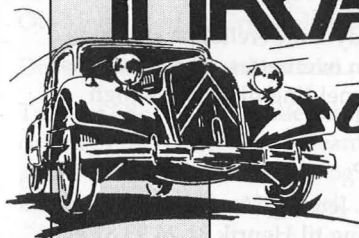


Attraction 197



# TRACTION SPECIAL



71

**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 Grønborg*

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

*Aktiviteter - øst: Johnny Hansen*

*Ladagervej 5, St. Ladager, 4623 Li. Skensved. Tlf: 56 82 09 19.*

*Bestyrelsesmedlem (tidl. suppleant): Carl G. Aagaard*

*Assensvej 114, 5600 Fåborg. Tlf: 62 61 91 82.*

**KLUBBENS GIRONUMMER: 828-0584**

## **VÆRKTØJDLÅN:**

*Kontakt Peder Grønborg for nærmere information.*

## **BUTIK, BIBLIOTEK, FOTO- OG UDKLIPSARKIV:**

*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. februar med morgenposten!**

# Aktivitetskalenderen

## Januar:

- Lør/søn 7-8/1: Lokalmøde om det elektriske anlæg (dynamo+relæ) på skolen ved stadion i Haderslev, hvor der også kan overnattes. Christian Friis har lovet at være instruktør for os. Tilmelding til Jørgen Krogh senest d. 28/12-94 på tlf: 74 58 48 00.
- Fredag 13/1: Klubmøde hos Steen Jensen i Tulstrup.
- Lørdag 21/1: Kl. 10.00: Svejssekursus på Christiania. Jens og Henrik viser, hvordan vi renoverer en dør. Tilmelding til Henrik 31 24 93 81 eller til Jens på 31 39 53 20.

## Februar:

- Fredag 10/2: Klubmøde hos Steen Jensen i Tulstrup.
- Uge 7: Tur til Retromobileudstillingen i Paris d. 14-19/2. Finn Lyster arrangerer. Se andetsteds her i bladet.
- Lørdag 18/2: Kl. 10.00: Reparationsdag I hos John Reelee i Valby. Kom med en del til din gamle bil, der trænger til en reparation. Vi vil så forsøge ved fælles hjælp at adskille, renovere og skaffe reservedele. Tilmelding til John på 36 30 74 02.

## Marts:

- Fredag 10/3: Klubmøde hos Steen Jensen i Tulstrup.
- Lørdag 18/3: Kl. 10.00: Reparationsdag II hos John Reelee. Vi fortsætter hvor vi slap den 18/2. Reservedele skulle gerne være freskaffet nu. Tilmelding til John på 36 30 74 02.

## April:

- Fredag 7/4: Kl. 19.00: Klubmøde hos Johnny Hansen i St. Ladager.

## Maj:

- Onsdag 3/5: Lokalmøde hos Marianne og Olav Fredslund Jensen v. Silkeborg, samt besøg på stumpemarkedet i Gjern.
- Søndag 14/5: Madpakketur i Nordvestsjælland. Vi mødes kl. 10.00 hos Jette og Kjeld Mahler i Asnæs til morgenkaffe; derefter ser vi på den dejlige natur i området. Vi slutter af hjemme hos Jette og Kjeld igen. Tilmelding ca. 1 uge i forvejen til Kjeld på 53 45 17 96.
- 25-29/5-95: Den tyske Citroën-veteranklub CVC holder årstræf og 20-års jubilæum i Billerbeck, Münsterland.
- 26-28/5-95: Svenska B11-klubben holder Sommertræf i Höör i Skåne.

## Juni:

- Fredag 9/6: Klubmøde hos Steen Jensen i Tulstrup.

## Fra formanden.

Det har været en trist periode siden sidste blad. Vi har mistet to kendte tractionfolk. Ole Meldgaard og Erik Kelsted.

Der skrives mindeord i bladet.

Tabet af Ole har givet anledning til ændringer i bestyrelsen. Suppleanten Carl Aagaard har lovet at træde ind og tage sig af arrangementer i Vestdanmark.

Vi har afholdt bestyrelsesmøde her i november måned og referatet findes i dette blad. En af de ting jeg har været noget spændt på var klubbens vilje til at træde ind som en slags fødselshjælper for 9ICCCR bogen. Jeg blev ikke skuffet, der var enighed i bestyrelsen om at bestille et antal bøger, der kan være med til at sætte projektet i gang. Jeg synes som tidligere nævnt at vi som klub, og medarrangør af det 9. ICCCR har en slags forpligtelse til at støtte denne udgivelse.

Som det ses af Aktivitetskalenderen er der mange arrangementer, kurser, lokalmøder etc. i klubben. Det tyder på et godt klubliv, og det er glædeligt at så mange medlemmer uden for bestyrelsen tager del i planlægning og gennemførelse af aktiviteter.

Til slut vil jeg ønske alle klubbens medlemmer og deres familier en rigtig glædelig jul og et godt nytår.

Jørgen Kjær

## Redaktionelt.

Dette nummer af bladet er blevet mere omfangsrigt end sædvanligt. Dels har vi fået tilsendt en del materiale med billeder og dels har min medredaktør (Jens M.N.) efter en del research-arbejde begået endnu een af sine flotte artikler. Denne gang handler det om den levende legende - automobil-

sportsmanden Jørgen Søgaard, der nok var den mest kendte og i perioder den hurtigste Citroënkører i 50'erne.

Ole Meldgårds død har berørt os alle fordi han var sådan en central person i vores klub. Ole kunne som ingen anden skabe kontakt mellem mennesker på tværs af alle skel. Jørgen Kjær har skrevet nogle mindeord på bestyrelsens og egne vegne og derudover bringer vi et brev fra Claus Søgaard Jensen i Odder som ligeledes er en hyldest til Ole og hans familie. Vi tror at disse to indlæg vil udtrykke hvad langt de fleste af klubbens medlemmer føler i denne tid.

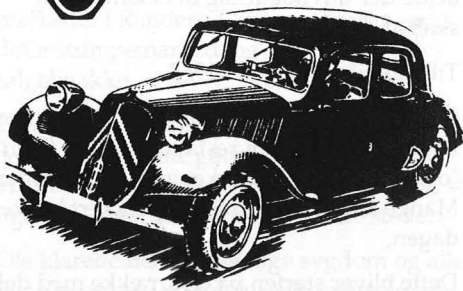
pjj.

## Retromobile 1995.

I sidste nummer af bladet annoncerede jeg med en tur til Retromobile i uge 7/95. Der er stadig mange ledige pladser på turen til Paris. Faktisk er der så mange, at der er fare for at turen må aflyses. Alternativet er at lave samkøring med DVK.

Hvis du vil med skal du derfor se at komme op af hullerne og ringe snarest.

Finn Lyster, Smedebakken 26, 8653 Them.  
Tlf. 86 84 72 49, eller (job) 86 52 15 44.







## ***Pølsemanden og hans Familiale !***

I maj 1987 ringer Knud Rytter og byder på en rejemad, - noget spændende skal ske ! Ole Meldgaards familiale er færdig, og Ole skal afhente det færdige resultat.

Et par år forinden havde jeg første gang mødt Pølsemanden fra Ikast. Han ville købe familialen, jeg havde til salg, og som rigtig vestjyde ville han " prutte " om prisen, vi blev enige om prisen og et nedslag på 50 kroner ! Men samtidig var grunden lagt til et samarbejde omkring veteranbiler og specielt Trac-tion Avant Danmark. Et samarbejde der udviklede sig til et kammeratskab af de bedste.

Tilbage til majdagen i 1987.

Ole var stolt som en pave, da han modtager nøglerne til den flot restaurerede bil. Bilen "overrækkes " flot pakket ind i en silkesnor. Mange klubmedlemmer kan sikkert huske dagen.

Dette bliver starten på en årrække med del-

tagelse i utallige træf og lokalarrangementer. Ole ville have det hele med.

Vi kunne bare sige hvornår det var, og vi kunne næsten altid være sikre på, at Ole kom.

Ole var sikker deltager på sommertræf i Danmark og Sverige. Her blev bilen læsset med hans elskede familie, Allan, Ivan, Inger og Linda, og tit et par gode venner. Ved rastepladserne på de mange ture flokkedes vi ofte om familialens bagagerum. Her delte Ole velvilligt ud af alskens lækkerier.

Ole var altid god for en bid brød og en enkelt øl ved bag klappen. Hvem husker ikke turen til Sverige, hvor et par uheldige Trac-tionkørere, efter gearkasseskiftning på rekordtid, og ræs gennem Stockholm blev mødt af Oles frokostopdækning på færgen til Åland ?

Oles kærlighed til familialen og klubben udviklede sig hurtigt til et medlemskab af

bestyrelsen for Traction Avant Danmark.

Her lærte vi alle Ole at kende som en god og stabil arbejdskraft. Havde Ole lovet at lave noget, kunne man altid regne med, at det blev udført som aftalt. Ole var et godt eksempel for os alle i bestyrelsen, der var ikke ondt skabt i ham, vi måtte glemme eventuelle mislyde, når vi var sammen med Ole.

Da arrangementsgruppen for det internationale Citroentræf 9. ICCCR skulle sættes sammen, var det en selvfølge at Ole skulle være med. Vi havde brug for hans gode arbejdskraft og stabilitet. Og hvor ellers skulle han placeres ved selve træffet end ved indskrivningen? Her var manden til at sætte helt i front og til at møde de mange deltagere, der ofte efter lang kørsel, nåede trætte frem til Herning. Nogle kom først midt om natten. Ole var på sin plads, sov i hesteboksene efter behov. Folk skulle modtages ordentligt, og det blev de. Ole kunne på sin rolige og diplomatiske facon få det hele til at glide, så det ligefrem blev en attraktiv post at stå ved indskrivningen.

Jeg tror at alle træfdeltagere husker deres velkomst til Herning.

I bestyrelsen stod Ole for at lave arrangementer i det vestlige Danmark, og vi kan se tilbage på mange vellykkede arrangementer i vor klub.

Som bestyrelsesmedlem og formand i TAD har det altid været en fornøjelse for mig at arbejde sammen med Ole. Man kunne regne med Ole. Han havde en kærlighed til veteranbiler i det hele taget, og lagde et stort stykke arbejde i lave arrangementer i både Dansk Vintage Motor Club og Dansk Veteranbil Klub. Her huskes blandt andet Karup Å løbene. Også her var det kendetegnende at Ole søgte at undgå eventuel splid og klikedannelse.

Når Ole var til træf, både i Sverige og herhjemme, var han det naturlige midtpunkt,

ikke noget pop og andet pjat, nej fordi han var hyggelig og rar at være sammen med! Sommertræffene i Sverige og samværet med de svenske venner havde en speciel plads i Oles hjerte.

Som ven og kammerat var Ole også det hyggelige midtpunkt, og ved de mange private fester vi sammen har deltaget i har Oles gode og glade sind været det, vi husker. Vi havde sammen med Ole og Inger glædet os til deres sølvbryllup i 1995, men det nåede Ole desværre ikke.

Ole var populær og elsket alle steder, og ikke mindst "pigerne" holdt af Ole. Man kunne blive helt misundelig, når han blev mødt af deres knus.

Børnene var glade for Ole og min egen Søren vil sikkert huske Pølseole længe.

Da vi modtog beskeden om, at Ole var syg bredte, der sig en medfølelse og forskrækkelse overalt. Ole kunne da ikke blive syg?

Da sandheden gik op for os alle, at det var en meget alvorlig sygdom, håbede og troede vi alle at Ole var en af dem, der kom over sygdommen. Vi fulgte alle hans kamp og de stadig hyppigere operationer blev fulgt med spænding. Sidste gang vi så Ole i sit es var ved sommertræffet i Sæby. Her virkede han glad og oplagt, og vi andre begyndte at tro på at det gik. Men sygdommen havde for godt fat og Ole måtte opereres igen.

Ole var ukuelig i sit klubliv, knap fire uger før sin død var han med til Citroenstumpemarkedet i Randers. Ole havde arrangeret dette stumpemarked, og svigtede så selvfølgelig ikke.

Da det til sidst gik op for os, at lægerne i Århus ikke kunne gøre mere for Ole, blev vi alle ramt af en underlig lammelse. "Og så lige Ole" - var bemærkningen alle steder.

Ole klarede den uhyggelige sygdom og alle dens faser med en misundelsesværdig op-

højthed. Spurgte man ham hvordan det gik, og hvordan det var at gå hjemme med den besked, var svaret: " Det skal jo gå, jeg har haft et langt og godt liv med Inger og børnene, men de kan jo godt gå og pivse lidt, så må jeg jo trøste dem lidt ".

I det hele taget betød familien alt for Ole, og det var da også helt naturligt at han var hjemme den sidste svære tid, og at Inger tog fri for at passe Ole og være sammen med ham.

Når man besøgte Ole i hans sidste sygdomsperiode, var det altid en værdig og afklaret Ole, man mødte. Altid varme og et afklaret forhold til situationen - som han selv sagde, "humøret var da det sidste man kunne tage fra mig ". Som præsten sagde ved begravelsen, blev Ole holdt oppe ved glæden ved livet og glæden ved alle de gode ting han havde oplevet. Glæden ved sin familie.

Ved de sidste besøg var det også glæden ved livet og Oles mange oplevelser sammen med familien, der bar ham oppe, trods de triste udsigter.

Da Inger en onsdag formiddag meddelte mig, at nu var Ole død om natten, bredte der sig alligevel en underlig fornemmelse.

Det kunne ikke være rigtigt, at nu var det slut, det vi allesammen jo godt vidste ville ske. Det var jo kun godt en uge siden vi sidst havde været samlet i deres stuer. Ole ville jo gerne have det hele med, og traditionen med efterstumpemarkedsmøde i Ikast skulle holdes i hævd. Her var vi mange, der fik sagt det sidste farvel til Ole, der tappert deltog i "hyggen" fra sin sygeseng. For det var typisk for Ole, han kunne skabe hygge og ro omkring sig trods den håbløse situation.

Tab og savn kan ikke gradueres og måles, men vi har i klubben mistet en god Traktionist og et bestyrelsesmedlem. Vi har mistet en god ven og kammerat.

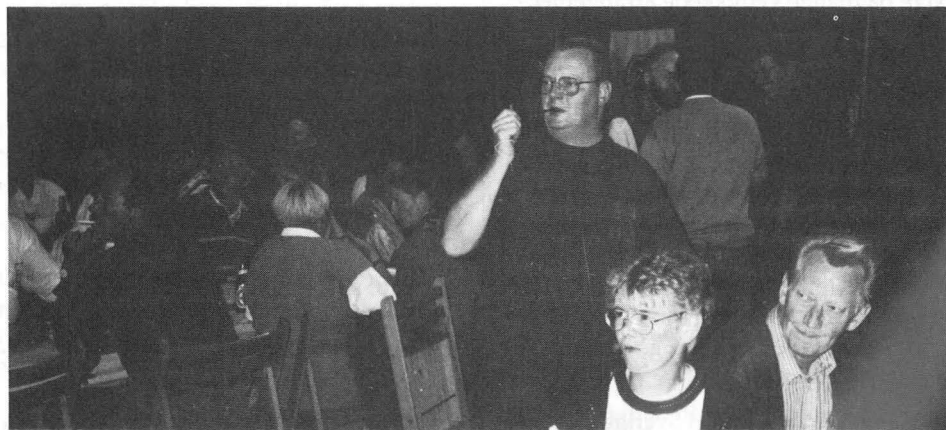
Ole kan ikke erstattes og skal det heller ikke. Savnet er også ufatteligt for familien, Inger, Allan, Linda og Ivan.

Vi håber at "familialen" vil leve videre i klubben og allerhelst med Inger bag rattet.

Vi håber også at vi fortsat vil se Ivan i sin normale og Allan, Linda og Kirsten i en af Oles biler.

Ole har ikke levet forgæves, vi vil huske ham !

Jørgen Kjær



## "Pølsemanden" er her ikke længere.

Vi har den 23.11.94 mistet en af Traction Avant klubbens gladeste og mest trofaste medlemmer, Ole Meldgaard.

"Pølsemanden", som han kaldte sig selv, var en verdensmand. - Han havde med sit gode humør og sin altid åbne væremåde skaffet sig selv og klubben mange venner - såvel nord som syd for Danmarks grænser.

Vi er mange, som med glæde vil huske tilbage på de mange dejlige timer, vi har tilbragt sammen med Ole og hans familie, dels til lokalmøder rundt omkring, og dels til "efterstumpemarked" på Siggårdsvej i Ikast, hvor "pølsemanden" og fru Inger altid gæstfrit åbnede deres hjem. - Vi er mange, som er kørt derfra en sen aftenstund med overfyldt mave.

1994 var året, hvor "pølsemanden" og vi andre skulle til Paris, - og Ole var primus-motor i selve arrangementet af turen. Desværre stak sygdommen sit grimme fjæs frem og forhindrede ham og Inger i at deltage i turen.

Ole måtte opereres på Århus kommunehospital flere gange, men han var ukuelig optimist omkring sin helbredelse.

Vi er mange som har fulgt og følt med Ole og hans familie, og vores tanker vil derfor også være hos Inger og børnene, som har gennemlevet en meget svær tid.

"Pølsemanden" efterlader et meget stort tomrum i vores klub og i vore hjerter.

Æret være hans minde.

Claus Søgaard Jensen

*Her på billedet ved siden af ses Ole Meldgaard i venners lag ved et af de mange klubarrangementer han har deltaget i gennem årene.*



## **En taksigelse!**

Hjertelig tak for den venlige deltagelse og de mange dejlige besøg ved Oles sygdom og opmærksomheden ved begravelsen.

Inger Meldgaard.



## Jørgen Søgaard

Af Jens Møller Nicolaisen.  
Fotos fra Jørgen Søgaard.

Vi har tidligere her i bladet haft en artikel om Citroën i dansk motorsport. Det var i 1987, hvor John Reele besøgte den berømte kører Carl Lyneskjold. Dansk motorsport havde sin store glansperiode i halvtredserne og navnlig i begyndelsen af dette årti var Citroënvognene helt dominerende i

standard-klassen op til 2000 ccm. Her i foråret (1994) havde jeg besøg af en anden af de store racerkørere, nemlig Jørgen Søgaard, der foruden at være mangedobbelt Danmarksmester var værkfører hos Svend Petersen, den største Citroënforhandler i København.



## Dansk motorsport

Allerede få år efter 2. verdenskrig kom der gang i dansk motorsport. Motorløb kunne trække enorme mængder tilskuere. Motorløb var en folkefest. Der var motorbaner overalt i Danmark, hvor der kørtes adskillige løb om året. Blandt de mest kendte kan nævnes Fangel-banen på Fyn, Nordvestjydsk Væddeløbsbane i Skive, Amager Travbane og selvfølgelig Roskilde Ring, der åbnedes i juni 1955. Det var rundbaner, hvor man kørte rigtigt ræs - i begyndelsen på jord eller grus og senere på asfalt. Der blev også arrangeret motorløb mange steder lokalt, hvor et vejområde eller f.eks. en grusgrav blev spærret af for en dag. Om vinteren (og den gang havde vi vintre!) kørtes isbaneløb på landets søer: Sortedamsøen i København, Tissø, Sorø Sø, Frederiksborg Slotssø og mange flere. Det var helt almindeligt, at der troppede 30-40.000 mennesker op til disse begivenheder!

Der kørtes i forskellige klasser, med alt muligt, der kunne rulle: Standardvogne - tunede og utunede, motorcykler i forskellige størrelser med og uden sidevogn, special/hjemmebyggede racerbiler. Desuden var der forskellige folkelige indslag, f.eks. hestevæddeløb, hvor lokale folk kunne deltage med deres egne heste!

Motorsporten havde små kår, bilerne var ofte gamle og der var heller ikke de store præmier at vinde. En førstepræmie kunne blot være en lille sølvplakette, som kunne nittes på læderbæltet, der hang over motorhjelmen. Heldigvis var æren vigtigere end store pokaler.

Men motorsporten var en folkesport, hvilket også bevidnes af de ofte meget store reportager i aviserne fra dengang.

### Søgaards debut

Jørgen Søgaard arbejdede i de sidste krigsår på Citroën i Sydhavnen. Efter at have aftjent sin værnepligt, blev han i begyndelsen af 1948 ansat hos Svend Petersen. Svend Petersen havde mange aktiviteter, med flere værksteder rundt omkring i byen og en stor vognmandsforretning. Flere af kunderne hos Svend Petersen var motorsportsfolk, heriblandt Carl Lyneskjold, Kaj Hansen (kendt som Bugatti-

Kaj) samt Ewald Rasmussen og Poul Rasmussen, der også kørte Citroën. Svend Petersen var gode venner med dem og snart blev det til at Jørgen Søgaard var med til at trimme bilerne - en aktivitet, der ofte fandt sted efter fyraften. Og selvfølgelig tog man også ud til løbene og så hvordan de klarede sig.

En dag havde ASK (Automobil Sports Klubben) arrangeret et såkaldt bakkeløb i Værløse. Det blev vundet af Carl Lyneskjold. Efter præmieoverrækkelsen spurgte formanden for ASK Jørgen Søgaard om ikke han havde lyst til at køre en tur i Lyneskjolds bil: "Carl siger sgu' ikke nej" skal han have sagt - selvfølgelig mens Lyneskjold hørte på det. Følgelig sagde Lyneskjold ikke nej og Søgaard kørte. På etappen var der en meget stejl bakke, som man skulle nedad og som endte blindt i en lille rundkørsel, kun lige stor nok til at man kunne vride en bil rundt i den. Derefter skulle man samme vej tilbage, op ad bakken. Søgaard havde set, at kørerne var "100 år" om dette. Enten beholdt de bilen i 2. gear op ad bakken, eller også måtte de bremse bilen helt op, for at få den i 1. gear. Søgaard havde regnet lidt på det og fundet ud af, at når nu man kom med stor fart ned ad bakken og skulle bremse voldsomt op - så kunne man lige så godt bruge opbremsningen til at blokere forhjulene helt (- når forhjulene er blokeret står gearkassen jo stille og man kan sætte bilen i 1. gear). Samtidig med dette skulle man lande med underdrejede hjul lige i rundkørslen. Det gik som smør i første forsøg! Søgaard forbedrede tiden med hele 11 sekunder!

Alle var imponeret af denne præstation - også Svend Petersen: Søgaard skulle køre motorløb og fik stillet en bil til rådighed!

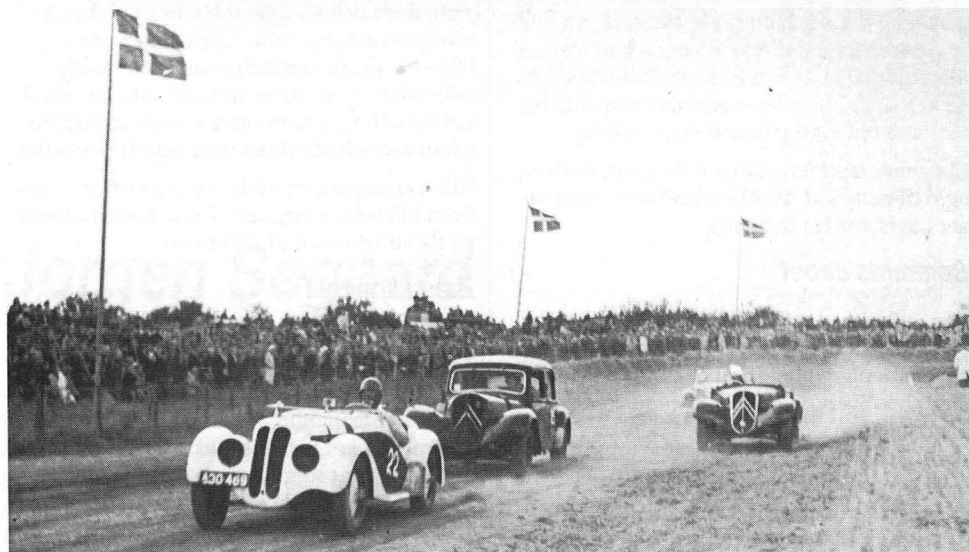
### Ræs i konebil!

Bilen som Søgaard fik at køre med, var en bordeauxfarvet 11 Sport Cabriolet, som tilhørte Svend P's kone. Den var højrestyret - og det må derfor formodes at være dén bil, som senere blev købt af Jens Anker Willumsen og mange år efter solgt til Bengt-Ove Roswall i Sverige. (han har nu ombygget den til venstre-styring).





Billederne her er fra Danmarksmesterskaberne på Fangelbanen 1950, hvor Søgaard kørte i Svend Petersens kones højrestyrede cabriolet. Han vandt dog ikke; det gjorde Frede Andersen i den tofarvede BMW 328. (Denne bil findes også endnu). Det er Carl Lynenskjold i den lukkede Citroën. Styrhjælmen havde Søgaard arvet fra nogle venner i politiet, hvor den var blevet kasseret på grund af en stor ridse. Flere af motorcykelbetjentene var altid til stede når der kørttes løb - praktisk nok: de hjalp gerne til med at dirigere trafikken, der ofte var kaotisk når løbet var slut.



Vognen blev rigget til med én af Lynenskjolds motorer og snart efter kunne Søgaard debutere i et løb på Fangel-banen - med en førsteplads!

Men det var jo Fru Petersens husholdningsbil og til daglig kunne hun jo ikke køre rundt med en racermotor! De følgende par år blev det ofte en værre gang natteroderi, hvor man ofte skiftede motor om onsdagen; kørte ud og så på banen om torsdagen, trænede om fredagen og kørte løb om lørdagen og søndagen. Som regel havde man lettet den for lygter, vindspejl og diverse andre ting. Men mandag sad der igen en normal husholdningsmotor i Fru Petersens bil og allerede onsdag aften blev den så pillet ud igen. Hun rådede kun over sin vogn et par dage om ugen.

### **Ræs i racerbil!**

Søgaard og hans co-driver Viktor Madsen, der også var mekaniker hos Svend Petersen, klarede sig et par år med "konebilen", men selv-

følgelig kunne det ikke blive ved med at gå på denne måde.

Løsningen på problemet blev en anden cabriolet, som var blevet knust i en færdselsulykke. Svend P. forærede den til Jørgen Søgaard og Viktor Madsen. Nu kunne de lave en rigtig racer! At bilen ikke behøvede at kunne fungere som pæn gadebil gjorde at den kunne lattes for en masse kilo. Alt overflødigt blev pillet ud og smidt væk. Hvad skulle man f.eks. med døre? De blev fjernet, kun dørpladerne blev siddende, svejset direkte fast til karrosseriet og iøvrigt skåret ned. Vognen blev iøvrigt sat sammen af diverse brugte dele. Selvom den var en Sport fik den f.eks. kølergitteret fra en Normale - man brugte hvad man havde!

I de følgende år kørte bilen flere Danmarks-mesterskaber hjem. Den blev utvivlsomt den suverænt hurtigste traction, der nogensinde har sat sine Michelin'er på dansk jord - og den blev løbende gjort hurtigere og hurtigere!

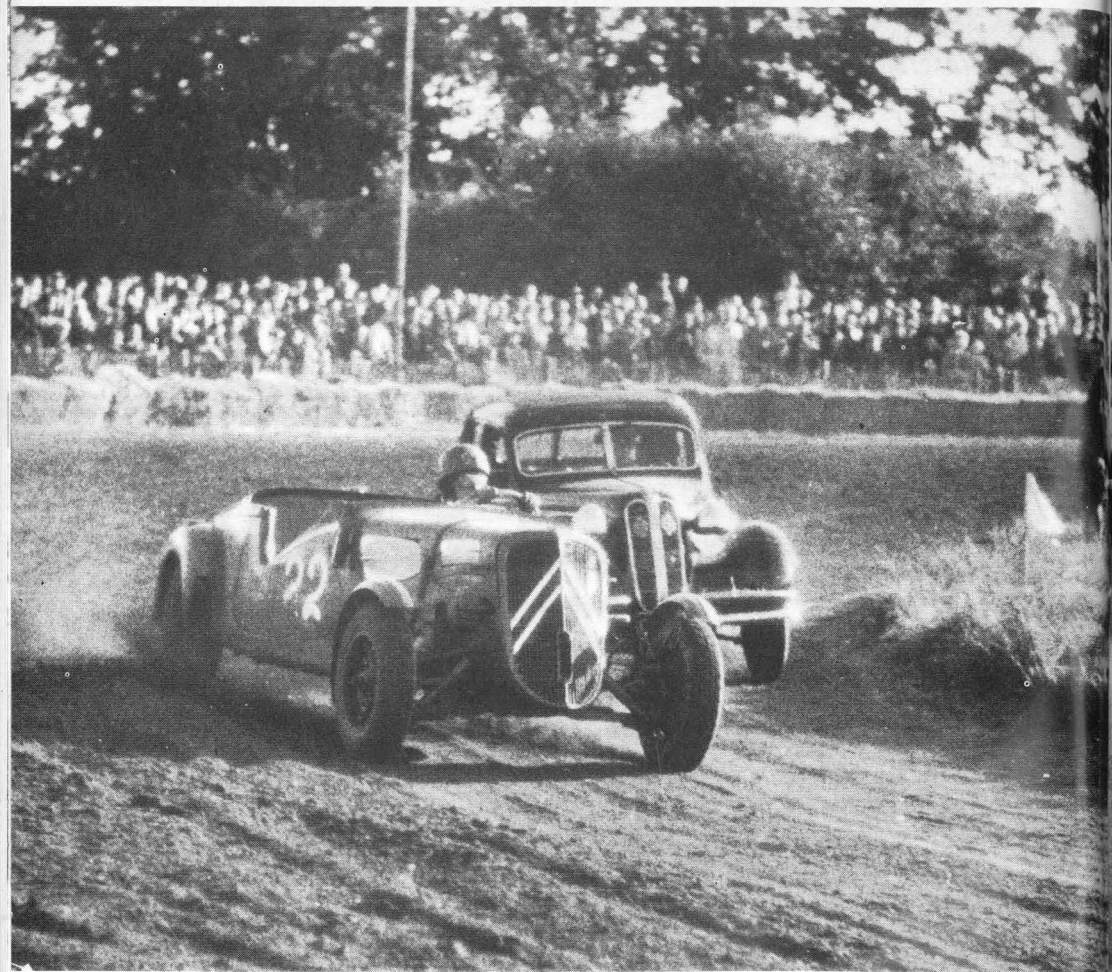


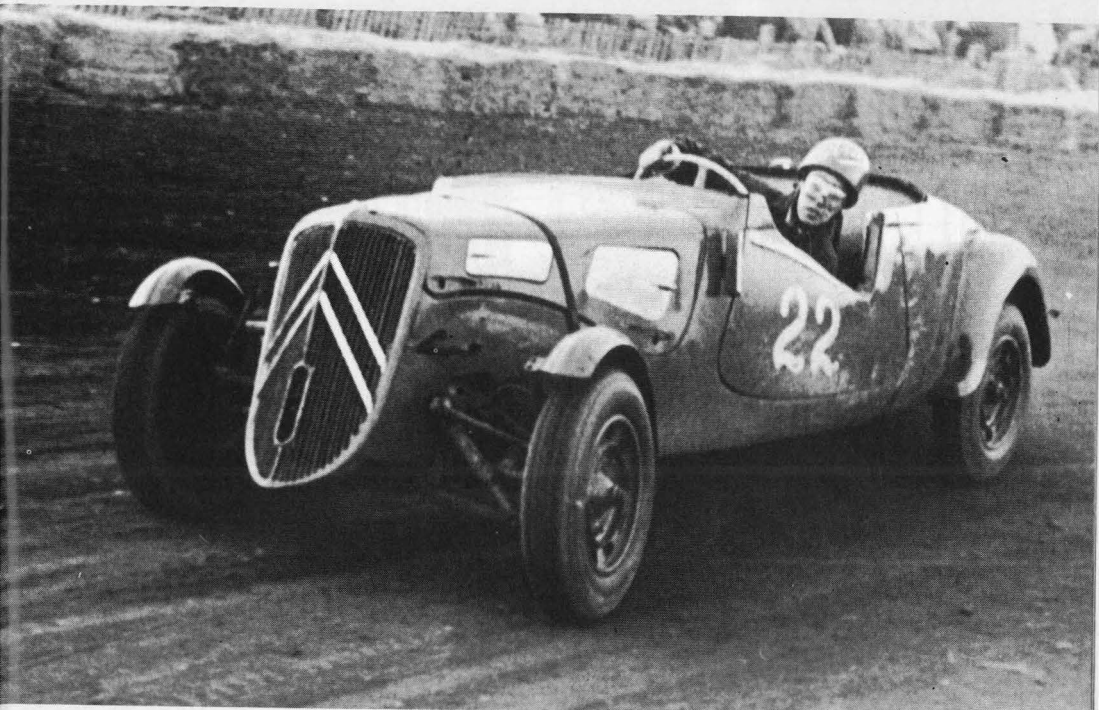
Forrige side: Starten er gået! Søgaard er på vej til at vinde sit første Danmarksmesterskab. Stedet er Fangel-banen, søndag d. 7/10 1951. Bag Søgaard er det Carl Lynenskjold, der for en gangs skyld ikke har armen ud ad vinduet. Bagest Arne Nielsen i en BMW.

Herunder endnu et billede fra samme løb, en typisk duel mellem Citroën og BMW. For en gangs skyld er billedet ikke taget fra inderkredsen af banen. Motorcykelskærmene sad på nogle beslag, der var boltet til ankerpladerne. Senere fik bilen almindelige skærme. På dette tidspunkt kørte Søgaard stadig bilen på prøveplader.

Til højre: Endnu et billede fra samme løb. Der er ordentlig drift i løbehjulet! Bemærk de langrillede traktordæk på baghjulene og at bilen er en Sport, trods kølergitteret.

Nederst til højre: Viktor Madsen og Bent Pedersen (BMW 328) i en noget korporlig situation på Roskilde Ring i 1955. Ingen kom noget til, men begge måtte udgå. Løbet blev dog en stor sejr for Citroën: Poul Thomsen, Poul Rasmussen og Ewald Rasmussen kom ind som nummer 1, 2 og 3.

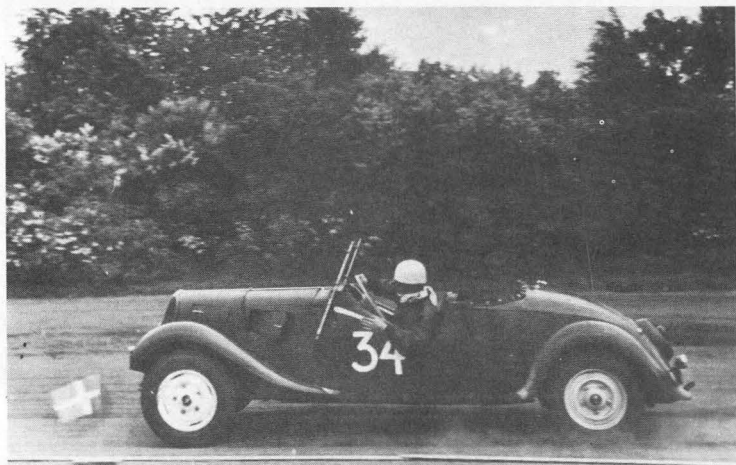




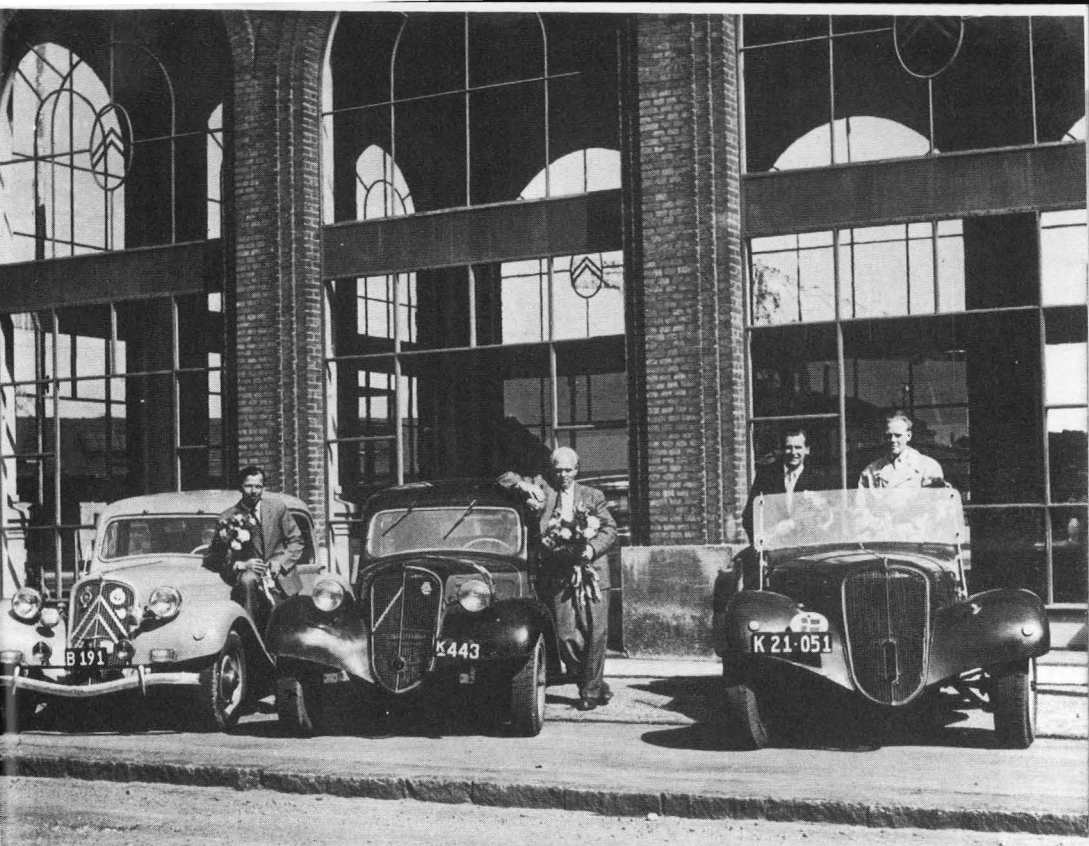




Danmarks mesterskaberne i 1953 blev afholdt på Amager Travbane. Bemærk tilskuerantallet! (Den lille Panhard Veritas deltog ikke). Løbet blev endnu en kæmpetruimf for Citroën: På billedet næste side ses fra venstre Poul Rasmussen, der blev nr. 4, Carl Lynenskjold der fik andenpladsen samt Viktor Madsen og Jørgen Søgaard i cabrioletten, der vandt med Søgaard ved rattet. Begivenheden blev behørigt fejret ved en reception hos Citroën i Sydhavnsgade, hvor bl.a. pressen deltog og direktør Aksel Kjellund gav blomster og et lille glas.



I slutheat'et kørte Jørgen Søgaard med en gennemsnitsfart på 94 km/t!



## Citroën-klassen

Som nævnt blev Citroën'erne helt dominerende i halvtredsernes motorsport og klassen for standardvogne under 2000 ccm blev efterhånden blot kaldt Citroën-klassen. Der var flere kørere, der skiftedes til at vinde: De bedste var utvivlsomt Søgaard og Carl Lynenskjold og Poul Rasmussen. Nævnes skal også Poul Thomsen og Ewald Rasmussen. Alle var de både venner og konkurrenter.

Der blev naturligvis kørt med mange andre biler i Citroën-klassen og som regel var det førkrigsbiler af vidt forskellig observans. Citroën'erne var suveræne på grund af køreegenskaberne: især det lave tyngdepunkt og præcise styretøj. Ifølge Søgaard kunne Citroën'en styres, hvor de fleste andre motorkørere (i andre mærker) kæmpede for overhovedet at komme igennem svingene. Om de kom ud i yder- eller inderbanen var de skideligeglade med - bare de kom igennem var de glade! I Citroën'en var det bare at "skru på rattet"; så

kunne man skifte bane midt i svinget.

Citroën'ernes eneste virkelige konkurrent var BMW'erne, der også havde gode køreegenskaber med et lavt tyngdepunkt. Trods 6 cylindre havde BMW'erne ikke mere motorkraft end de tunede Citroën'er, men baghjulstrækket gav bedre greb i underlaget ved starten, hvor Citroën'erne havde tendens til at spinne med forhjulene. Der skulle som regel et par omgange til, før BMW'erne var indhentet.

Først mod slutningen af halvtredserne begyndte Volvo at overtage Citroën'ernes rolle på motorbanerne, med tunede udgaver af 444-modellen.

## Ræs i varevogn!

Omkring 1956 var den legendariske cabriolet ved at være kørt ned. Desuden var Jørgen Søgaard og Viktor Madsen efterhånden de eneste Citroën-kørere, der ikke endnu havde





prøvet at slå kolbøtter med bilen. Det var på tide at få tag på. De sidste to år blev den skiftet ud med en 11 Sport varevogn, der dog også blev lettet og trimmet efter alle kunstens regler. Alle tre bagdøre bestod som på cabrioletten kun af yderpladerne, der var svejset fast. Med denne vogn vandt Søgaard bl.a. Danmarksmesterskabet i 1957 på Roskilde Ring. Desværre har vi ingen billeder af den.

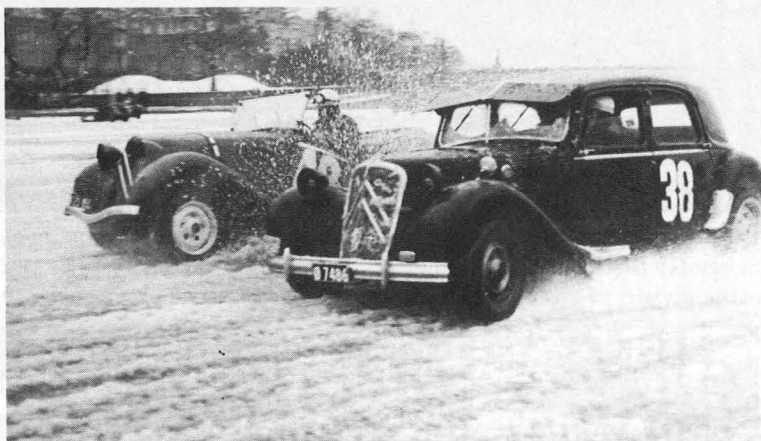
### **Økonomiløb**

I 1954 var Svend Petersen holdt op med at forhandle Citroën - der var som bekendt ikke meget salg i mærket! I stedet solgte man nu

Volvo. De sidste år kørte Jørgen Søgaard økonomiløb med Volvo-vogne. Blandt andet vandt han Mobil-økonomiløbet i 1959. I disse økonomiløb var bilerne utunede og man holdt særdeles strengt på, at vognene var i absolut standard-version. Dette betød dog ikke, at man afholdt sig helt fra cowboy-tricks. Man kørte på ultra-tynd olie i motor, gearkasse og bagtøj. Selv hjullejerne var smurt med tynd olie! Desuden var batteriet ladet helt op og spændingsregulatoren justeret ned og de lovbevalde stænklapper bundet op med snor, for at mindske vindmodstanden. Sådan var det helt ude på marginalerne.



*Billederne her er fra et isbaneløb på Sortedamssøen i vinteren 1953/54, arrangeret af KDAK, ASK og Falcks Redningskorps, i samarbejde med Rådet for Større Færdsels-sikkerhed.*



## **Isbaneløb**

Isbaneløb var utrolig populære, både blandt kørerne og publikum. Med de store tilspidsede bræddebolte skruet godt fast i dækkene var grebet i isen bedre end hvis man kørte med gode dæk på en tør vej! Faktisk stod bilen så godt fast, at man skulle passe på ikke at vælte i svingene! Når man kom op over en vis hastighed, løftede bilen sig op på piggene - dermed var rullemodstanden nede på et minimum - og så gik det rigtig stærkt!

I tilfælde af tøvejr blev løbene øjeblikkeligt standset, da isen meget hurtigt blev tyndere. Nogle gange var det kun på grund af farten, at man ikke gik igennem - en gang på Frederiksborg Slotssø skete det faktisk, at isen blev kørt så tynd, at hele banens inderkreds gik løs og stod og vippede. De tilstedeværende og diverse materiel blev reddet i land af Falck, men en Citroën siges at være forsvundet i søens kolde vand...



*Endnu et billede fra samme løb på Sortedamssøen, hvor køreglæden tydeligt kan aflæses i Jørgen Søgaards ansigt! Herunder: I ren grødis på Frederiksborg Slotssø, marts 1955. Arrangementet måtte afbrydes på grund af tøvejr. I hælene på Søgaard ses Ewald Rasmussen fra Farum.*





Viktor Madsen og Jørgen Søgaard (ved rattet).

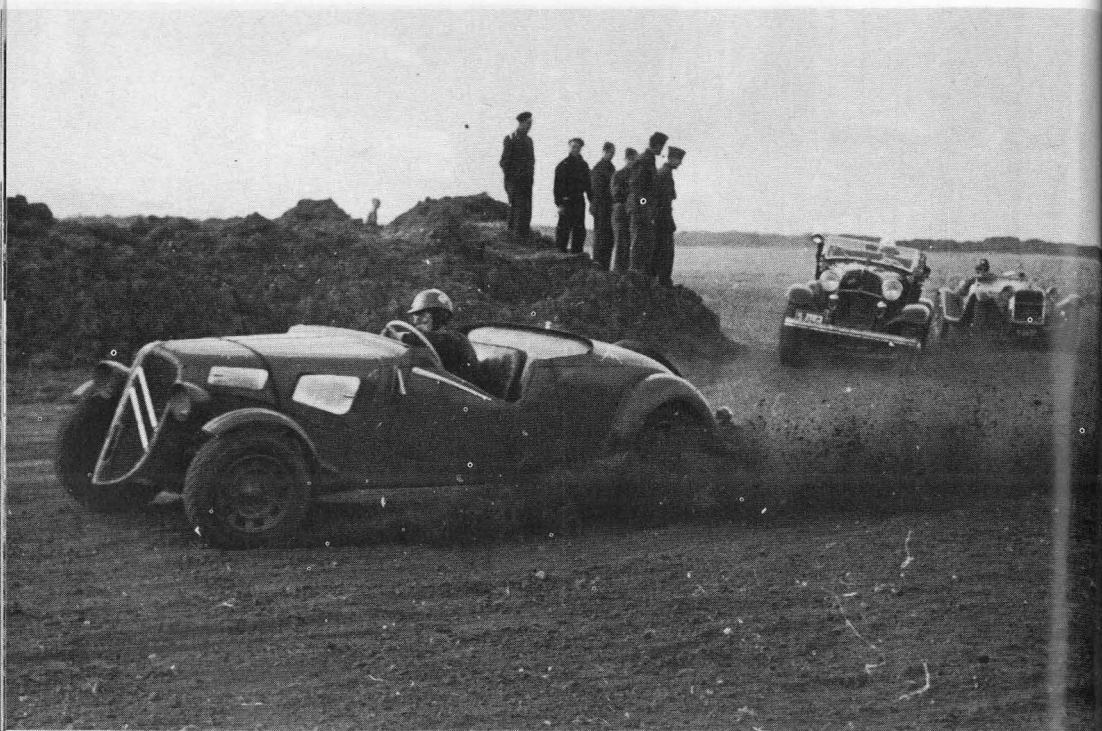
## Danmarks hurtigste 11 Sport!

Da jeg havde besøg af Jørgen Søgaard satte vi en båndoptager i et hjørne. Foruden at fortælle mange spændende historier om sin tid hos Citroën og Svend Petersen og om karrieren i motorsporten, gav Søgaard en ret detaljeret beskrivelse af hvordan cabrioletten gennem årene blev modificeret. Denne del af historien fortæller selvsagt meget om datidens motorsport og mekanikerkunst(!) - og om hvor hurtigt man rent faktisk kørte. Desuden kan det jo være til inspiration, hvis nogle af vore klubs medlemmer (i lighed med min medre-

daktør) skulle have racerblod i årerne og f.eks. få lyst til at bygge sig en bil til at køre historisk ræs i.

Som nævnt blev vognen til stadighed modificeret. Ikke blot blev den hurtigere og hurtigere gennem de år den blev brugt (ca. 1952-56), men den blev også forskelligt rigget til, alt efter hvilken type løb, der blev kørt og hvilken bane der blev kørt på. I starten kørtes på prøveplader, men i hvert fald fra 1953 var bilen indregistreret med nummer K 21.051. I klassen for standardvogne var der krav om, at bilerne skulle kunne indregistreres. At få en så





*Cabriolet'en på et tidligt tidspunkt, 1950 eller 1951, mens den stadig havde motorcykelskærme på. Bagved en Ford V8 1932 og en rigtig fuldblods Alfa Romeo 1750 fra 1931 - det må være Svend Haubergs. Han ejer stadig bilen, som nu er indregistreret med nummeret K2062.*

kraftigt ombygget bil igennem syn var ifølge Søgaard ikke det store problem, når man var indenfor i motorbranchen: de fleste af bilinspektørerne var blandt vennerne...

### **Karroseriet**

Alt overflødig vægt var fjernet, dog var der svejset forskellige forstærkninger for at holde sammen på det bløde cabriolet-karosseri. Egenvægten var ca. 700 kg! Man sad på en tynd hynde, næsten direkte på vognbunden. I højre side af vognen var anbragt et stort håndtag, som man kunne klamre sig til, hvis vognen skulle vælte. Der blev altid kørt med sikkerhedsseler. Dette var ikke kun at sikkerhedsgrunde, men simpelthen nødvendigt for at kunne hænge fast i vognen under sving. En gang på Roskilde Ring havde Søgaard glemt

at spænde selen, med dét til følge, at han i det første sving på det nærmeste kom til at hænge ud af vognen, uden at kunne nå pedalerne!

Gennem perioden eksperimenteredes med forskellige vindspejl og skærme - i starten havde bilen små motorcykelskærme foran, men det kneb med at få dem til at blive siddende og bilen fik almindelige forskærme i stedet for.

### **Motor og brændstof**

Brændstoffet man kørte på var i starten almindelig benzin. Efterhånden som kompressionen og motoreffekten gennem årene forøgedes kraftigt, måtte man gå over til mere eksotiske blandinger med metylalkohol og flyverbenzin samt benzol for at få blandingerne til at flyde sammen.

Brændstoffet gav mulighed for en enormt høj kompression: der var slebet op til 10 mm af topstykket. Desuden var der fræset ud til betydeligt større ventiler, hvilket gav problemer med at få ventilfjedrene til at følge med (selvom man naturligvis altid kørte med dobbelte ventilfjedre). Dette blev afhjulpet ved at tage et par millimeter af knasterne på knastakslen.

### **Stempler og plejlstænger.**

Man ville gerne have så lave stempler, som muligt. Søgaard havde fundet nogle meget lave stempler, ikke højere end ca. to tredjedele af diameteren og kun lige høje nok til at kunne styre sig selv inde i cylinderen. De havde desuden den fordel at de var kuplede i toppen. Stempelpindsdimensionen var også rigtig, men stemplerne var så lave, at plejlstængerne blev for korte. Der blev eksperimenteret med at skære de originale plejlstænger over og svejse to sammen, for at gøre dem længere. De kunne ikke holde til mosten. Søgaard husker ikke hvordan det kom sig, men i hvert fald var det Ewald Rasmussen fra Farum, der

havde fundet en brolæggermaskine - med den skønneste racerplejstang i aluminium og med skråt hoved, løse lejepander og det hele. Og mindsandten om ikke den lige passede! Den var præcis de 10 mm længere - lige hvad de havde brug for! Nu kunne man for alvor begynde at eksperimentere med de korte stempler med kuppelformet hoved. Det var nødvendigt at file lidt af toppen for at få plads til ventilerne. Stemplerne var forsynet med en kompressionsring øverst, dernæst en olieskrabering og nederst endnu en skraber. Den sidste var drejet af, så den kun lå an med ca halvdelen ud mod cylindervæggen. Den blev først fjernet. Det skete der ingenting ved. Så prøvede man at fjerne olieringen - det gik også - så til sidst kørte man kun med den ene kompressionsring. Den blev også modificeret, idet tolerancen blev øget til en tiendedel mm. Det gjorde jo ikke noget at den stod og klokede lidt i tomgangen. Når først der kom omdrejninger på, skulle den nok holde sig på plads. Dermed var der faktisk ingen friktion tilbage i motoren - stempelskørtet var kun ca. halvdelen af det originale. Med de meget høje





omdrejningstal man kørte med gav dette en større forskel end man umiddelbart skulle tro. Vognen røg lidt, men det var ikke så man forsvandt i en røgsky ved starten.

## **Dobbelt banan**

Der blev også lavet forlængede indsugningsrør. Det var jo kendt, at der kunne opnås en stor effektførogelse ved at lade udstødningsrørene løbe separert den første meter (banan-udstødning). Dette gav et godt sug i udstødningen.

Men det kunne jo ikke være rigtigt, at karburatoren skulle side lige klods op ad motoren! Søgaard havde fået en meget stor dobbeltkarburator fra Solex (forsnævringsrør vistnok str. 45), der havde været brugt til eksperimenter med bl.a. metylalkohol. Den havde dén fordel, at den havde indstillelig strålespids. Søgaard og Viktor Madsen havde en prøvebænk, hvor de kunne belaste motoren. Her kunne de indstille karburatoren meget nøjagtigt, mens den stod og hylede omdrejninger af sig. Men det var jo ikke nok.

De fandt nogle teleskop-rør, der blev monteret mellem karburator og topstykke. Ved hjælp af disse kunne karburatoren køres ind og ud og den optimale længde på indsugningsrørene bestemmes mens motoren kørte. Det gav en utrolig kraftig effekt, men indebar siden, at der måtte skæres ét hul i siden på motorhjælmen, hvor karburatoren kom til at stikke ud! Karburatoren blev forsynet med to fremadvendte trompetformede rør, der yderligere pressede luften ind.

## **Andre motormodifikationer**

Svinghjulet var selvfølgelig drejet af, så det knapt var tykkere end en gramfonoplade og man kørte med den lette kobling. Under løbene blev dynamoen frakoblet, så den ikke gav modstand. Ventilatorvingerne blev halveret; det gav mindre modstand og mindskede risikoen for at de skulle knække af.

I al beskedenhed anslår Søgaard at man nåede op på omkring 200 hestekræfter og et omdrejningstal omkring de 10.000 - så med en egenvægt på ca 700 kg. har bilen været noget af et løbehjul!

## **Kølesystemet**

Idag har næsten alle biler ekspansionsbeholdere på kølesystemet. Ét af de første problemer, der opstod, da bilen var tunet op til de meget høje omdrejningstal, var at motorens/kølerens vibrationer fik vandet til at skumme, ligesom det kogte. Søgaard og Viktor Madsen konstruerede selv en ekspansionsbeholder af et blikrør, ca. 10 cm i diameter og 30 cm højt. Overløbet fra køleren gik ned, næstes til bunden af beholderen, et andet rør gik op og ud til det fri. Systemet virkede som en moderne ekspansionsbeholder, bare uden tryk.

## **Dæk og undervogn**

For bedre at få greb i banen under starten monteredes ekstra brede dæk på forhjulene. For at kompensere for den større friktion kørtes til gengæld med langgrillede traktordæk på baghjulene. Når disse var hårdt oppumpede kørte de kun på midterrillen, svarende til et cykelhjul. Bagenden kom fint med alligevel!

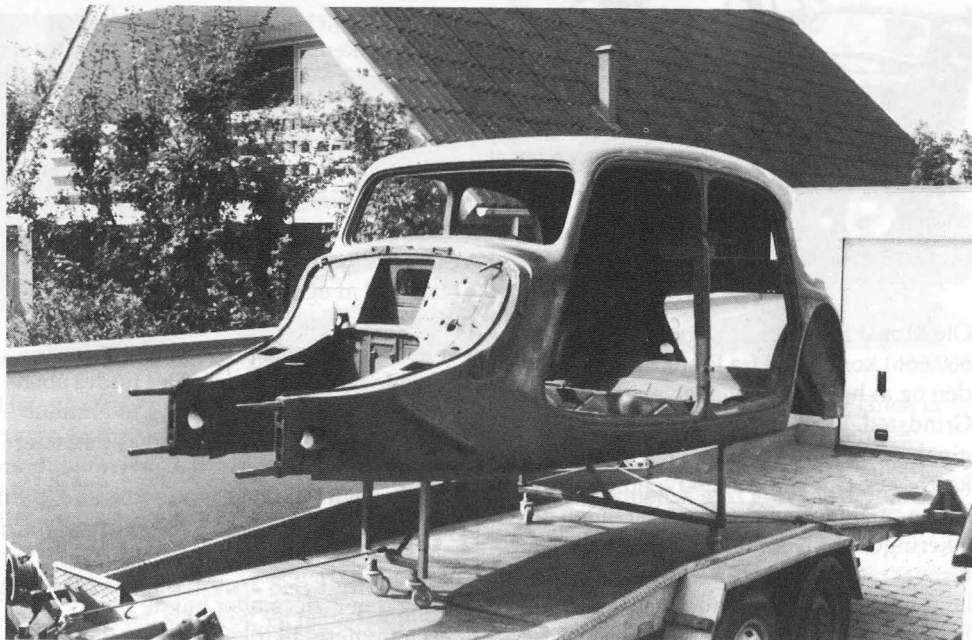
Der var et lille problem med baghjulene. Det kneb med at holde baghjulet i inderbanen nede mod banen. Dette blev der kompensert for, ved at justere torsionsstængerne foran. På Roskilde Ring gik alle sving på nær ét til venstre. Så spændte man højre forreste torsionsstang op, så bilen faktisk stod skråt. Det ene sving der gik til højre måtte man så tage som en oplevelse.

Bagbremserne var sat næsten ud af funktion, med de mindst mulige hjulcylindre og belægning.

Som man kan gætte, var forbruget af gearkasser stort. Der blev kørt med forskellige gearinger (9x31 eller 10x31), alt efter hvilke baner, der blev kørt på. På de baner, hvor man kunne blive i 2. gear, blev der kørt med den høje gearing. Gearlåsen blev altid fjernet.

Bilen eksisterer ikke mere - den blev kørt helt ned! Den vilde racermotor gik tabt så sent som i 1974, da Jørgen Søgaard flyttede fra Dragør til Nykøbing S. hvor han bor nu.





## Blandede billeder.

Der foregår noget rundt omkring i garagerne i landet.

Hans Henrik Sørensen fra Aalborg har sent et par billeder af familiens Normale 1938 som her i november var på vej til maleren - i første omgang for at få malet undervogn, motorrum og kabinen indvendig. Når den kommer retur skal for- og bagtøj monteres, hvorefter karrosseriet prøvesamles og fintilpasses. Derefter lakeres hele karrosseriet.

Vi ønsker Henrik fortsat god vind med det totale restaureringsprojekt - der er jo trods alt ikke gået mere end fem år siden vi bragte billederne af den nyerhvervede vogn stel nr. 132.393 fra Norge - (se Traction-Special nr. 38 fra juli 89). I mellemtiden har der blandt andet også været tid til at arrangere sommertræf i Aalborg 1990.

Henrik sender også et par billeder taget i Esbjerg i oktober i forbindelse med et fodbold-

stævne. Rygtet var løbet at der var veteranbiler i byen og at en af dem var en Citroën. Det måtte jo lige checkes og ganske rigtigt var der en nyindregistreret og nymalet sport fra 56 indregistreret PB 50 821.

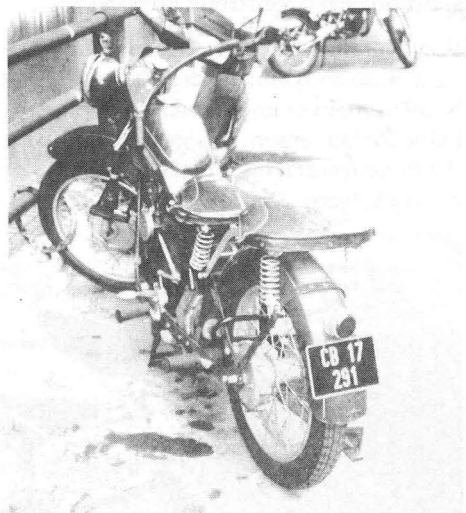
Vognen tilhører Ole Moust som tidligere også ejede en 7C fra 39, der via Jens Møller Nicolaisen nu er under restaurering hos Dorte Zeilau Jensen. Vi siger tillykke med det flotte resultat og bringer Henriks billeder fra Esbjerg.





Ole Moust fortæller at vognen (stel. nr. 669.666) kom hertil fra Frankrig for få år siden og at han har købt den af en mand i Grindsted. Den var i fantastisk god og original stand og der er f.eks. aldrig svejset i karrossen. Det var kun nødvendigt at lave et par småhjørner i dørbundene inden om-lakeringen. Indvendig er den derimod helt fornyet med indtræk og tæpper fra Holland m.v. Den fremtræder i helt dyb blå lakering. På billederne holder den ved siden af Auto-Union 1000 og Ford Prefect ved et veteranbilstævne som Esbjerg kommune arrangerede i anledning af byens 100 års jubilæum i okt. 94.

Billedet af Nimbussen høre jo egentlig ikke rigtig hjemme i vores blad. Men motorcy-



kler er jo meget populære i Paris i disse år hvor trafikken bare bliver tættere og tættere. Den eneste rimelige måde at transportere sig rundt på, er på to hjul. Blandt de tusinder af Vespaer, Peugeot'er og japanske off-roadere findes der åbenbart også denne Nimbus på franske plader. Billedet er fra oktober og taget i en af sidegaderne nord-vest for Triumfbuen. "Lyden" er jo ikke til at tage fejl af og selvom jeg jo ikke ligefrem gik rundt i Paris for at lytte til trafikken, så var jeg ikke et sekund i tvivl da jeg hørte den glide igennem gaden. Der findes åbenbart en franskmænd med hang til Nimbus eller skulle det være en dansker i Paris der har bragt "Nimmeren" med sig? pjj.

## Lokalmøde i Herlev

Fredag den 2. december havde Benny A. Jensen inviteret til lokalmøde og der var lokket med et garagebesøg, hvor vi skulle bese Benny's nyerhvervelse - en B 11 Normale fra 50/51 (stel. nr. 215.329).



Mødet var rigtig hyggeligt med julekñas, gløg, æbleskiver og en halv snes medlemmer fandt vej til Herlev. Snakken gik livligt især på baggrund af de mange informationer om gamle Tractioner, som kom frem fra Keldsteds gamle arkiv som har været i Benny's varetægt igennem en år-række.



Hen på aftenen gik selskabet i bådene - dvs. sigte man steg ind i et par at de frem-mødte Euro-boxe (læs Citroën BX) og kørte ud til Smørum for at se på Bennys nye bil. Som det næsten fremgår af billederne er der tale om en meget velbevaret Normale - praktisk taget uden rust. Selv indtræk og sæder er i pæn stand og vil faktisk kunne bruges som det er i nogle år endnu. Benny hentede vognen i Lyon i Frankrig sammen med sønnen Jannik tidligere på året. Den lange tur gik pr. fejeblad velvilligt udlånt

af Benny Sørensen fra Randers.. Planen er nu først og fremmest at få den igennem syn inden der tages stilling til hvormeget der rent kosmetisk skal gøres ved vognen.

Efter garagebesøget gik turen tilbage til Vingetofte hvor vi sluttede af med en ju-leøl/ en kop kaffe.

Tak for et fint møde.

pjj.





## Følle - Dakar !

Natorienteringsløbet Følle-Dakar, det 7. i rækken havde også denne gang en deltager fra TAD. Preben Buchhave deltog i sin 11S 1946 ovenikøbet med sponsorstøtte af "Yacco" som det fremgår af billederne. Det er blevet en slags tradition at der laves lidt særlig "rallyekvipering" til disse natløb. I år havde Preben fået Yaccoskilte og originale sorte plader på bilen. Det hjalp dog ikke, Preben nåede ikke til tops på sejrsskammelen. Det har han jo ellers præsteret tidligere, men da havde han også fru'en i huset, Kirsten med som codriver.



Det var et spændende løb i buldermørket og på grusvejene på det mørke Mols. Det er synd, at der ikke er flere tractioner, der deltagere. Vores biler kommer rigtig til deres ret under sådanne strabadser. J.K.



## 10. ICCCR Clermont- Ferrand 1995

Nu er det ved at være tiden hvor vi skal til at planlægge turen til det 10. verdenstræf i Frankrig til august 1995.

Bestyrelsen har opfordret mig til at komme med et oplæg, så her kommer nogle ideér:

Angående *selve turen* derned vil jeg foreslå at den starter fra Danmark om morgenen tirsdag den 15. august - dvs godt tre dage før selve træffet starter.

Første dag køres f.eks. til Göttingen i mellemtysskland, hvortil der er ca. 600 km (fra

Skanderborg). I Göttingen har jeg nogle Traction-venner, hvor vi evt. kan låne værksted.

Anden dag køres til Mulhouse lige på den anden side af grænsen til Frankrig - en strækning på ca. 550 km.

Trediedagen - torsdagen kan vi så benytte til at se Bugatti-museet i Mulhouse inden de sidste ca. 475 km til Clermont-Ferrand tilbagelægges.

Hjemturen startes f.eks. søndag eftermiddag og kan køres på 2-3 døgn.

Angående de *tekniske forberedelser* vil jeg foreslå at der midt i juni afholdes en weekend, hvor vi i fællesskab går alle bilerne igennem. Her kunne vi justere bremses, efterspændende fortoj, justere motorer etc. og iøvrigt kontrollere at alle vogne er i orden til turen.

Ved samme lejlighed kunne vi lave en liste over hvilke reservedele hver deltager skal medbringe. Der er jo ingen grund til at samtlige vogne medbringer ekstra startere, dynamoer o.s.v.

Dette var nogle umiddelbare strøtanker om som oplæg til en rigtig spændende tur til Frankrig. Hvis du har yderligere ideer så ring eller skriv til mig.

Betragt også dette indlæg som et spark bagi til dem som endnu ikke er færdig med at restaurere deres bil (og som evt. kunne blive færdige til august 95) eller til dem som kun har brugt deres bil til små søndagsture.

Frankrig er et dejligt land!

Tractionen er en dejlig bil!

Værterne fra det 9. ICCCR i Herning møder talstærkt op.

*Med venlig hilsen Finn Lyster,  
Smedebakken 26, 8653 Them.  
Tlf. 86 84 72 49.*

## **Fra bestyrelsen**

Referat af bestyrelsesmøde afholdt den 27. november 1994.

Mødet skulle have været afholdt midt i oktober, men blandt andet på grund af Oles sygdom, blev det udsat et par gange. Ole ville meget gerne deltage i bestyrelsesmødet, men nåede det desværre ikke.

Afbud fra Erik Hougaard.

Mødet startede med at mindes Ole, som var død i ugen op til mødet, og skulle begravnes dagen efter.

Vi var enige om at suppleanten Carl Aagaard træder ind på Oles plads og står for arrangementer i det vestlige Danmark.

1: Sommertræffet 1994 i Sæby var afsluttet med balance i regnskabet, og vi tog det tilsendte regnskab til efterretning. Vi var alle enige om at det havde været alletiders træf.

2: Da det normale sommertræf i 1995 ville falde sammen med 10. ICCCR i Frankrig besluttede vi at lave en form for minitræf ved Claus Søgaard i Odder. Der har fra flere sider i klubben været ønske om, at der bliver en slags træf i 1995, da ikke alle tager til Frankrig. Carl tager kontakt til Claus og aftaler nærmere. Dato fastsætter Claus selv, men selvfølgelig med tilpas afstand til 10. ICCCR. Den årlige generalforsamling afholdes på dette træf/lokalmøde.

3: Fælleskørsel til 10. ICCCR i Frankrig. Klubben prøver at initiere noget fælleskørsel derned. Jørgen kontakter Finn Lyster for eventuelt at få ham til at arrangere noget.

4: De planlagte arrangementer både i Øst- og Vestdanmark er allerede annonceret i klubbladet. Dog skal den rigtige dato for lokalmødet ved Olav i bladet. Carl ordner dette.

5: Klubbens økonomi. I henhold til beslut-



ning på generalforsamling har Preben lavet status over klubbens økonomi. På giro og bankkonto står ca. 15.000 kr. I klubbbutikken står der 21.000 kr + diverse bøger og reservedele. Disse penge hidrører hovedsagelig fra reservedelssalget. 160 medlemmer har betalt kontingent i 1994. Dette har givet en indtægt på 40.000 kr.

Preben laver til nytår regnskab, der inkluderer regnskabet for klubbbutikken. Ligeledes sørger Preben for revision af dette regnskab.

6: Der har været lidt snak om vores deltagelse i det svenske sommertræf. Vi vil prøve at lave en fællestur derover for interesserede (finder sted i Höör i Sydsverige). Jørgen kontakter Hougaard for at høre om han vil være "rejselider".

7: Medlemslisten var ikke færdig til mødet som aftalt! Preben har haft problemer med et EDB-program for udskrivning af listen. Dette problem mente vi måtte kunne løses, og medlemslisten SKAL være færdig, så den kan udsendes sammen med kontingentindbetalingskortene først i jan.95. Jørgen prøver at hjælpe med at få listen færdiggjort.

8: Klubbbutikken. Vi synes at salget af diverse varer er i gode hænder, og vi mener at Erik Hougaard skal arbejde videre i samme stil. Erik foretager selv indkøb efter egen vurdering af behov og efterspørgsel. Regnskabet laves selvstændigt, men indarbejdes i klubbens samlede regnskab og revideres som dette ved klubbens revisor.

De resterende reservedele sælges løbende, og der laves ikke noget specielt hurtigudsalg.

9: Erik har lavet en liste over bøger i biblioteket. Denne udsendes til klubbens medlemmer sammen med medlemslisten. Erik foretager supplerende indkøb til biblioteket, eventuelt efter forslag fra klubbens medlemmer.

10: Der er kommet en henvendelse til klubben fra Jørgen Kjær på vegne af træfbogen fra 9. ICCCR. Bogen er nu på vej og for at udgiverne kan vurdere behovet og efterspørgslen vil man gerne have forudbestillinger på bogen. Den trykkes kun på forudbestilling og mod forudbetaling. Der skal dog ikke betales noget før trykningen går igang. Bogen kommer til at koste 100 kr. og bliver på 152 sider og i samme udstyr som de tidligere træf bøger. Bestyrelsen er enige om, at klubben har en slags moralsk forpligtelse til at hjælpe bogen på vej, og klubbens medlemmer må også være interesseret i bogen. Det besluttes at bestille 170 stk. Det vil så på et senere møde blive besluttet om klubbens økonomi er til at forære medlemmerne bogen eller den skal sælges til medlemmerne. Det blev på mødet fremhævet at en stor del af klubbens medlemmer kun har kontakt med klubben gennem bladet. Disse medlemmer kunne man godt kræse lidt for, ved at forære medlemmerne bogen. Men dette tages der stilling til når bogen foreligger.

11: Klubben får et antal blade fra udenlandske klubber, som vi har udveksling med. Det besluttes at det blad redaktionen får tilsendt, kan de beholde til brug for redaktionsarbejdet. Formandens blad sendes videre til biblioteket ved Erik.

12: Amicale. Peter G. fortæller at der udsendes nyhedsbreve fra Amicale, det næste kommer i december. Dette brev kan indeholde annoncer. Er der nogen af interesse for TAD sendes de ud sammen med medlemslisten i januar.

13: Jørgen har været til årsmøde i Motorhistorisk Samråd. Her søgte nye klubber om optagelse, og der er nu 29 klubber repræsenterende næsten 12.000 medlemskaber. Samrådet arbejder på at bedre forholdene ved import af køretøjer, det tvungne periodiske syn, sorte nummerplader og andet, som kan være af stor betydning for vor

hobby. Af gode resultater i årets løb kan nævnes den reducerede vægtafgift, der gør at alle vore tractioner nu kører på kvart vægtafgift. Udførligt referat af årsmødet kan rekvireres hos Jørgen.

14: Vi snakkede lidt om hjælp ved reserve delsfremstilling. Vi må alle være med til at hjælpe medlemmerne og Carl mente Erik Hougaard ville være behjælpelig med dette og evt. ved hjælp af klubbens faxmaskine.

15: Eventuelt. Henrik og Carl havde fået tilbud på klubemblemer, henholdsvis klubmærket i emalje og vognskiltet vi tidligere havde. Fælles for begge var, at de synes for dyre og skulle laves i for store mængder. De vil begge vende tilbage med priser på lidt færre. Der skønnedes at være interesse blandt medlemmerne for disse ting, men det er nok en langsomt omsættelig vare.

Et hyggeligt og produktivt møde sluttede med at aftale næste bestyrelsesmøde til lørdag den 18. marts 1995 hos Johnny. Her er det planen at redaktionen skal deltage.

ref: Jørgen Kjær



Den forhjulsdrevne

**CITROËN**

## Erik Keldsted.

*Som Jørgen Kjær omtaler har vi i dette efterår mistet en central skikkelse i Tractionkredsen - nemlig Erik Keldsted. Som redaktør og ven med Keldsted igennem en årrække følger her et par personlige ord.*

Erik Keldsted er i Citroën-sammenhæng udelukkende forbundet med det gamle bjælkehus i Hareskovby, men Erik boede de sidste par år på en gård nær Skibby på Hornsherred - med en fantastisk udsigt ud over Roskilde Fjord. Dette sted blev for ham realisationen af en gammel drøm om at flytte på "landet". Her fik han bl.a. restaureret den næsten 100 år gamle klapsejler (vindmølle) som havde ligget på grunden i Hareskoven og fyldt op igennem mange år. Møllen kom op at stå på den gamle stål-mast lige bag gården, med en el-produktion der kunne hjælpe med opvarmningen i det store stue hus. På gården fik han startet i et lille gartneribrug med jordbær og salg af juletræer, og han fik restaureret et gammelt drivhus - det lykkedes sågar at omplante en gren fra den gamle vinstok i Hareskoven til drivhuset i Skibby. Der blev orden i det righoldige bibliotek og plads til at dyrke den egentlige store lidenskab i Keldsteds liv nemlig - "Napoleon".

Men bjælkehuset i Gl. Hareskov, som var hans barndomshjem (opført af forældrene omkr. 1920) og hvor han boede i hele sit liv indtil 1988, er stedet som mange af klubbens danske medlemmer og en del svenske forbinder med Keldsted. Her foregik der i mange år - helt fra midten af 1950'erne en livlig aktivitet omkring køb, salg og reparation af alle Tractioner. Keldsted var simpelthen et særligt fænomen blandt Citroënkørere i Københavnsområdet. I en periode på 25-30 år passerede så godt som alle Citroëner i hovedstaden på et eller flere

tidspunkter igennem Keldsteds hænder. Og det vil også sige næsten alle cabrioletter (og en enkelt coupémodel) og et stort antal sport og normale og 15-sixmodeller.

Keldsted var en særlig type menneske med en speciel fremtoning. Oprindeligt var han jurist og færdedes i byens finere kredse. Fortidens svundne storhed smittede af på den måde at han oftest gik i garagen iført jakke, vest og slips samt blankpudsede sko - selvom pressefolderne var forsvundet og revairet var blevet lidt tyndslidt.

Opsøgte man Keldsted på adressen i Hareskoven uden at have en handel igang f.eks. affødt af de gentagende annoncer i Berlingeren under "Citroën 11 købes/sælges" - ja så kunne han godt virke temmelig afvisende og arrogant. Havde man derimod ringet i forvejen og sikret sig at han var hjemme og havde lyst til besøg og en lille handel så var han hyggelig og snakkesalig. Ofte startede snakken i garagen /værkstedet, som var en mellemting mellem et træhus og et drivhus og fuldt monteret med drejebænk, svejseværk etc.

Senere blev man måske så inviteret indenfor i bjælkehuset til the i det lille køkken, hvor der kun var koldt vand ved den lille zinkvask. Vinterdage blev gasblussene tændt - det gav lidt varme, mens fløjtekedlen blev sat over. Hvis Erik var i rigtigt godt humør kunne der måske vanke et besøg i kælderen, hvor en eventyrlig verden af sjældne ting til tractionerne åbenbarede sig. Her var sjældne originalreserverede som f.eks. kron og spidshjul 10:31, dobbeltkarburator manyfolds, politisirener (Paris-Rhone), originale vindspejlsrammer og sæder til cabrioletter, buede kofangere til førerkrigsvogne, gamle brochure etc.....

Et andet yndet mål for et besøg i Hareskoven var hans "rigtige" garage - ligeledes et bjælkehus, hvor han opbevarede sin øjsten - nemlig "To-hans", en Citroën B 11 Normale cabriolet 1939.

Første gang jeg så den var omkring 1977 lige efter at jeg selv havde fået synet og indregistreret min Normale 38. Jeg kendte ikke Keldsted, men havde lagt mærke til at der var en del "Citroën 11 aktivitet" på Færgyden i svinget hvor vejen drejer ind i Hareskovby. På p-pladsen holdt tit parkeret forskellige Citroëner - ofte i lidt mismodig tilstand. Det var "kundevoerne" som Erik sagde, der var til servicecheck eller afventende fremskaffelse af nødvendige reservedele.

Jeg kørte ofte igennem Hareskovby når børnene skulle til skole og en dag holdt cabrioletten parkeret på p-pladsen. Jeg standede og kikkede nærmere og senere kom Keldsted ud og kikkede på min bil. Der var beundrere blikke fra begge sider, idet Keldsted ikke kendte til eksistensen af min Normale, som var dukket op et på et dødsbo et par år før. Jeg havde til gengæld kun set en cabriolet ganske få gange før - og aldrig på nært hold. Cabrioletten som han vedholdende benævnte "To-hans" var i ret fin stand, sølvfarvet og indregistreret på sorte numre AR - et eller andet (hvem kan evt. huske det).

Vognen havde tilhørt kredslægen i Hørsholm (som iøvrigt var bror til forfatteren Johs. V. Jensen) og var nok den bedste af de cabrioletter der fandtes i Danmark på daværende tidspunkt. Ellers havde Keldsted nok ikke beholdt netop den vogn til sig selv. Det umiddelbart mest bemærkelsesværdige ved vognen var at den var "moderniseret" med udstyr som kunne gøre den til en 1956-model, dvs. D-motor, 15-six kapsler og kofangere, motorhjælm m. ribber, baglygter fra VW etc. Men det gjorde man jo i perioden fordi pilotehjul og klapper i motorhjælmen ansås for at være alt for gammeldags. Men det vigtigste var at den eksisterede og at den kunne køre! Jeg fik en tur rundt om Værløse tabte straks mit hjerte - sådan en måtte jeg simpelthen eje! Men det er nu en helt anden historie

som jeg har fortalt i T.S. nr. 42.

Da Keldsted et par år senere besluttede sig til at sælge "To-hans" (om det skyldtes dalende interesse for kørsel i åben bil eller simpelt pengebehov skal jeg lade være usagt) havde jeg imidlertid ikke penge til at købe og den blev købt af Peter Schmidt Jensen i Farum, der har bilen endnu.

Alt ialt var derfantastiske oplevelser at hente i Hareskovby, hvis man var optaget af Tractionerne og havde gamle biler på hjernen.

En flaske portvin til jul var en god anledning til et ekstra besøg i Bjælkehuset og tit blev der til snakket til langt ud på natten - om mangt og meget der ikke havde med Citroën at bestille. Emner som "vindmøller", "oceangående sejlskibe", "drivhus- og herregårdsgartneri" for ikke at tale om "Napoleon" var områder som Keldsted var virkelig velbevandret i og som kunne udløse en fortællelyst ud over det sædvanlige. I de år boede jeg i Farum og havde et stort drivhus med figer og andre sjældne vækster - og her på Hestetangsvej blev Erik i perioder en flittig og altid velkommen gæst.

Efterhånden blev vi vældig fine venner og uden Keldsteds hjælp havde jeg aldrig skaffet alle de originale småting til den cabriolet som jeg senere selv fik fat i og som blev restaureret fra 1980-89.

Mod midten af 80'erne dalede Keldsteds interesse for Citroënerne noget - måske i takt med at han heller ikke selv ejede vogne mere (han kørte altid selv i en gamle slidt Toyota). Efterhånden solgte han ud af sine dele, men jeg skal dog hilse og sige fra både Benny A. Jensen og John Reelev at det tilbageværende vejede og fyldte godt til da Keldsted i 88 flyttede på landet, hvor d'herrens var behjælpelige ved transporten.

I de sidste par år, efter jeg selv er flyttet til byen og Erik er rykket på landet, er der blevet længere mellem besøgende, men så

sent som i foråret var jeg med Dorthe i Skibby på en lille forårstur med min egen "to-hans". Erik var frisk, men måske en anelse træt...

Det var en trist meddelelse, som gjorde mig lidt underligt til mode her i slutningen af november - da jeg tilfældigt fik at vide Erik Keldsted var død efter kort tids sygdom - 73 år gammel.

Tiden bare går og går og endnu en person som gjorde "Citroën 11 -epoken" med - er væk!

pjj.

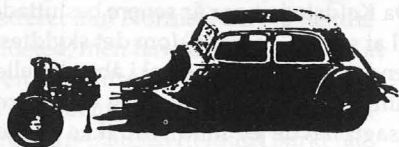
*PS. Erik Keldsted førte et kartotek over alle de biler han igennem årene havde at gøre med - omhyggeligt ordnet efter stelnumre - m.h.t. til ejerforhold, købspris, salgspris og oplysninger om eventuelle større reparationsarbejder etc..*

*Kartoteket bestod af en papkasse med konvolutter - én for hver bil. Kassen er jo som alle forstår et yderst interessant stykke Citroën-historie, som kun et fåtal af Keldsteds venner kendte til. Benny A. Jensen i Herlev, som er en gammel ven af Keldsted, fik for et par år siden kassen i sin varetægt på den betingelse at den ikke måtte åbnes før efter Keldsteds død. Dette løfte har Benny holdt og på lokalmødet i Herlev den 6. dec. kom "kassen" derfor på bordet - som intet mindre end en sensation til forundring og interesse for de fremmødte. Kartoteket indeholdt oprindeligt mange andre biler end Citroënvogne, men Keldsted rensede selv alle andre vogne ud - inden han overgav "kassen" til Benny.*

*Det kan ikke undre at der blev stået på hovedet i "kassen" til langt ud på natten. Vi regner med senere at vende tilbage med en historie om hvad der gemmer sig i arkivet. Der findes oplysninger om op mod 100 Tractioner, der igennem årene har passeret Hareskovby.*



# 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 Normale 1953. Vognen er helt adskilt, men komplet. Karrosseriet er færdigsvejst, sandblæst og grundmalet med washprimer. De fleste dele er klar til montering. Nye dæk samt nyt stof til indtræk medfølger. Vognen mangler stort set kun at blive spartlet, malet og samlet.

Henrik Jacobsen, tlf.: 31 24 93 81.

## Sælges:

Mange dele til TA, også karrosseridele.

## Købes:

Førkrigs kølergitter til Normale, 3-kuls dynamo samt luftfilter af kakkelovnsrør-type, i god stand.

Jens Møller Nicolaisen, tlf: 31 39 53 20.

## Sælges:

Hjulkapsler til Traction.

Freddie Hansen, Tlf: 53 41 47 37.

## Sælges:

Citroën B11 Limousine 1939. God og sund vogn. Synet og restaureret. Farve sort/grå.

Citroën U23 lastbil 1939, urestaureret, men med plader på. Ny motor. Udstyret til studenterkørsel.

Diverse dele til 15/6 haves.

Steen Hubert Jensen, tlf: 42 28 67 66.

## Sælges:

Renoveret kobling: 700,- kr.

Nyt koblingsnav: 600,- kr.

Nyt trykleje monteret i lejehus: 300,- kr.

Fjeder for trykleje: 20,- kr.

Tilbud: Koblingsnav, leje og fjeder, samlet pris 1500,- kr.

Foringssæt, Mahle 2700,- kr.

Støddæmpere for og bag, pr. stk. 350,- kr.

Renoveret køler med nyt element - 5 års garanti: 1700,- kr.

Renoverede hjulcylindre, (Model Aagaard): 250,- kr.

Ny hovedcylinder: 800,- kr.

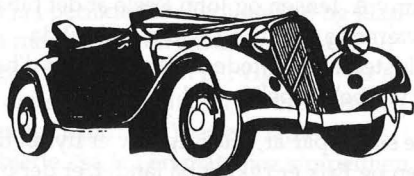
Bremseslanger for og bag, pr. stk. 250,- kr.

Marchall tændspole, ny, i original emballage: 450,- kr.

Nye trækakselmanchetter, kardanmanchetter. Harpoon lygte samt glas til samme.

Bagagerumsklapper, Pilotefølge, flere forskellige typer forlygter, lyskontakter, speedometre, sidestrømskarburator, diverse motordele samt meget, meget mere. Ring og hør nærmere.

Finn Lyster, tlf: 86 84 72 49 eller (job): 86 52 15 44.



01002 30041 030  
PETER JUEL JEPPESEN

STRANDGADE 10 B. 3.

1401 KØBENHAVN K

