i 1984. Den historie skal derfor ikke fortælles her, selvom DVK-artiklen godt kunne trænge til en revision.

Tilbage til vognen hos Tom Kristensen. Den overtog jeg i løbet af sommeren 1983. Siden da er det lykkedes mig at optræfle dens livshistorie.

Vognen er fra den første del af produktionen, nærmere betegnet først i 1950. Dette er ivoerigt tidspunktet, hvor der blev bygget allerflest biler i den store hal i Scandiagade. Alene i januar, februar og marts blev der ialt indregistreret 165 biler!

Købmand Axel B. Hansen købte bilen den 6. marts 1950 hos den daværende Citroën-forhandler i Rudkøbing, Oluf Christensen. Prisen var 12.000,- kroner, som blev betalt kontant ved modtagelsen ti dage senere. Vognen fik registreringsnummer O 2049.



O 2049 fotograferet i baggården bag forretningen, da den var helt ny i 1950. Lastbilen er en Bedford, som var købt brugt og snart blev solgt igen. (foto fra Axel B.).



Mange 11 Sport varebiler blev omregistreret 3 år gamle, så de kunne bruges til privatkørsel. Dette billede er taget i sommeren 1953, efter at sidedørene var blevet åbnet. Banankofangerne blev erstattet af en almindelig bagkofanger og den øverste del af nummerpladeholderen blev klippet af (hvilket man ofte gjorde i Danmark). Vognen er sandsynligvis "født" med kun een Harpoon-baglygte, men i Danmark monterede man næsten altid Bosch-lygter i stedet, da de var i betydeligt bedre kvalitet og desuden kostede et godt stykke under det halve af prisen for de originale Harpoon-lygter. Baklygten havde Axel B. selv monteret; den måtte dog fjernes, da bilen skulle til syn i 1966. Bilen har den idag de originale firkantede sidespejle, som Citroën monterede på næsten alle varevognene. (foto fra Axel B.).

Oprindelig var den taget hjem til en mejeribestyrer Bredahl, men den viste sig at være for lille til at køre med mælk. I stedet fik Hr. Bredahl et folkevognsrugbrød, det første på Langeland. Axel B. lod sig dog heller ikke nøje med Citroën'en, men købte sig også et rugbrød kort tid efter.

Citroën'en var fra starten forsynet med jalousibagdør og reservehjulet siddende i varekassen, hvor det tog en god del af pladsen. Axel B. havde det derfor aldrig med. Vognen var aldrig længere væk fra Rudkøbing end at Oluf Christensen kunne komme

og skifte hjul hvis Axel punkterede. Og så kunne han jo ligeså godt tage reservehjulet med!

Jalousidøren var en evig kilde til Axels irritation. Den klaprede og raslede i tørvejr, men bandt så meget når det regnede, at den knapt kunne åbnes. Oluf Christensen fik klaret begge Axels problemer. Hos en lokal karetmager blev fremstillet en særdeles god og kraftig bagdør, hvorpå reserhjulet blev monteret. Axel B's varevogn var den første, der blev solgt i Rudkøbing. Da de andre ejere af Citroën-varevogne i byen (ialt solgte 5) så



Bilen som den så ud i marts 1983 (og frem til oktober 1991). Billedet er taget ved mit første møde med bilen, hos Tom Kristensen i Langebæk.

Axels flotte bagdør, ville de have døre magen til. Og det fik de så.

Denne lille ombygning er formentlig sket et stykke tid før en større ombygning i 1953. Nu var bilen nemlig over 3 år gammel. Dermed var det tilladt - naturligvis efter behørig betaling af afgift til Toldvæsenet - at lave bilen om til personvogn og dét blev gjort i april 1953. Oluf Christensen skaffede de nødvendige dele fra København og bilen blev heloplakeret i samme grå farve som den havde fra ny. Bagdørenes ruder, håndtag og låsetøj m.m. behøvede man dog ikke fra København - de fulgte nemlig løst med bilen i en lille kasse, da bilen leveredes fra Citroën.

Selvom Axel B. havde flere andre biler, blev den praktiske 5-dørs Citroën stadig brugt til varekørsel i forretningen. Men det var altid Citroën'en, der blev brugt når der skulle køres privat. Axel var meget stolt af den og demon-

strerede gerne både motorkraft og køreegenskaber på Langelands snoede veje! Flere af drengene fra forretningen fik deres chaufførdebut i bilen. Men også Axels kone Anna kørte meget i den. Hun var lige så glad for den ("den gik så rigtig fint") og den blev også kendt som "Annas bil".

Axel og Anna havde bilen i over 16 år, indtil 1966. På grund af forretningen holdt de aldrig ferie, så bilen var sjældent langt væk fra Rudkøbing. Den længste tur den til dato har været på, var i 1954, hvor Axel sammen med en kamerat var i Heidelberg og se til nogle drenge-spejdere - Axel var aktiv i spejderbevægelsen.

I 1966 blev bilen, som i mellemtiden var blevet malet lysegrøn, solgt til Annas fætter, gårdejer Jørgen Frederiksen nær Rudkøbing. Den blev indregistreret under nummer ON 22.861. Axel, som ikke selv havde børn, var meget glad for at bilen kunne blive i familien! Da Jørgen

købte bilen vidste han ikke, at Axel forinden havde fået den synet og serviceret!

Jørgen Frederiksen og hans kone havde indtil da kørt Fiat 500 Topolino, så det var ren luksus med den store Citroën. Familien beholdt den i godt 6 år og var meget glade for den. (Som 14-årig var Jørgen iøvrigt blandt dem, der debuterede som chauffør i Axels Citroën).

I foråret 1972 var bilen udtjent, efter mere end 22 år på vejene. Rusten havde fået rigtig godt fat i den, især i dørene og vognens bagende. Efter godt og vel 120.000 kilometer, langt de fleste i Rudkøbing og nærmeste omegn, blev den slæbt ned til en autoophugger i Tryggelev Mose på Sydlangeland, hvor det var meningen at den skulle ende sine dage. Familien Frederiksen købte sig en Citroën Ami Super.

Axels gamle Citroën var nu på vej mod en fredelig død i mosen. Nu kommer regningsmanden ind i billedet. Niels Kausbjerg, idag distributionsleder på Politiken, havde kastet sin kærlighed på bilen og fik den med mas og

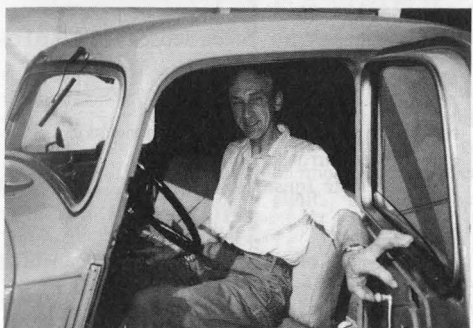
møje anbragt på ladet af en lastbil i 1974. Det var jo også en praktisk bil - med 5 døre. Men den var unægtelig noget rusten! Drømmen om at sætte den i stand blev følgelig aldrig til noget. Men den blev da flyttet lidt omkring i et par garager på Masnedø og Vordingborgkanten.

I sensommeren 1977 solgte Niels Kausbjerg bilen til Tom Kristensen. Med i handelen var også en 11 Sport fra 1947 (som senere kom til Thomas Jensen i Nysted. Nu ejes den af Henrik Jansdorf). Desuden medfulgte fragmenter af en tredje bil som Niels Kausbjerg havde hugget op.

Det blev 47'eren som Tom istandsatte og varevognen kom i første omgang til at fungere som reservedelsdonor. Ind i mellem havde Tom dog tanker om at restaurere den - for den var jo praktisk med de 5 døre. Da jeg besøgte Tom første gang i marts 83, havde han endnu ikke afgjort hvad der skulle ske med bilen. Projektet blev droppet; det var en sur spand! Også da jeg overtog bilen nogle måneder senere.



Synet den 18., indregistreret den 19. og kørt til ICCCR den 20. august 1992! Kulminationen på over 2500 timers restaureringsarbejde på knapt 11 måneder. Bagved ses Fritz Trøst Hansens varebil af samme årgang. (foto: Pim Berends).



“Hjemme igen” - øverst Anna B. Hansen og hendes bror Poul. Derunder Jørgen Frederiksen på sin gamle plads.

Jeg var *lykkelig!* For selv om den var meget rusten og ukomplet - bl.a. manglede motor og gearkasse - så var det jo en varevogn. Nej, ikke noget med 5 døre. Drømmen var klar nok, vognen skulle føres tilbage til rigtig varebil igen - og det behøvede jo heller ikke at blive imorgen...

Det blev det heller ikke! Der skulle gå over 8 år, før jeg kom i gang med at lave den. 8 år med mange andre sjove projekter og sidespring. I den tid har vognen været landet rundt på trailer; fra Hadsten i vest og Helsingør i nord til Stevns i syd. Ja, det er nemmere at samle på nøgleringe...

I løbet af september sidste år vågnede jeg dog lidt op, kraftigt animeret af udsigten til at være

tvunget til at møde op på det 9. ICCCR i en Toyota Camry, hvis ikke jeg kom i varevognen. (Nej, jeg har aldrig haft en Camry, men har det med at ytre mig lidt kategorisk i fuldskab).

Bilen blev herefter totalt restaureret på under 11 måneder. De 7 måtte jeg ovenikøbet se mig selv beskæftiget i noget så opreklameret som et fuldtidsjob. Restaureringen er en historie for sig selv, som kan blive skrevet en anden gang. Det foregik i et tempo, som ikke kan anbefales, idet der ikke var tid til at nyde de små sejre, man oplever undervejs - hvorved hele det mentalhygiejniske aspekt ved arbejdet gik fløjten. En ting mere skal også siges i forbindelse med restaureringen. Uden hjælp i de sidste par hektiske måneder, især fra John Reele og Kim Clasen, var bilen *ikke* blevet klar til træffet! Bare spørg Henrik Jacobsen, om man kan restaurere en varebil på få måneder, uden hjælp fra andre!

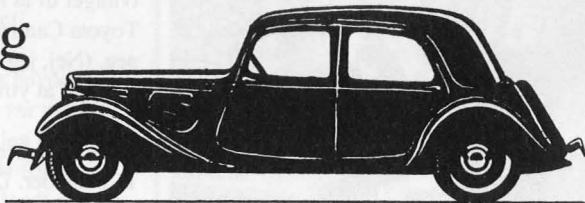
Bagefter fortryder man det naturligvis ikke. Bilen blev jo (næsten) færdig til tiden; endelig kom Nicolaisen ud at køre. Det var bare dejligt at komme i dén bil til Herning!

Nu har den kørt ca. 2500 km uden nykker. Vi har været på nogle gode ture og bilen har været rundt og se til sine gamle jagtmarker. Højdepunktet har været vores tur til Rudkøbing, hvor Axel B's gamle bil øjeblikkeligt blev genkendt af flere af byens ældre beboere.

Axel B. havde jeg kontakt med i 1983. Han nåede desværre aldrig at gense sin yndlingsbil. Han døde i 1990. Men vi fandt hurtigt frem til Anna og familien Frederiksen samt Willy Christensen (søn af Oluf og med i firmaet siden 1946) og flere andre, som kunne huske vognen. Der var ikke et øje tørt, hvor vi kom til kaffeslapparads!

Det har aldrig rigtigt været min kop the at give ting navne - især ikke døde ting som f.eks. biler. Helt automatisk er vi imidlertid begyndt at kalde bilen for “Gamle Axel”. Det er ikke sentimentalt - nærmere logisk.

Køb & salg bytte, kontakt -



TRACTION ANNONCER sendes eller indtelefoneres til:

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

Sælges:

Motorblok til D-motor med krumtap og hovedlejer (standardmål) og knastaksel.

Thomas Jensen. 53 87 19 46

Købes:

Citroën B 11 Normale, renoveret eller i rimelig stand og gerne med kendt forhistorie. God pris gives for den rette originale vogn, som helst skal være fra før 1950 (reservehjulsbagklap). Andre typer kan måske også have interesse. (f.eks. Cab. eller B-15)

Christen Justesen. 98 44 29 11

Sælges:

Citroën B 11 Cabriolet, årg. 1934. Komplet og 100 % original med karrosseri og motor renoveret til højeste standard. Let at færdiggøre. Kun seriøse henvendelser.

Per Bødker. 42 36 43 37

Sælges:

Citroën B 15 six 1953, god nysynet vogn til en yderst rimelig pris.

Ole Nielsen, Citroën Hillerød. 42 26 00 60

Købes:

To stk. bunde til Harpoonbaglygte - gerne den model der er fremstillet i rustfrit stål.

To gode bremsetromler til forhjulene.

Søges:

Citroën salgsmateriale som f.eks. brochure plakater, gamle annoncer samt fotos fra perioden. Disse må meget gerne vise gamle forhandleres facader, værksteder, samt fotos af Citroëner på gader og veje.

Hvis du har materiale, men ikke ønsker at sælge, er jeg også meget interesseret i blot at låne materialet til kopiering / affotografering.

Preben Buchhave. 86 43 75 53

Sælges:

Citroën B 11 sport 1954, yderst velkørende og nysynet vogn.

Steen Jensen, 48 24 10 08

Købes:

Citroën 11 Sport fra før 1952 renoveringsobjekt, gerne rusten og ukomplet - evt. blot et karrosseri med papirer.

Dorte Jensen - (værksted) 31 95 72 34

Købes:

Til 11 Sport: Loftslampe, lille rundt ornament til starthullet i kølgitteret, pullmann-sæder.

Anvises:

Citroën 11 Sport 1949 og DSpécial 1974 gode restaureringsobjekter til salg.

Jens Møller Nicolaisen. 31 39 53 20

Fra det norske Traction Bulletin fra okt. 92, har vi sakset følgende :

Citroën 7 Berline 38 mod. mye deler.
Bilen er i god stand og klar for løp.
Olav Fylling tlf 071 75300
6260 SKODJE eller 071 75301

11 Commerciale -55 til salg

Fransk-import for et par år siden.
Har vært lettere restaurert, god bruksstand.
Bulk-fri.
Originalsettrekk, noe slitt.
Pris-ide 37000.- hvis snarlig avgjørelse.
Rolf Henry Kjeilen tlf 063 25616
GRUA på Hadeland eller 030 64796

11BL -54 (Belgisk-bygget)

Strøken bil, nyrestaurert.
min. 65.000.-
Jan Sandnes tlf 071 47441
V. Aspehaug 5
6010 ÅLESUND

15-six-H -55

Original, noe rust i dørene,
har stått siden -86/-87,
dok. service historikk
(Det finnes idag 2 stk 15-six-H i Norge, hvora ene.)

Bilen står i Oslo.
Petter Borgen

tlf.095 46 8 55012756
(Stockholm)

01002



30503

30

PETER JUEL JEPPESEN

STRANDGADE 10 B-3
1401 KØBENHAVN K

