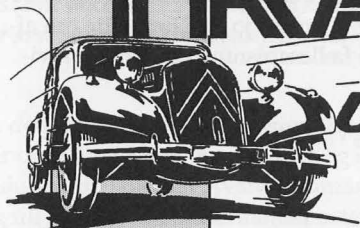


Attraction 190



TRACTION SPECIAL



64

MEDLEMSBLAD FOR TRACTION AVANT DANMARK

BESTYRELSEN:

Formand: Jørgen Kjær

Gl. Sellingvej 20, 8370 Hadsten. Tlf: 86 98 31 77

Kasserer, medlemsregister: Preben Buchhave

Udbyhøjvej 15, st.th., 8900 Randers. Tlf 86 43 75 53.

Sekretær: Peder Grønberg

Nr. Søgade 25A, 2., 1370 København K. Tlf: 33 11 40 42.

Aktiviteter - vest: Ole Meldgaard

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

Aktiviteter - øst: Johnny Hansen

Ladagervej 5, St. Ladager, 4623 Li. Skensved. Tlf.: 53 82 09 19.

KLUBBENS GIRONUMMER: 8 28 05 84

RESERVEDELE OG BUTIK:

Steen Jensen

Elmevej 5, Tulstrup, 3400 Hillerød. Tlf: 42 28 67 66.

KLUBBIBLIOTEK:

Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle. Tlf: 75 83 00 49.

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.

HUSK DEADLINE TIL NÆSTE NUMMER:

1. december med morgenposten!

Redaktionelt

Hermed et nyt nummer af Traction*Special*. Som det kan ses har vi nu igen lavet lidt om på bladets lay-out, bl.a. med nye skrifttyper, som vi håber vil gøre bladet behageligere at læse og pænere at se på. Vi hører gerne, hvis nogen har kommentarer.

Iøvrigt kan vi nævne, at der er fælles redaktionsmøde med de involverede klubber i Attraction den 6. november – vi håber at dette nummer er ude inden da – her har vi mulighed for at lufte vores ideer omkring bladets fremtid og diskutere dem med de andre. Måske har du ideer eller kritik, som du kunne tænke dig at få behandlet i dette forum. Er det tilfældet, så giv lyd fra dig.

–pjj & jmn.

Lokalmøde/øst i CVK

Lørdag den 20. november kl. 14.00 vil vi holde et lokalmøde på værkstedet på Christiania, hvor temaet vil være karrosseri-reparation/pladearbejde, rustbeskyttelse og lakering – eller noget i den retning.

Der er mange meninger om hvordan man bedst griber tingene an. Vi sidder ikke med den endegyldige sandhed, men der er gjort

mange erfaringer i CVK's 20 årige historie. Uanset om du selv har viden på området, eller blot har lyst til at prøve at svejse, håber vi på at se dig.

Arrangementet er endnu ikke planlagt i detaljer, men vi kunne jo evt. fortsætte om aftenen med fællesspisning og måske en videofilm.

Tilmelding i god tid til Jens: 31 39 53 20.

Sommertræf 1994

Sommertræf 94 bliver som tidligere oplyst afholdt som et Nordisk træf (Traction Avant Danmark, Svenska B-11 Klubben og Traction Norvégè), for at fejre Tractionen 60 års fødselsdag.

En gruppe medlemmer fra det nordjydske har tilbudt at arrangere træffet i Dansk Folkeferies feriecenter i Sæby.

Bestyrelsen, synes det lyder som alletiders ide, så d'herrer har fået grøn lys til at arbejde videre med dette. Så skriv dig allerede nu bag øret at sommertræf 94 afholdes den 19.- 21. august i Sæby.

Jørgen Kjær.

Aktivitetskalenderen

November:

- Fredag 12/11* Klubmøde på Elmevej i Tulstrup pr. Hillerød hos Sten Jensen
- Lørdag 13/11:* Stumpemarked i Herning og samme aften - ikke at forglemme - "efterstumpemarked" hos Ole Meldgård i Ikast. Tilmelding, gerne i god tid på 97 15 38 85.
- Lørdag 20/11:* Lokalmøde i CVK-auto med focus på pladebearbejdning, karrosseriopretning, rustbeskyttelse m.v. Se nærmere i bladet. Dronningensgade på Christianshavn v/Loppen kl. 14 .00. Evt. fællesspisning og aftenhygge på værkstedet eller i nabolaget. Tilmelding til Jens Møller Nicolaisen, 31 39 53 20 eller (værkstedet) 31 95 72 34.

Kommentar

Den nyvalgte formand Jørgen Kjær (som bestemt ikke er "ny" i kredsen) redegør her for sine ideer for klubbens fremtid.

På den netop overståede generalforsamling var der nogen snak om visioner og specielt visioner for Traction Avant Danmark. Da jeg nu har overtaget formandsposten, er det jo nok på sin plads, at jeg redegør lidt for mine visioner for klubben.

Jeg har været med i bestyrelsen fra klubbens start, og der gjorde vi os også visse visioner. Måske ikke altid så formulerede. Men essensen af alt det arbejde ser vi jo i dag:

En stadig velfungerende klub.

Den første spæde start til klubben var det berømmelige Hadstentræf i 1982. Siden er der afholdt 11 sommertræf, alle med stor succes. Vi har sat vort fingeraftryk på 9. ICCCR, vi har arrangeret modtagelsen af Paris-Moskva i København i 1984.

Der har været afholdt diverse lokalmøder med forskellige indslag, lige fra det tekniske til det kulinariske. Klubben har været med til at skabe mange nye venskaber på tværs af alle skel.

Klubben og dens medlemmer har fået mange internationale kontakter.

Vi har fået mange biler ud at køre, og vi har idag næsten alle landets Tractionejere som medlemmer og næsten alle Tractioner i landet er registreret i klubben, og der er vist stor sikkerhed for, at der ikke bliver hugget flere af vore kære køretøjer op.

Vi har i klubbens levetid undgået nogen betydelig eksport af Tractioner, tværtimod er der blevet importeret en række spændende køretøjer til landet.

Klubben og dens medlemmer har haft mulighed for at hjælpe hinanden med reservedele, gode råd og andet nødvendigt ved restaureringen og vedligeholdelsen af køretøjerne.

Jo, vi kan godt sige at klubbens formålspagrav er blevet opfyldt.

Klubben har et godt stabilt medlemstal omkring 160 medlemmer og har overlevet uden ødelæggende splid. Klubben har overlevet et par stormvejr, og mon ikke det gør klubben stærk, i stedet for at ødelægge den.

Nå, men det var **visionerne**, jeg skulle komme til.

Vi har som sagt en klub med et stabilt medlemstal, god økonomi, god baggrund, gode og loyale medlemmer, der alle er villige til at gøre en indsats for klubben. Altså alle tiders grundlag for at komme videre. Vi har alle erfaringerne, adgang til reservedelene og gode råd.

Jeg synes en del af klubbens fremtid, og en af visionerne skal være, at alle de gamle **tractioner skal ud at køre**, skal bruges!

Vi skal ved klubbens hjælp, sørge for at de medlemmer, der af en eller anden grund er kørt sur i det hele, får lidt hjælp, en hånd, et skub, hjælp til en reservedel. Lad os se os omkring i kredsen, hvem er ikke kommet ud at køre? Kontakt ham og tilbyd din hjælp.

Lad os få udvidet netværket så alle kommer med. Vi skal væk fra at skele til pungen, det behøver ikke altid at koste noget at hjælpe hinanden.

Al respekt for medlemmer, der gider skaffe reservedele til veje, enten her i landet eller i Frankrig. Det er kun rimeligt at disse har en pris. Det er en simpel nødvendighed, at der

er nogen, der gider at gøre dette arbejde på privat basis.

Klubben har ikke en realistisk mulighed for at forhandle brugte reservedele. Men det er hjælpen i dagligdagen, der er brug for, en hånd lørdag eftermiddag eller lignende.

Flere nye, ja også gamle, medlemmer har spurgt, om man nu også kan **køre på ferie i udlandet** i Tractionen.

Ja, selvfølgelig kan man det !

Man skal jo bare sørge for at bilen er i orden, samt tænke på det er en gammel bil. Mange tør alligevel ikke tage skridtet og tage afsted. Måske fordi de er bange for at stå alene med det, hvis der bliver problemer.

Lad os derfor også hjælpe hinanden med dette.

Jeg forestiller mig at klubben, som et forsøg **lejer et hus i Frankrig**, måske Nordfrankrig for en 14 dages periode til næste sommer. Vi kan så lave fælles tur(-e) derned, eventuelt i flere hold. Det er jo ikke sikkert at alle har mulighed for at være med hele perioden. Der må så være mulighed for at sammensætte nogle hold med erfarne køre-re på alle hold.

De enkelte deltagere afholder selvfølgelig selv udgiften til hus og lignende. Ved dette kan der blive mulighed for den lidt tøvendefor, at få den store oplevelse det er, at bruge sin gamle bil til en sommerferietur. Det er en virkelig lækker oplevelse.

Vi skal selvfølgelig også fremover styrke de lokale arrangementer, måske ved lidt flere **ture, skovture, småtræf** og lignende.

Vi skal øge vore kontakter med andre klubber, både Citroenklubber, men også de andre gammelbilklubber . Vi skal styrke vore internationale kontakter.

Vi skal sørge for, at der altid er mulighed for at **skaffe reservedele** til bilerne. Vi skal enten selv forhandle dem som klub, eller

kunne anvise medlemmerne, hvor de kan købe dem. Vi skal sørge for at påvirke fremstillere og forhandlere af reservedele, så det bliver seriøst og lødigt og ikke bare en pengemaskine.

Vi skal som klub sørge for at der er adgang til relevant **skriftligt materiale**, evt. kopier til brug for restaureringen og vedligeholdelsen af bilerne.

Vi skal som klub sørge for at **påvirke myndigheder**, så love og regler bliver til at leve med, dette gøres bedst gennem Motorhistorisk Samråd, som vi er medlem af. Vi skal blandt andet arbejde for at den reducerede vægtafgift bliver udvidet til at omfatte alle tractionerne. Vi skal også sørge for, der er adgang til rimelige og billige forsikringer.

Vi skal sørge for at **vort fine blad** bliver ved at udkomme, og at der til stadighed er **stof nok til vore redaktører**. Vi skal alle være med til at levere stof til bladet.

Vi skal have vort **bibliotek og billedarkiv** udbygget, samlet materiale, der kan komme vore medlemmer tilgode.

Det er også en udløber af klubbens formålsparagraf, at gammelt materiale, litteratur, fotos og så videre bliver bevaret. Jeg kunne forestille mig at klubben kontaktede relevante personer og institutioner for at indsamle gammelt materiale. Eventuelt kun i kopiform.

Jeg synes vi har en **god klub** med et godt fundament, som kan danne basis for at vi bruger klubben, men så sandelig også hinanden til at nyde vore køretøjer, og samværet omkring dem.

Lad os nu være gode ved hinanden, og husk også at der er andet i livet end gamle Citroëner.

Jørgen Kjær

Motorhistorisk Samråd.

Den 7. november afholdes der årsmøde i Samrådet, hvor et af de vigtigste punkter bliver optagelse af en række "Mærkeklubber" samt genoptagelse af Dansk Veteranbil Klub.

Jørgen Kjær, som er sekretær i samrådet, vil senere komme med referat fra årsmødet, men allerede nu kan bringes et svar

fra trafikminister Helge Mortensen, som er blevet spurgt om regeringens holdning til de periodiske syn her i landet - og om hvorledes veteranbilerne vil blive behandlet i den sammenhæng. Som det fremgår er der foreløbig lagt op til at veteranbilerne slipper for det periodiske syn, bortset fra selvfølgelig - reglerne om syn ved ejerskifte.

JK/pjj

Frederiksborgs kanal 27 · 1220 København K · Tlf. 33 92 33 55

København, den 20 SEP. 1993
Journr. Fafd. 1993-241-11



Jørgen Kjær
Gl. Sallingvej 20
8370 Hadsten.

Kære Jørgen Kjær.

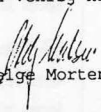
Tak for dit brev hvor i du udtrykker bekymring for, hvad der vil ske med veteranbilerne, når der bliver vedtaget en lov om indførelse af periodisk syn af personbiler i Danmark.

Jeg kan i den forbindelse meddele, at i EF-direktivet om periodisk syn af personbiler, er der mulighed for medlemsstaterne, efter høring af EF-kommissionen, at fritage køretøjer, der næsten ikke benyttes på offentlig vej eller som udelukkende anvendes under særlige forhold, fra at være omfattet af reglerne om periodisk syn.

De biler Danmark vil søge undtaget, er de biler der efter gældende dansk ret er defineret som veteranbiler. I andre regelsæt er veteranbiler defineret som biler, der er produceret i år 1950 eller tidligere og som udelukkende anvendes af teknisk historiske grunde til lejlighedsvis kørsel.

Bliver veteranbiler undtaget for periodisk syn, vil de stadig være omfattet af reglerne om ejerskiftesyn.

Med venlig hilsen


Helge Mortensen

Lokalmøder

Jens Sanning, vores tidligere så aktive kasserer, har stadig tid og inspiration til at skrive til bladet, og har sendt beretninger fra to vellykkede arrangementer i Jylland, dels i Hanstholm den 11 sept. og dels i Lystrup den 2. okt.

En oplevelse i Hanstholm....

Kan man kalde et lokalmøde en oplevelse? Ja, når det som lørdag den 11. sept. foregik hos Gedebjerg i Hanstholm - så er det noget ud over det sædvanlige. Tænk bare på vejret - en strid blæst (ganske vist fra øst) - og regn, regn, regn og så lidt mere regn. Damerne krøller lignede nærmest "Ny Studio-line glat effekt" og alle "rygerne" fik lungerne godt og grundigt rensset.

Vi så det spændende museum ved fyret og de store fæstningsanlæg fra 2. verdenskrig. Vi kørte i veteranog (med Ford A motor, årg. 1931) mellem krigsbunkerne (godt for chaufføren, at der skinner, for det kneb lidt med balancen her sidst på eftermiddagen), og Helge havde sørget for en guide, så vi virkelig fik en professionel rundvisning.

Hjem igen til buldrende ild i brændeovnen, varm kaffe og lidt senere et overdådigt fiskebord. Rigtig råhygge.

Nu ligger Hanstholm imidlertid lidt afsides for de fleste, så Helge havde varmet op i sit sommerhus til overnattende gæster. Vi var 15 tilstede, og der kunne sagtens have været mange flere, men de kommer vel næste gang? Kun to Tractioner (Benny Sørensen og Finn Lyster) var mødt frem - de øvrige gad ikke slås med al det vand fra forrude og ventilationsklap. Jeg nævner slet ikke noget om Citroën- og bilsnak, for selvfølgelig var der masser af det.

Både Yrsa og Helge havde gjort en kæmpeindsats, og det blev et par virkelig gode og hyggelige dage. Vi kommer givetvis alle

også igen næste gang. Tak på samtlige deltageres vegne.

- og endnu én i Lystrup.

Efterår og vintertid nærmer sig hastigt. Bladene er allerede gulnede og de overmodne æbler falder for blæstens rusken. Men selv en gammel Citroën kan trodse vejret og årstiden, og hele tre tractioner samt en ID samledes den første lørdag i oktober til møde hos Viggo Plith og Thomas Overgaard i Elev ved Lystrup.

Nu skal det tilføjes, at vejret var rimeligt, det regnede faktisk slet ikke, men det var råkoldt, selv Benny havde udskiftet cab'en med den røde limousine. En god kop eftermiddagskaffe varmede gevaldigt inden vi begav os til Thomas arbejdsplads: Forbrænding Nord i Århus. Her var stablet professionel rundvisning på benene, og vi fik en virkelig god oplevelse. Jeg håber, at Thomas overbringer klubbens tak til Boye.

Viggo driver et mindre autoværksted (naturligvis med Citroën som speciale) i udkanten af Lystrup. På vej derover, var vi et smut omkring brandstationen, hvor Viggo er deltidsbrandmand. Som de legebørn vi ofte er, er det altid spændende at se noget med blå lygter, selv om det ældste man kunne præsterer var en 15 år gammel langsnudet Scania.

På Viggo's værksted beså vi hans og Thomas 11 S '37, der efterhånden kun mangler at blive samlet - men så er der heller ikke en eneste skrue, der ikke er blevet pudset og rengjort. Det blev aftalt, at den i hvertfald skal med til 60 års træf i 1994.

Sådan en week-end spares der på varmen i værkstedet, så det var dejligt med endnu en kop varm kaffe bagefter. Lige efter besøget på værkstedet fik vi følgeskab af en semi-

gammel Mercedes (Jørgen Kjær). Han kørte nu hurtigt igen - følte han sig ikke hjemme i selskabet? Nå, det var vist noget med nogle små børn, som skulle passes; sådan er det jo med de unge nu om stunder!

Ingen tractionist uden at han har en gammel lade fyldt med stumper. Det havde Viggo naturligvis også, så vi fik da også snavsede fingre ved den lejlighed. Det var ID/DS dele, men det bliver efterhånden også en mangelvare - de biler er vist ikke helt så holdbare som Tractionerne.

I mellemtiden var der blevet rette mid-

dagsmad an hos Thomas - en virkelig ud-søgt fornøjelse. Ind imellem pauserede (når de ikke spiste) og snakken gik livligt omkring bordet. Efterhånden havde vi været af sted i næsten 12 timer, så trætheden meldte sig sig hos flere og vi vendte bilen og næsen hjemad.

Både Viggo, Thomas og ikke mindst deres koner skal have en stor tak for en dejlig dag. På deltagerens vegne,

Jens Sanning

Den forhjulsdrevne
CITROËN

Vognen med de uovertrufne køreegenskaber!

Annonce i "Bilbogen" fra 1951.



Sommertræf '93

Som så ofte tidligere blev sommertræffet godt besøgt; ikke bare af os danskere men også svenskere og hollændere samt en enkelt ekvipage fra Norge. Ialt kom mellem 50 og 60 tractioner af næsten alle modeller, heriblandt en mange 15six'ere og hele 6 cabriolet'er.

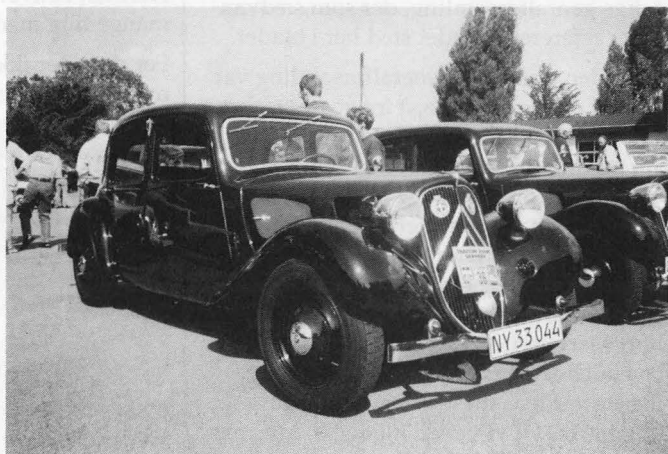
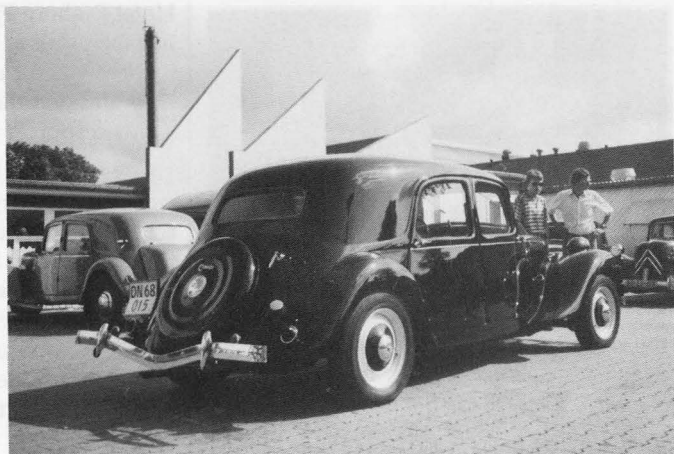
Efter et år uden sommertræf - hvor vi jo måtte nøjes med ICCCR'et i Herning - var det rart igen at skulle opleve et traditionelt TAD-træf.

Disse træf har den fordel frem for de store internationale, at vejret næsten altid er langt bedre. Eller også er det bare Carl Aagaard, der har et godt samarbejde med d'herrer Voldborg og Jarnvig.

Langt de fleste af deltagerne ankom sent fredag eftermiddag og fint var det! Masser af nyvaskede tractioner i den lavtstående sensommersol, flot linet op på parkeringspladsen foran hotellet. Carl Aagaard gik rundt og bød velkommen.

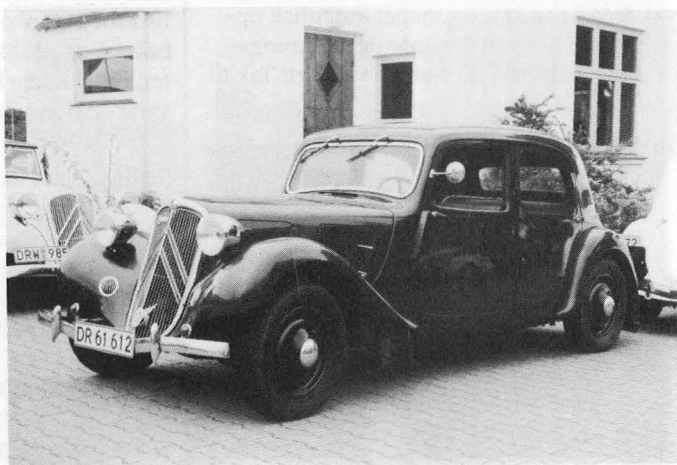
Vi fik bakket vores vogn ind på en plads mellem de andre, der alle holdt med næsen frem mod pladsen - og dog - der var én der holdt med ryggen til det hele. Det var Carl Aagaards egen 7C fra 1937, som netop lige er kommet ud at køre efter en omfattende restaurering. Carl tog fat i os og viste os bilens forende - en ordentlig bule! Den samme morgen havde bilen haft nærkontakt med et nyere køretøj, hvilket var gået hårdt ud over kølergitter og højre forskærm. Til alt held var der hverken sket noget med gearkassen eller den højre forlygte! Men det var alligevel en slem skade - og jeg kom med det samme til at tænke på klubbens "vandremusling", der ved hvert sommertræf bliver tildelt den mest uheldige deltager. På denne fredag aften var det kun at håbe på, at Carl skulle have den...!

Øverst: Blot et lille udsnit af vore biler (faktisk mindre end halvdelen) på parkeringspladsen på Hotel Faaborg Fjord.



Nogle "nye" biler på Sommertræf: Øverst ses Finn Lysters flotte Normale fra 1951, der langt om længe er kommet ud at køre.

Derunder Claus Søgårds 7C fra 1937 og nederst endnu en 37'er, nemlig Chresten Justesens 11 Sport, der er købt i Norge.





Bulen skulle i skrivende stund allerede være rettet ud - vi glæder os derfor til at kunne vise et pænere billede af Carls nyrestaurerede 7C!

Fredag aften forløb bl.a. med klubbens årlige generalforsamling, der som sædvanlig er refereret et andet sted her i bladet.

Efter den egentlige generalforsamling var der sat et lille, men højst interessant "punkt" på, idet Henrik Lundberg viste os sin nu over 20 år gamle smalfilm i hoppende Super 8, om den gang han købte sin hvide Normale-cabriolet i Køge. Det er dén bil, som er kendt fra sin medvirken i filmen "Komtessen på Steenholt" med Marguerite Viby. (Men nej, bilen har *aldrig* tilhørt Marguerite Viby). Det er en yderst spændende og interessant historie om måske verdens mest velbevarede cabriolet - denne bil vil vi vende tilbage til i et snarligt nummer af bladet! Her skal blot siges, at det var en stor og meget autentisk oplevelse at se denne gamle og stemningsfulde smalfilm - ikke et øje var tørt! Tak til Henrik!



Hotel Faaborg Fjord er et særdeles komfortabelt sted at bo - vild luksus. Og det lykkedes os for en gangs skyld at komme nogenlunde tidligt i seng, så vi kunne samle ressourcer til resten af weekenden.

Lørdag morgen kunne vi glæde os over et stort dejligt morgenbord samt at generalforsamlingen var klarer aftenen før - dagen var således kun beregnet til at skulle bruges på fornøjelser! Så fra morgenbordet kunne vi gå direkte til stumpemarkedet - og dét er jo en fornøjelse, især for de mandlige træfdeltagere. Der var mange gode stumper at finde, ikke mindst i vores egen klubbbutik, men også Finn Lyster, Herman Lelivelt og Per Bødker havde mange ting med.

For dem der ikke lige synes det er skønt at rode i reservedelsbunker, (mest de kvindelige træfdeltagere), var der arrangeret en lille tur til Faaborg Kunstmuseum. En rigtig god idé.

Inden starten på dagens udflugt fik vi en lille opgave: gæet omkredsen på en fælgedæk med et ukurant dæk, der dog var i størrelsen 165x400. Det var ikke nemt - og der var vist mange, der kom langt fra det rigtige tal. (Det var godt over 2 meter!).

Første etape var ikke lang - vi kørte ind til Faaborg, hvor vi aflagde besøg på den lokale Haahr benzintank. Her var der mulighed for at tanke op med træf-rabat, se på bilerne og snakke med folk. Og mindsanden om ikke de kunstinteresserede kom til syne - det var jo godt, så kunne de jo komme med på resten af turen!

Snart gik det videre - det var en ordentlig lang kortege, og vi kom da også lidt væk fra hinanden ind imellem. Målet var Egeskov Slot og veteranbil museum og turen gik gennem det kønne sydfynske landskab. Et stykke af vejen gik på små, hullede private skovveje, hvor bilernes affjedring kom rigeligt i brug. Gad vide hvad skovens dyr har tænkt, når de så de knap 60 tractioner gennem hegn og krat!

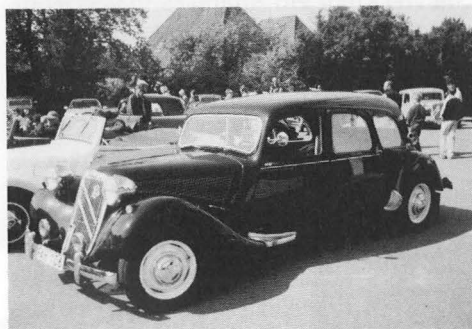
*Stort set alle typer tractioner
var repræsenteret...*



Stumpemarked.

Steen og klubbbutikken





Herover: 6 cabriolet'er på parkeringspladsen hos Haahr Benzin. Fra venstre Bengt-Ove Roswalls med den smarte nummerplade, Christer Anderssens og Benny Sørensens. Bag disse Peter Juel Jeppesens, Erik Schultz' "Rosa" og Henrik Lundbergs den hvide.

Til venstre en utrolig flot og nyrestaureret familie, der kom fra Sverige. Se bare lammeskyerne, der spejler sig på det nederste billede!



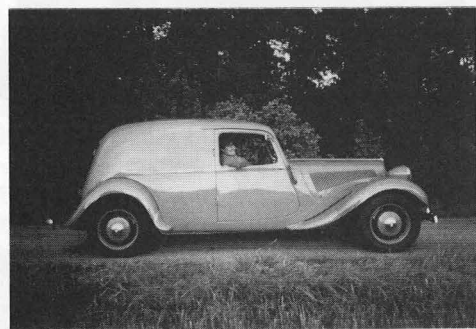
Detalje på Claus Søgårds 7C fra 1937. Denne tidlige type baglygte er nedfældet i bagskærmene, der til og med er presset i facon rundt om lygtekanten.





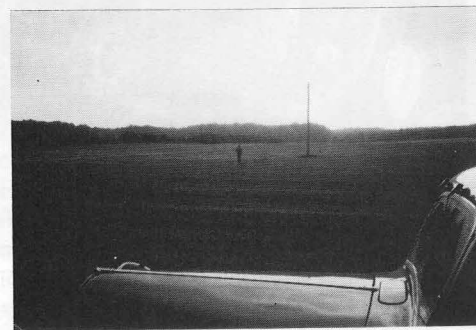
Undervejs på turen til Egeskov fik vi weekendens eneste regnbyge. Der opstod et lys, der var meget fint at fotografere i og mange fik deres kameraer frem. En enkelt cabriolet-ejer forfaldt til at lukke kalechen.

Herunder: Mette og Gamle Axel. Nederst: redaktionen arbejder i marken.



Da vi nåede frem til Egeskov Slot kunne mavernes knurren let overdøve vore veltrimmede traction-motorer. Så snart bilerne var parkeret blev der styret direkte mod de røde pølser. Museet kunne man jo altid se bagefter. Det var godt at sidde dér i solen og spise gasslanger (*meget københavnsk slang for lange røde pølser*) og nyde synet af de skinnende biler.

På museet var der foruden diverse hele og halve flyvemaskiner mange spændende biler, dog ingen forhjulstrukne Citroën'er. Dem var der jo også nok af udenfor. Skal jeg nævne en enkelt bil, bliver det maleren Sigurd Svanes herlige beboelsesvogn, bygget på en Bedford lastbil fra halvtredserne. Et noget utraditionelt, men yderst inspirerende udstillingsobjekt. Det kunne være sjovt at bygge sig sådan én en gang.

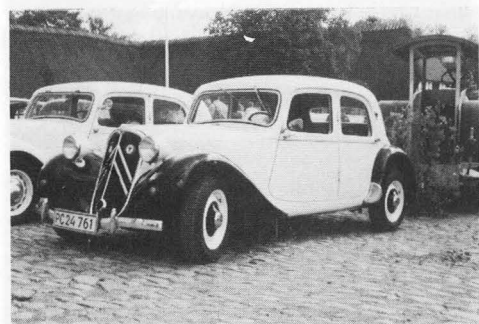




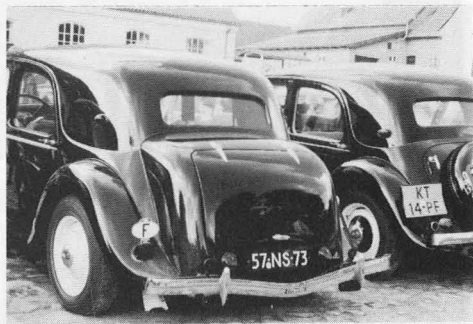
Parkering ved Egeskov.



Tractionister og gasslanger i metervis...



Denne nydelige 11 Sport dukkede op om lørdagen - ejeren er (endnu) ukendt af redaktionen - men det var jo den bil, der for nylig kunne ses i DR-TV's udsendelse "Hammerslag", hvor den blev solgt på veteranbilauktion.



Fransk tilbehør: "Malle Raoul", stort kuffert- rum fra før 1952 på en hollandsk B15. F-skiltet tyder på at bilen har kørt i Frankrig. Hollænderne er betydeligt bedre stillet end os m.h.t. importafgifter.

Udstillingen er meget flot stillet op; én af de ting som andre bilmuseer kunne lære af er, at der ikke er for meget - der er god luft omkring bilerne, så man rigtig kan se dem. Og det er ikke fordi museet mangler biler, hvilket nogle af os fik syn for, da vi senere fik lejlighed til at se museets magasiner. Her står betydeligt flere biler end der gør i selve udstillingen. Nogle af disse biler var ganske nye - f.eks. halvfjerdsere biler i god stand. De står sådan set bare og venter på at blive gamle nok til at være interessante. Aligevel var besøget i magasinet mindst lige så interessant som selve museet - i hvert fald for os "gale".

Efter at have tilbragt nogle gode timer på Egeskov, gik turen rask (og i knap så samlet flok) tilbage til hotellet, hvor vi igen kunne nyde en rolig stund og/eller gøre os klar til aftenens festmåltid - et fredeligt intermezzo, hvor der også var tid til at støve lidt rundt blandt folk og tractioner i aftenens solen på hotellets parkeringsplads.

Vi var jo mange til spisning, så hotellets personale havde ingen problemer med at få det store fesmåltid til at strække sig over en hel aften! Ind i mellem blev der sunget en sang, overrakt præmier samt holdt nogle taler, bl.a. af vore udenlandske venner, der takkede for det fine træf. Ernst Berends fra Holland (der jo altid er med) holdt en forglemmelig tale på en perfekt blanding af dansk, svensk og noget andet. Og Carl Aagaard, der som aftenen skred frem efterhånden blev mere scenevant, fik heldigvis sin muslingeskal. Senere gik dansen og der blev festet til langt ud på natten i kælderbaren. Pølse-Ole var på pletten med natmad.

Efter et par timers søvn, var det tid at stå op igen. Vi skulle på tur igen - denne gang til Vedstårup Teglværk, hvor man har en fin samling af ældere biler udstillet. Blandt meget andet en imponerende samling af Rolls-Royce. Den for os nok mest interessante bil (til trods for at vi havde adskillige



Om ikke Citroën, så i hvert fald fransk: en meget flot Renault Dauphine i tidstypisk farve udstillet på Egeskov.



I magasinerne stod denne Panhard 24CT i dårlig stand. Den er købt som reservedelsvogn, idet museet ejer et noget bedre eksemplar, nemlig den ene af de to, der fra ny blev importeret af Citroën i Danmark.

magen til stående udenfor) var en Citroën 11 Normale Cabriolet. Det er ikke så forfærdelig mange år siden at denne vogn kunne købes i urestaureret stand for små penge - nu kunne den ses restaureret. Akja, alt dét man *skulle* have gjort... Den var udstillet med en planche, der forklarede at vognen "vistnok" har tilhørt Marguerite Viby - her var vi en del mennesker der nu vidste bedre! Den bil der altså *ikke* har tilhørt Viby holdt jo udenfor i solen, nogle få meter fra udstillingshallen...

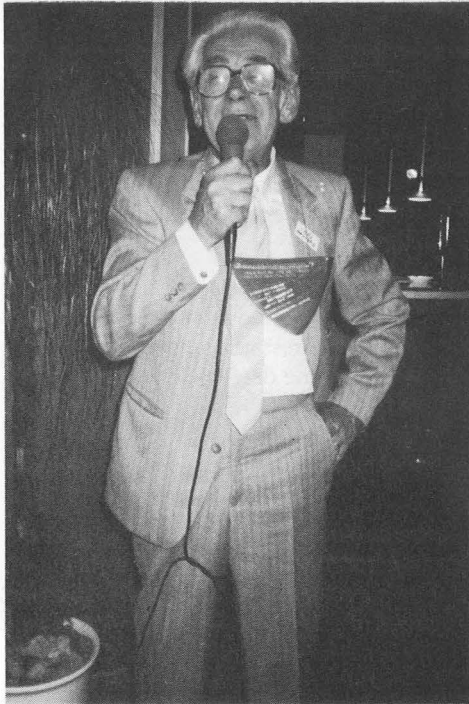
Efter indtagelse af frokosten - madpakker fra Brugsen samt øl - var det tid for de fleste til at køre hjemad efter et fint træf.



Fra festlighederne lørdag aften.

Herunder: Træfarrangør Carl Aagaard dekoreret med musingeskallen.

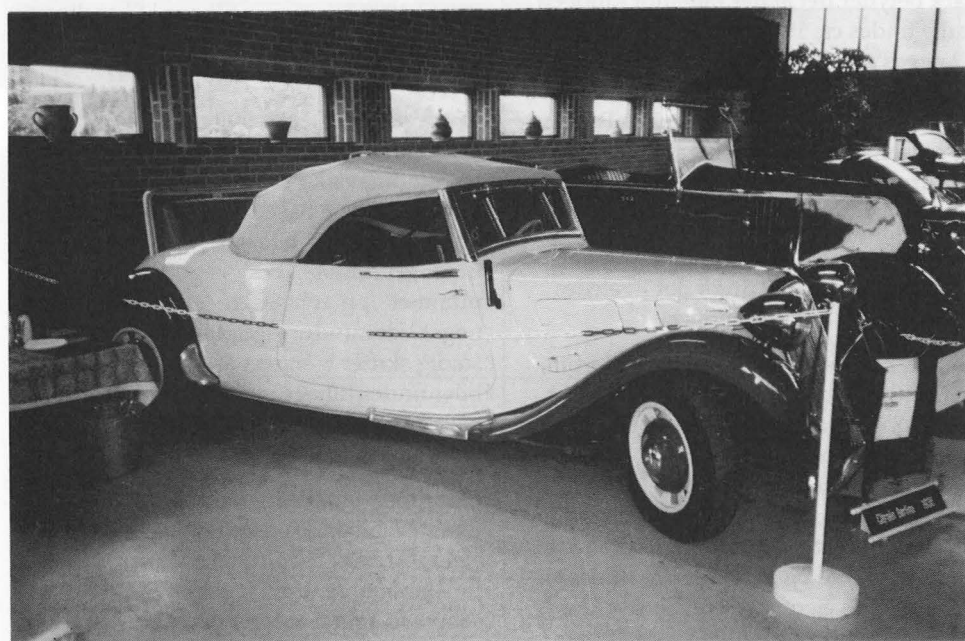
*Til højre: Den afgangende kasserer Jens Sanning blev hædret med et fint indrammet billede af...
...Jens Sanning.*



For vores vedkommende gik turen fint, bortset fra, at det ser ud til at Gamle Axel har en færgespsykose! Ved billetlugen i Knudshoved gik motoren i stå og var ikke til at starte igen. Det viste sig blot at være nåleventilen, der var gået løs - men før vi havde fået dette konstateret, måtte vi løbe et par seje ture med bilen fra opmarchbanen ind på færgen - og ud igen i Halsskov. Puha - der er længere end man tror. Måske skulle jeg hænge et billede af en Storebæltsfærge op i Gamle Axels garage, så han kan lære; at færger ikke er farlige - hjælper det ikke må han til psykolog.

Til sidst en stor tak til Carl og hans familie for et super veltilrettelagt og herligt træf. Weekenden vil blive husket som *dén hvor solen skinnede!*

-jmn.



Cabriolet'en på Vedstårup Teglværk. Vi har aldrig tidligere vist et billede af denne vogn i klubbladet. Bilen har dansk historie men det vides ikke om den har medvirket i nogen film. Den er restaureret her i slutningen af 80'erne. Siden da har den vist ikke fået anden frisk luft end den der kommer ind ad døren bagved.

Lidt registersnak.

Hvor mange Tractioner findes der egentlig i Danmark?

Som Jørgen Kjær gør rede for andets i bladet er klubbens medlemstal stabiliseret på omkring de 160. Det betyder ikke nødvendigvis at der så findes 160 biler i Danmark - der findes nemlig en del flere. Dels ejer mange medlemmer mere end én bil og dels findes der Tractioner, hvis ejere ikke er medlem af vores klub (vi har til gengæld også ca. 10 udenlandske medlemmer hvis biler ikke skal tælles med).

Jeg har forsøgt at gøre tallet op ved at lægge hovedet lidt på skrå. En grov gennemgang af vores medlemsliste viser at ca. 40 medlemmer ejer mere end én bil. Sættes medlemstallet til 150 med bopæl i Danmark betyder det at der indenfor klubben skulle findes ca. 190 Tractioner. Hertil skal så lægges antallet af biler som ikke er registreret i klubben. Jeg vil tro at tallet er måske 20. Resultat - der findes ca. 210 Tractioner i Danmark i 1993 og heraf er vel de ca. 70 indregistrerede.

Årsagen til mine refleksioner er et par smånotitser i henholdsvis det norske og det svenske Citroën blad, hvor der ligeledes funderes over antallet af biler.

I foråret gør den norske formand i forbindelse med sin beretning antallet af medlemmer i "Traction Norvège" op til 123, men tilføjer samtidig at der efter klubbens arkiver skulle findes ihvertfald 200 Tractioner i Norge. Problemet er, at det selvfølgelig er sværere at holde sammen på en klub i så stort et land og at der derfor findes en del biler, hvis ejere ikke er tilsluttet klubben. Målet er ifølge Erling Riis at få flere medlemmer tilbage i klubben og at få flest mulig Tractioner ud på vejene igen.

I augustnummeret af B 11- Bladet funderer kassereren Carl-Jacob Söderqvist over

antallet af Tractioner i Sverige. Hidtil har man i Sverige groft regnet med at der nok fandtes ca. 400 af Citroën 7, 11 og 15, hvoraf ca. 150 indregistrerede. Men det viser sig at man har taget temmelig meget fejl, idet tilgængelige tal fra det Svenske Bilregister (som vel svare til vores Centralregister) faktisk fortæller at der findes nøjagtig 532 Tractioner i Sverige, hvoraf 213 skulle være køreklare (det fortolker jeg som indregistrerede). Carl-Jacob tager lidt forbehold for tallene, bl.a. fordi registret i Sverige kan have biler stående som rent faktisk er skrottet eller er solgt ud af landet, men kommer alligevel til den konklusion at antallet i Sverige snarere er 5-600 Tractioner - altså faktisk 50 % flere end man gik og regnede med.

Summa-summarum skulle der altså findes 900 til 1000 Tractioner tilbage i Skandinavien, hvis vi tilskriver Finland ca. 50 stk. Men hvad skal nu al den talmagi til for?

Jo - sagen er at jeg igennem nogen tid har syslet med at opbygge en database med alle skandinaviske Tractioner. Foreløbig er førkrigsbilerne nået, dog minus Finland. Formålet er at få bilerne registreret under deres grunddata, dvs. "vogntype" og "stelnummer", og at betragte "ejerskabet" som noget lidt mindre vigtigt, al den stund det stadig skifter igennem årene. Altså hvilke biler findes tilbage efter at Tractionerne er gået fra at være brugsbiler, til at være "veteranbiler", og hvem ejer dem nu.

Bladring i databasen hvor bilerne f.eks. automatisk bliver kronologisk ordnet efter stelnumre og/eller årgang afsløre sjove historiske sammenhænge. Jeg regner med ved en senere lejlighed at fortælle lidt nærmere om mulighederne, men kan i første omgang bringe to oversigtskemaer over Tractionerne, årgangene 1934 til 40. Skema 1 omfatter hele vognbestanden før krigen, mens nr 2 kun omfatter de to-dørs Tractioner.

Men hvad kan man da aflæse af skemaerne. Først og fremmest at bestanden af førkrigs-vogne med ca. 135 udgør ca. 15 % af samtlige Tractorer i Skandinavien. Dernæst at tre årgange er bedre repræsenterede end de øvrige - nemlig årg. 34, årg. 37 og årg. 39,

mens årg. 35 og 36 er megetsvalt repræsenteret. Især B11 Sport ("Sport" er benævnt "légère" i skemaerne) fra 39 ser ud til at være en vogn, som solgte godt i alle tre lande. Pudsigt er det vel også at der tilsyneladende er lige mange vogne i Danmark og Sverige

Overzichtsskema 1, - eksisterende Citroën Tractor Avant i Danmark, Norge og Sverige
alle modeller 7, 11 og 15 (årg. 1934 til 1940)

	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	ialt	DK	N	S
7 A	3							3	3		
7 B	4							4	1		3
7 C	2	3	1	11	4	4		25	14	3	8
7 C Cabriolet	2				1			3		1	2
7 C Coupé	1	1		1				3			3
7 C Eco							2	2	1		1
7 S	1							1	1		
model 7 ialt	13	4	1	12	5	6	0	41	20	4	17

11 AL		1		4	1			6	2	3	1
11 AL Cabriolet	4							4	2	1	1
11 BL				6	8	27		41	10	12	19
11 BL Cabriolet				2		2		4	2		2
model 11 légère ialt	4	1	0	12	9	29	0	55	16	16	23

7 og 11 légère ialt	17	5	1	24	14	35	0	96	36	20	40
---------------------	----	---	---	----	----	----	---	----	----	----	----

	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	ialt	DK	N	S
11 A			2		1			3	2		1
11 A Coupé			1					1			1
11 B				3	5	1		9	6		3
11 B Cabriolet				3	3	3		9	5	1	3
model 11 normale ialt	0	0	3	6	9	4	0	22	13	1	8

11 B Limousine				1	1	2		4	3		1
11 B Familiale				1		2		3	1	1	1
11 C Commerciale						2	1	3	2		1
model 11 familiale ialt	0	0	0	2	1	6	1	10	6	1	3

15 Six G						3		3			3
15 Six G Familiale						1		1			1
model 15 six ialt	0	0	0	0	0	4	0	4	0	0	4

	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	ialt	DK	N	S
tractioner ialt	17	5	4	32	24	49	1	132	55	22	55

Oversigtsskema 2,

- eksisterende Citroën Traction Avant i Danmark, Norge og Sverige
model 7 og 11 - cabriolet og coupé (årg. 1934 til 1940)

	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	ialt	DK	N	S
7 C Cabriolet	2				1			3		1	2
7 C Coupé	1	1		1				3			3
model 7 ialt	3	1	0	1	1	0	0	6	0	1	5
11 AL Cabriolet	4							4	2	1	1
11 BL Cabriolet				2		2		4	2		2
model 11 légère ialt	4	0	0	2	0	2	0	8	4	1	3
7 og 11 légère ialt	7	1	0	3	1	2	0	14	4	2	8
11 A Coupé			1					1			1
11 B Cabriolet				3	3	3		9	5	1	3
model 11 normale ialt	0	0	1	3	3	3	0	10	5	1	4
to-dørs tractioner ialt	7	1	1	6	4	5	0	24	9	3	12

Peter Juel Jeppesen
 10. oktober 1993

og ret mange færre i Norge.

Men inden jeg kommer for godt i gang med fortolkningen skal nogle forudsætninger dog gøres klart. Skemaerne viser jo kun hvilke som findes i dag og kan ikketoles direkte som udtryk for salgsforholdene i 30'erne - selv om man kunne påstå at der var en tendens. En anden ting af stor betydning f.eks. vedr. årg. 34 er at netop denne årgang pga. af sine specielle særkendetegn har været interessant at "importere" i nyere tid. Realiteterne er at mange af årg. 34 netop er hentet i Frankrig fra begyndelsen af 70'erne til slutningen af 80'erne af entusiaster, som måtte eje en tidlig 7 A eller B.

Hvad man ikke kan aflæse er, at bestanden af cabrioletter tidligere flyttede kraftigt rundt, mellem de nordiske lande. Mest markant gik mange fra DK til S i slutningen af 70'erne. Interessant er at de to-dørs Tractioner i dag udgør en relativ stor andel, med he-

le 24 vogne. I virkeligheden har der nok altid været mange sammenlignet med andre lande i Europa. Disse modeller har selvfølgelig altid haft en større evne til at overleve, fordi de så "smarte" ud, men alligevel har jeg efterretninger om måske 4-5 cabrioletter, som rent faktisk blev hugget op i 50'erne.

Usædvanligt er også at antallet af "normale cabrioletter" er så højt, dels sammenlignet med "7 og 11 Sport" og sammenlignet med at de almindelige "11 normale berline", ikke engang overgår cabrioletterne i antal.

Som det fremgår er fortolkningsmulighederne talrige og jeg høre da gerne nærmere, hvis nogle i klubben kan se andre tendenser eller sidder inde med supplerende oplysninger. Jeg vil så vende tilbage med flere bemærkninger og med tilsvarende skemaoplysninger for modellerne fra 1945 til 57.

Peter J.J.

Referat fra generalforsamlingen

Ordinær årlig generalforsamling i Traction Avant Danmark, Faaborg, d. 20. august 1993 kl. 20.15.

1. Valg af dirigent.

Bestyrelsen foreslog Erik Hougaard, der blev valgt som dirigent af forsamlingen. Erik konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indkaldt jvnf. klubbens love.

2. Bestyrelsens beretning.

Jørgen Kjær henviste til beretningen i Attraction no. 188, men fremhævede dog nogle enkelte ting, såsom formandsskift i utide. Bestyrelsen og forsamlingen takkede Kim Clasen for hans store arbejde for klubben og i forbindelse med ICCCR, og han fik (in absentia) en gave som tak for sin indsats. Derefter kom Jørgen ind på de problemer, der havde været mellem bestyrelsen og redaktionen, som nu er løst. Der nævntes også Det Store Nordiske Træf, som formodentlig afholdes i Danmark i 1994.

Bestyrelsens beretning blev godkendt af forsamlingen.

4. Kontingent 1994.

Bestyrelsen anbefalede uændret kontingent, hvilket blev vedtaget af forsamlingen.

5. Valg til bestyrelsen.

Valg af formand: Jørgen Kjær blev foreslået af bestyrelsen og blev valgt. To bestyrelsesmedlemmer var på valg. Bestyrelsen foreslog Preben Buchhave og Johnny Hansen. Begge blev valgt. Valg af revisor; Jørgen Broen modtog genvalg og blev valgt. Valg af revisorsuppleant; Jens Møller Nicolaisen blev foreslået og valgt.

3.b. Regnskab.

Klubbens regnskab blev fremlagt og gennemgået af kasserer Jens Sanning. Det

blev godkendt af forsamlingen.

Der blev forespurgt til om jubilæumsfonden var blevet sluset ind i det almindelige regnskab. Dette konstaterede Jørgen Kjær var korrekt. Han redegjorde samtidig for, hvad fondens midler var blevet brugt til og for at det resterende var overført til klubregnskabet.

Jens Sanning bekræftede sin meddelelse til bestyrelsen om, at han ikke ønskede genvalg som kasserer. Bestyrelsen takkede Jens for hans gode arbejde som klubkasserer og overrakte ham en gave for hans indsats.

6. Indkomne forslag.

Ingen forslag var modtaget...

7. Evt.

Klubbutikkens fremtid blev diskuteret p.g.a. dens store succes og dermed omsætning, takket være Steen Jensens arbejde og entusiasme. Efter nogen diskussion frem og tilbage, enedes generalforsamlingen om, at lade bestyrelsen overveje at lade klubben momsregistrere. Steen skal så være en slags "lagerforvalter", og kasserer påtager sig momsregnskabet. Nærmere detaljer vil blive udarbejdet på næste bestyrelsesmøde. Peder Grønborg efterlyste på vegne af nogle medlemmer, at der blev nedsat nogle grupper, som skal forsøge at formulere en fremtid, så vi ikke bare kører videre i samme (Michelin)spor. Grupperne skal etableres på lokalmøderne.

København, d. 2. september 1993.

Referent: Peder Grønborg.



Referat fra bestyrelsesmøde

Bestyrelsesmøde afholdt d. 26/10-93 hos
Jørgen Kjær.

Tilstede: samtlige bestyrelsesmedlemmer.

1.a. Fremtidige bestyrelsesmøder. Peder G. havde foreslået fastlæggelse af fremtidige bestyrelsesmøder; man besluttede 15/1-94 i øst; Peder kommer med forslag til datoer for møder i marts og juni måneder.

1. Generalforsamling - opfølgning, herunder godkendelse af referat. Referatet godkendt. Regnskab for sommertræffet gennemgået og godkendt. Klubben indkøber 2 videoptagelser fra sommertræffet i Faaborg til klubbiblioteket.

2. Konstituering af bestyrelsen. Bestyrelsen konstituerede sig som følger: Formand: Jørgen Kjær. Kasserer: Preben Buchhave. Sekretær: Peder Grønborg. Aktiviteter/møder: Vest: Ole Meldgaard, øst: Johnny Hansen.

3. Økonomi/regnskab. Preben har fået overlevering af regnskabmaterialet fra Jens Sanning. Det blev gennemgået.

4. Fællesnordisk sommertræf 1994. Der er tilbud fra folkene i det nordjyske om at afholde dette. Kontaktperson? Træffet afholdes d. 19.-21./8. i Vendsyssel. Kontaktperson er Jørgen Kjær.

5. Klubbutik/momsregistrering. Steen J. har meddelt, at han ikke ønsker at køre butikken videre med momsreg. Skal vi have en klubbutik og på hvilket niveau? Steen vil i fremtiden efter eget ønske tage sig af fælles indkøbsture og anvisning af forhandlere. Preben overtager bogsalg og butikslageret indtil anden løsning er fundet. Fremover vil klubbutikken ellers koncentrere sig om bogsalg.

6. Værktøjsudlån. Hvem og hvor? Jens Sanning har tilbudt sig. Vest: Jens Sanning, øst: Steen Jensen.

7. Klubblad. Der noteredes tilfredshed med klubbladet.

8. Medlemsregister. Revidering af nuværende. Der satses på udsendelse af et revideret medlems- og vognregister til januar 1994. Preben er organisator.

9. Klubbibliotek. Erik Hougaard vil godt stå for dette. Hvordan drives og bruges det bedst og skal vi indkøbe materiale? Erik H. udfærdiger indholdsfortegnelse samt forslag til udlånsbetingelser. Det bringes i medlemslisten. Klubben vil fremover indkøbe bøger til biblioteket.

10. Klublokaler. Steen vil gerne fortsætte. Klubmøder øst i Steens lokaler fortsætter. Der er ikke stemning for klublokaler vest for Storebælt.

11. Møder og aktiviteter. Hvem og hvilke? Johnny tager sig af øst og Ole af vest.

12. Materiale til nye medlemmer, evt. særttryk af Jens' artikel om tractionens udvikling og andet. Julegave? Postkort? Ny hvervefolder? Ny hvervefolder udarbejdes til næste bestyrelsesmøde ved Jens Møller Nicolaisen.

13. Aktivisering af medlemmerne og hvor skal klubben bevæge sig hen? Visioner? Diskussion frem og tilbage. Jørgen forelagde kommentarer, der på bestyrelsens vegne vil blive forelagt i bladet.

14. Motorhistorisk Samråd. Jørgen redigerte kort, bl.a. om forslag om opdeling i underudvalg.

15. Amicale. Peder forelagde idéer til næste Amicale-møde i Bruxelles 23.10.93. Han deltager som vanligt på samtlige danske Citroën-klubbers vegne.

16. Eventuelt. Peder redegjorde for tanken om et træf i København i 1995. Medlem-

mer til arrangementsgruppe søges.

Mødet sluttede med godt socialt samvær kl. 19.30.

København, den 3. oktober 1993.

Referant: Peder Grønborg.



Fra de gamle fotoalbum...

Fra Jørgen Broen i Aalborg har vi modtaget dette fine billede af en 7C eller 11Sport. Efter billedet at dømme er vognen af årgang 37. Ejeren hedder Bruno, men ellers vides intet om bilen. Ifølge oplysninger skulle billedet være taget under en ferietur til København i halvtredserne - men en nærgranskning af billedet fortæller, at det ikke kan være rigtigt. Her kan vi citere Ole Riisager, redaktør af DVK's Bilhistorisk Tidsskrift: Et foto kan aldrig være ældre end den nyeste bil man ser på det. Bag Citroënen ses en VW 1500 og den kan

ikke være ældre end 1962, hvilket også passer bedre med turistbussens stil med stor bagrude. Der er flere ting, der tyder på at billedet er taget i Tyskland: VW's nummerplade er lys, alle biler er tyske og vejskiltene har tilsyneladende betonsøjler. Endelig er der togsignalerne - er det ikke dem vi husker fra Märklin-banen da vi var små drenge?

Tak til Jørgen for billedet - hermed en opfordring til alle om at sende lignende fotos til bladet!

-red.



En søndag med lidt "motorsjov"

Den gamle redacteur har af og til lidt rigeligt benzin i blodet og må derfor ud og prøve grejet af. Heldigvis er der andre med gamle biler der har det på samme måde og de er alle medlem af sektionen, HSS under Dansk Veteranbil Klub.



Søndag den 26. oktober samledes en lille gruppe på 8 ældre sportvogne eller "sportslige" biler fra før 1940 på køreteknisk anlæg i Kvistgård mellem Hillerød og Helsingør. Anlæggets faciliteter blev i dagens anledning brugt til en række manøvreprøver og små øvelse i at håndtere bilerne på glatbanen og på en snæver rundstrækning omkring anlægget.

Det burde egentlig være et krav at alle havde prøvet f.eks. en dobbelt undvigemanøvre i deres gamle bil som led i almindelig køretræning. Det er ihvertfald rart at vide helt nøjagtig hvorledes Citroënen reagerer enten på glat underlag eller ved frisk kørsel igennem et fedtet sving. Og lad det være sagt med det samme - den reagerer virkelig godt. Hvad bilen ikke har i motorkraft har den til gengæld i vejbeliigheden, styreegenskaber og gode bremses. Vi havde som billederne viser en spændende dag, selvom vejrguderne viste sig fra den absolut værste side.

Peter J.J.

Alderspræsidenten var denne fine gamle 4-cylindrede, Austro-Daimler speedster fra 1918, som trods to-hjulsbremses og udvendig gearskifte reagerede flot og præcist på glatbane og manøvreprøver.

◀
Claude Simony med sin
dejlige lysegrønne Riley
Special 1,5 liter 1934,
Citronen, endnu en Riley
og bagerst Morris 8.

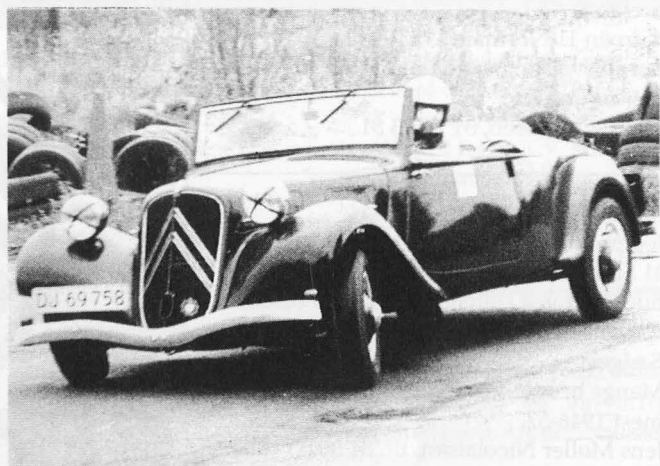


Carl Christian Bach i
Morris 8 Special 1939,
tæt forfulgt af redaktøren.



Sidelæns på 3 hjul og på
tværs af glatbanen: Mogens
Christensen (Morgan-
Mogens). Han kører i en
Morgan 1935.

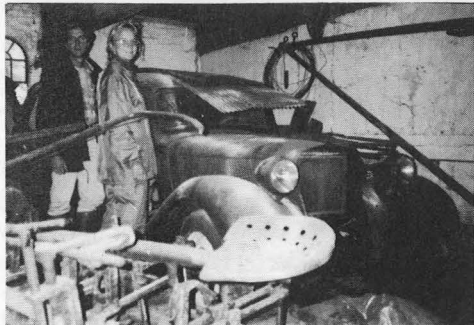
Bilen krænger ikke meget,
men bemærk den utraditionelle
position på højre
forhjul/dæk.



KØB & SALG



Traction-annoncer kan sendes eller indtelefoneres til:
Peter Juel Jeppesen, Strandgade 10B, 1401 København K. Tlf: 31 54 14 27.



Sælges:

Citroën 11 Sport 1947, rød, stelnummer 474.974. Vognen er i original og helt urestaureret stand og har ikke kørt siden 1961. Siden 1973 har den været opbevaret i tør lade på Bornholm, hvor den stadig befinder sig. Se foto. Pris: giv et bud!
Jens Degerbøl, 31 28 63 12.

Sælges:

Citroën 11 Normale 1953 - adskilt, færdigsvejst og sandblæst - klar til maling og samling.
Henrik Jacobsen, 31 24 93 81.

Søges:

Jeg prøver igen: Ornament til starthullet til 11 Sport samt „fransk nummerplade“, buet. Se fotos i sidste nummer af bladet. Kan ingen hjælpe?

Sælges:

Mange brugte reservedele til 11 Sport, mest 1946-52.
Jens Møller Nicolaisen, tlf: 31 39 53 20.

Sælges:

Renoveret kobling: 700,-. Koblingsnav, nyt: 600,-. Foringsæt Mahle: 2700,-. Støddæmpere for og bag: 300,-. Renoveret køler til Sport og Normale: 1500,-. Bagagerumsklapper før og efter 52, reservehjulsklapper, pilotefølge, forlygter, lyskontakter, speedometer, indsugningsmanifold m. 2 Zenith karburatorer, sidestrømsmanifold, sidestrømskarburatorer, alt i tændingsdele, alt i bremsedele, pærer, 2-egret rat, Axoplader, trækakselmanchetter, tandstangsmanchetter, hjælm til 11N med gæller, ny venstre forskærm til 11BL efter 52, 15six-navkapsler, 4 Michelin 150/40 Superconfort, 3 nye U.S. Royal 165x400 dæk og mange andre dele til B11.

Har du specielle ønsker kører jeg måske til stumpemarked i Lyon i december måned.

Finn Lyster, Smedebakken 26, 8653 Them, tlf: 86 84 72 49, fax: 86 51 16 44.



CITROËN