



Attraction 207



TRACTION SPECIAL

NUMMER

81

SEPT. 1996

Redaktion:

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.

Bladet udkommer 6 gange årligt; næste nummer ca. 1. november 1996. Stof hertil skal være os i hænde senest **1. oktober** med morgenposten. Medsend eventuelt diskette med tekst. Artikler i bladet er ikke nødvendigvis udtryk for klubbens eller redaktionens synspunkter.

TRACTION AVANT DANMARK



Bestyrelsen:

Formand: Jørgen Kjær

Elgårdsvej 11, 8370 Hadsten. Tlf: 86 98 31 77

Kasserer: Jørgen Krogh

Øvej 18, Sverdrup, 6100 Haderslev. Tlf: 74 58 48 00.

Sekretær: Peder Grønborg

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

Aktiviteter - øst: Torsten Vig

Randersgade 57, 3.th., 2100 København Ø. Tlf: 31 38 17 49.

Aktiviteter - vest: Preben Buchhave

Udbyhøjvej 15, 8900 Randers. Tlf: 86 43 75 53.

Klubaktiviteter:

Medlemsregister: Jørgen Krogh

Øvej 18, Sverdrup, 6100 Haderslev. Tlf: 74 58 48 00.

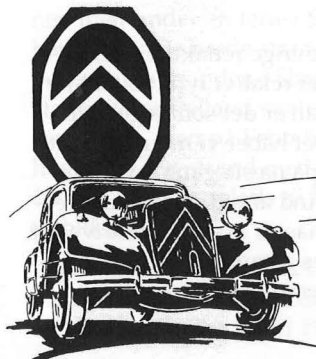
Klubbibliotek, arkiv og butik: Erik Hougaard

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

Værktøjsudlån:

Kontakt Peder Grønborg for nærmere information.

Klubbens gironummer: 828-0584





Redaktionelt

Hvis du er gammelt medlem af klubben er der ingen særlig grund til at læse disse linier. Men til de nyere medlemmer kan vi fortælle, at grunden til at man ikke kan læse om sommertræffet i dette nummer er den sædvanlige - at bladet gik i trykken inden træffet - og at der selvfølgelig kommer en fyldestgørende rapport om begivenheden i næste nummer af bladet.

Vi skal imidlertid ikke undlade at vise ovenstående officielle pressefoto for træffet! Det blev taget en kold sommermorgen (det var de vist alle sammen) og viser Peter Juel Jeppesens 11N cabriolet 1938, Fritz Trøsts 11S varevogn 1950 og Johnny Hansens 15six 1951 foran Søpavillonen i

København, hvor vi i skrivende stund ser frem til at skulle indtage festmiddag på sommertræffets lørdag aften. Billedet er taget af Tue Fiig og blev sendt ud til de fleste større samt nogle lokale aviser her i København.

Hvad angår det øvrige redaktionelle, må vi sige, at det er et relativt tyndt blad I får denne gang. Sådan er det som regel efter sommerferien. Det håber vi naturligvis at kunne råde bod på næste gang, hvor det sikkert vil regne ind af redaktørernes brevsprækker, med masser af gode beskrivelser af medlemmernes sommeroplevelser fra diverse træf og ferieture i traction!

Eller hva'?



Historien om Fanø Motorløbene 1919-1924

skrevet af Jan Clausen Nielsen, Jørgen Lind og Brian Barrett.

- en boganmeldelse:

I 1916 gik den 23 årige motorcykelentusiast Svend Simmelkiær og tumlede med ideer om nogle hastighedsløb i Danmark. Denne motorsport var meget populær i udlandet, og der måtte være et behov for lignende løb i Danmark.

Han havde først kontakt til nogle cykelbaner, men under en ferie i Skagen i 1917 fik han ideen: De brede strande måtte være velegnede. Stranden i Skagen og andre steder i Nordjylland syntes dog at være for smalle, men på Fanø fandt han hvad han søgte. En strand med en bredde og en fasthed, der gav plads til både køre og publikum.

Allerede i 1919 kunne det første løb finde sted. Der var stor interesse fra udlandet og i løbet af årene op til 1924 steg delta-

gerantallet og der blev søgt at sætte flere verdensrekorder i hastighed på landjorden.

Løbene fik dog en brat afslutning i 1924, da Campbells Sun beam Bluebird under et rekordforsøg tabte et forhjul, og en 15 årig dreng, som var tilskuere, blev dræbt. Efter det år blev løbene af sikkerhedsmæssige årsager forbudt.

I de fem år de varede blev der kørt utallige løb i forskellige klasser for både biler og motorcykel, og løbene var meget kendt i udlandet. Løbene blev selvfølgelig udførligt omtalt i datidens danske presse, dvs i aviserne og for eksempel i Forenede Danske Motorejeres blad "Motor".

Til trods for det store og kendte arrangement og måske p.g.a. det triste eftermæle er der aldrig tidligere skrevet en samlet historie om hvad der egentlig foregik på Fanø i disse år. Forfatterne af bogen har fattet interesse for emnet, og har virkelig begået et yderst interessant værk.

En samlet historie om løbene i en bog på 160 sider, med en masse spændende fotos, deltagerlister, resultatlister, udklip fra datidens presse. En virkelig flot bog, der ved læsningen helt jog den kedelige sommer på flugt. Det er sjældent at der udgives en bog på dansk om motorhistorie og så ovenikøbet med et så dansk emne som Fanømotor løbene. Bogen er udelukkende på dansk - endnu en flot ting. Bogen er absolut anbefalelsesværdig hvis man har bare den mindste interesse for motorhistorie eller bare har lyst til at læse om et spændende kapitel i dansk automobilhistorie.

Løbene på Fanø har også interesse for Citroeninteresserede, idet der var deltagelse som kørte Citroenbiler. Eksempelvis deltog Citroenforhandleren, fabrikant Holger Mørck og frue fra Ålborg i en lille Citroen med en 1452 ccm 4 cylindret sideventilet motor med 22 HK. Han deltog i flere af Fanøløbene og ligeledes i flere af

de øvrige strandløb, eksempelvis i Blokhus. Han vandt således i 1924, 1. præmie i Turistklassen og var tillige betydelig hurtigere end samtlige vogne i næste større vognklasse.

Jeg skal hermed opfordre forfatterne til at gå videre med emnet. Der må være en hel masse andet spændende at skrive om f.eks. løbene i Nordjylland, i Blokhus og på de nærliggende strande. Der må også kunne skrives meget om de øvrige danske motorløb i perioden. Der var hele æraen om langdistanceløbene til Paris og andre europæiske byer hvor de danske Nimbus-motorcykler gjorde sig så godt. En god ide til forfatterne vil også være at gå lidt ud over de skrevne kilder og arkiverne. Løbene ligger ikke længere væk i tid end der måske kunne opstøves nogle af deltagerne fra dengang, og i hvert tilfælde nogle af deres efterkommere eller nogle tilskuere. Det kunne være spændende at få deres beretning med. Det vil selvfølgelig blive noget subjektiv og præget af de mange år som er gået siden, men spændende ville det være at få øjenvidneberetninger kombineret med historiske kilder.

En virkelig god bog, der fortjener at komme videre end bare til veteranbil- og motorcykelkredse.

Jørgen Kjær.

Jørgen har bladret lidt i gamle bilblade og har i FDM's "Motor" fra 30. august 1924 vedlagt en resultatliste fra sommerens løb på strandbredden. Desuden findes en samtidig annonce fra bladet, som vises herunder. I de dage var Citroen altså en relativ sportslig bil, da det lykkedes at opnå en 1. præmie i Turistklassen. I turistklassen var motorstørrelser fra 1100-1500 ccm og det var her sikkert været en B2 Torpedo eller måske Caddy fabrikanten kørte med (dette fremgår desværre ikke af resultatlisten, men måske billeder i bogen kan afsløre det). Det står i listen at banen bestod af en strækning på 1 km, som skulle gennemkøres i én retning. Tiden for Mørch var 40,4 sek. svarende til ca. 90 km/t i gennemsnit. Det fremgår ikke om det var fra stående start - eller det var med flyvende start, men det kan vi måske vende tilbage til en anden gang.

pjj

CITROEN

„Serie Luxe“ ført af Fabrikant Mørck, Aalborg, tilkendtes



1. Præmie



i Turistklassen og var tillige betydelig hurtigere end samtlige Vogne i næste større Klasse Vogne ved Løbene paa

Fanø.

Kragholm og Langer.

Gil. Kongevej 11, København H.

Telef. 1127. Telegram Adresse: Citroen.

Langer & Mørck.

Aalborg

Telefon 4412. Telegram Adresse: Langer.

Fra de gamle fotoalbum

Vi har lidt af mangel på stof gravet lidt i de gamle album og fundet nogle billeder frem. Et fælles tema kunne være "kølergitteret" som på mange måder er så vigtig for Citroenens identitet.

På denne side starter vi med et par billeder fra en af redaktørens gamle veteranbilvenner i DVK - Peter Lykkeberg, som tidligere gav sig af med at fotografere alt hvad der rørte sig på fire hjul - dvs. det skulle altså helst være over 20 år gammelt.

Dette s/h billedet sad i Lykkebergs album og kan dateres til efteråret 1971, hvor denne B11 Normale med nummeret BT 21.484 stod parkeret et sted, der ligner Jægersborg Alle i Charlottenlund. Den er uden kuffert og altså fra før 50-51, så de store kofangere må være eftermonterede - ellers ser den ud at være i almindeligt dagligt brug. Grillen er øjensynlig forchromet, men har ellers mistet chevronerne. Det kan også tænkes at de slet ikke er kommet på efter forchromningen og at ejeren har

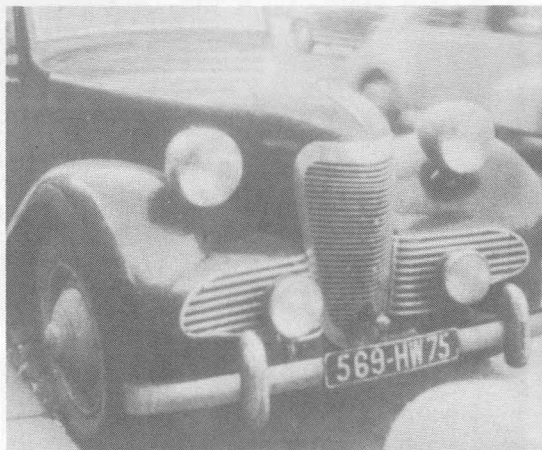
ønsket at signalere "ukendt bil". Det er faktisk utroligt så meget chevronerne betyder for Citroëns genkendelighed.



Fra Jørgen Kjær kommer de to meget fine billeder på næste side af karetmager Aagaards B11 Sport. Jørgen skriver at billederne kommer fra Aagaards karosserifabrik i Horsens og at bilen efter sigende skulle være direktørens egen bil. Og det er sikkert også rigtigt. Jeg har netop i det-

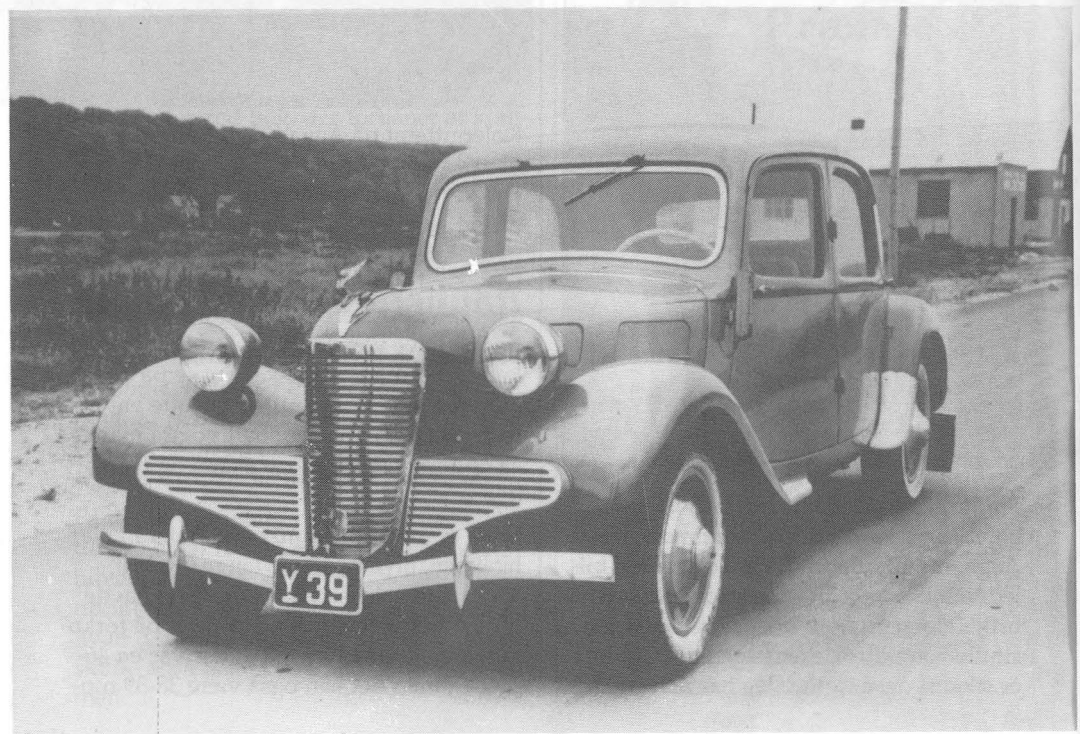
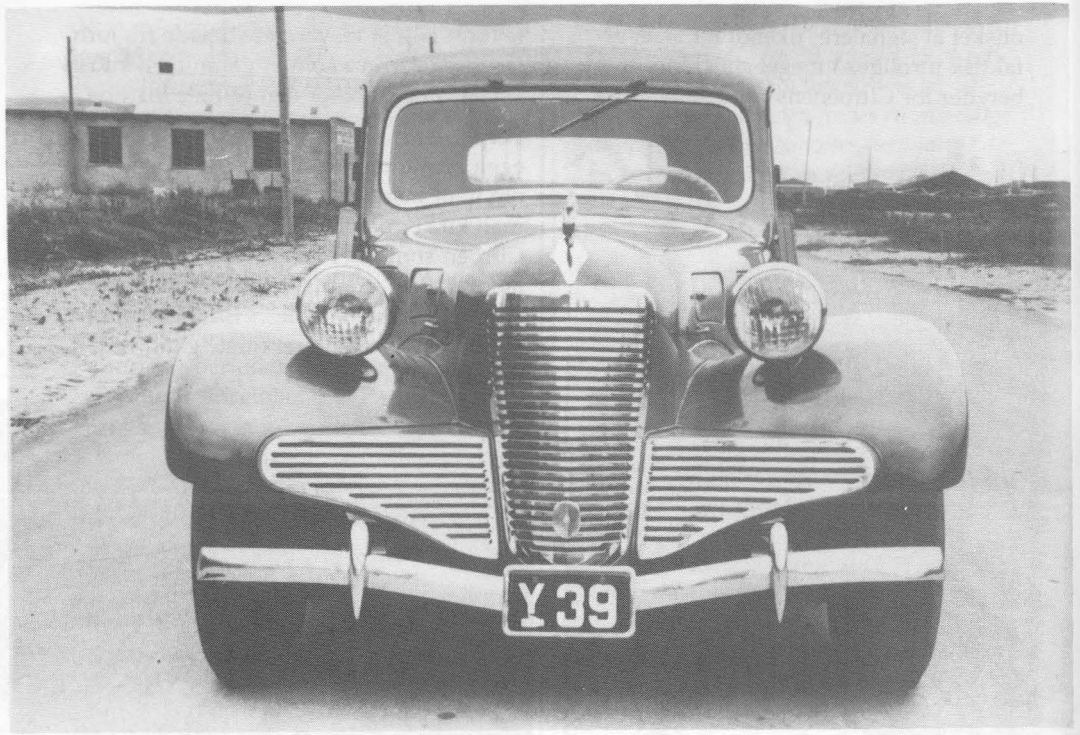
te forår lånt et tilsvarende billede fra Jørn Jacobsen i Århus som er gammelbilentusiast og som fortæller den samme historie.

Forpartiet skulle være karosserifabrikens egen kreation, men der er vist ingen tvivl om hvor inspirationen kommer fra når man kikker på billedet fra "Toutes les Citroen" som viser en cabriolet med "Calandre "E.T." adaptable aux Citroen en aluminium inoxydable". "E.T." ekstraudstyret blev præsenteret første gang ved Bilsalonen i Paris 1947.



Kølgitteret på Aagaards bil ser ikke ud til at være i aluminium, men det flot lavet - sikkert i forchromet jern. Og så er det blevet suppleret med en futuristisk kølerfigur, som ikke står tilbage for noget dollarsgrin. Der er også tilføjet en forchromet kant om nummerpladen, som selv på den tid må have været aldeles "trendy" at køre rund med. Man skal huske på at det at køre med et "lavt nummer" ofte var et tegn på at man havde "haft vogn i mange år". Nummeret fulgte jo ejeren og ikke bilen.

Bilen er med pilotehjul og klapper i kølerhjelmen, afviservinger, lange "Robri" trinbrædder og skærmskånere og havde tilmed hvide dæksider. Hornene på forkofangeren kunne tyde på at der var en 46-model, men det kan også være 38-39 mo-



del (bare man kunne løfte på motorhjælmen og se på typepladen).

Den er ikke helt ny - ihvertfald mangler den højre vinduesvisker - så mon ikke billedet er fra slutningen af 1940'erne. Det blev forbudt at køre med kølerfigur omkring 1954 så det må være før den tid.

Så kan man jo altid diskutere om det forbedre bilens udseende med sådan en "E.T./Aagaard grill" - personlig synes jeg det ikke. Baggrunden for at der blev lavet så mange krumspring for at gøre bilerne mere moderne, var selvfølgelig at karrose-

riets grundform var fra begyndelsen af 1930'erne og især dér lige efter krigen har virket lidt gammeldags. Dertil skal føjes at efterkrigstidens bilideal jo helt klart var de amerikanske dollargrin, som var overhængt med masser af unyttigt tingeltangel.

Det er selvfølgelig altid let at være klog når man ser tingene i bagspejlet som vi jo gør og tilbage står kun det uundgåelige spørgsmål - eksisterer nogle af de to biler idag? Er der nogen som ved noget om hvad der blev af BT 21.484 og Y 39.

Pjj.

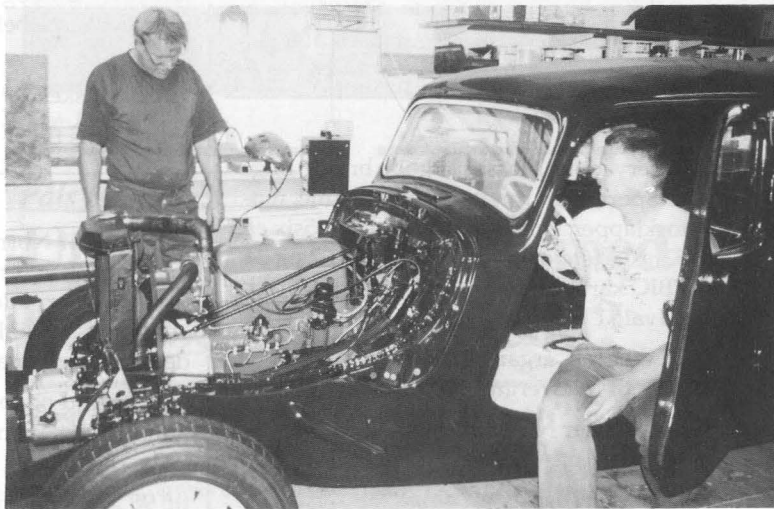
Lokalmøde den 11. maj i Hadsten

Lisbeth & Jørgen Kjær havde inviteret til lokalmøde i det jyske, og der var ikke på forhånd annonceret noget program, men som det er traditionen var det et heldagsmøde.

Vi var vel omkring 20 stykker, der mødtes over middag. Vi startede med at besigtige biler, to var ankommet i 11'ere, Jørgen Krogh i Sport og Finn Lyster i Normale, Erik Hougaard kom i sin dagligbil - en ID 19, eller er det Karens bil ? I gården stod også en ukendt dansk 11 sport 37, som Jørgen havde til salg. Vognen havde et utroligt flot ur i midten af instrumentbrættet, hvilket dog ikke var nok til at der blev handlet ved denne lejlighed. Vi blev afbrudt i dette meget interessante studie af karrosserireparation af skærme af Lisbeth, som lokkede med kaffe indendøre.

Vel bænket indenfor kunne man konstatere, at det ikke kun var udenfor Lisbeth & Jørgen, havde fået perfekte rammer til deres efterhånden omsiggribende familie og Citroenhobby - deres nye stuehus er simpelthen bare stort og dejligt.

Efter det solide kaffebord, var der udflugt til Randers, hvor Benny gerne ville fremvise sit "nye" landsted. Der var nærmest Fransk landstemning, overalt var der



Citroën reservedele samt hele og halve Tractioner alle vegne. Benny arbejder hårdt med indretningen af sit nye værksted, det bliver helt sikkert perfekt til 11'er reparation.

Vi returnerede til Hadsten, den friske luft havde givet en god appetit, så det var en fornøjelse at indtage Lisbeths veltillavede aftensmåltid (Jørgen havde skrællet kartoflerne). Under og efter maden gik snakken lystigt, Citroën, og særligt 11'erne er som bekendt et utroligt bredt emne, men vi fik naturligvis også ordnet hele den øvrige verdenssituation. Aftenen sluttede med en kop kaffe og vi drog hjemad ved 23-tiden. Mange tak til Lisbeth & Jørgen for en dejlig dag.

For undertegnede er sådan en dag guld værd. Der var lejlighed til at studere de detaljer på en kørende bil, man er i tvivl om på sit eget projekt. Endvidere havde

jeg aftalt levering af nogle reservedele med Erik H., Finn L., Olav og Benny. Men sidst og ikke mindst drager man hjem med masser af inspiration og gåpåmod til at komme videre. Det sidste skal tages som en opfordring til andre, som endnu ikke er kørende, til at møde op til klubbens arrangementer da der ved sådanne lejligheder er samlet en uendelig masse viden om Tractioner man kan få del i ..

Hans-Henrik Sørensen

PS: Jeg havde ikke kamera med til lokal-mødet, men vedlægger i stedet et foto af min 39 Normale. Det er fra den store aften, hvor motoren startes for første gang, efter renovering og sandsynligvis over 30 års stilstand. Jeg trækker i knappen og Orla C. (som har været en meget stor hjælp) ser til at alt snurrer rigtigt. Og det gjorde det sgu!.



Traction-annoncer - sendes eller indtæles til:

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

Sælges:

Reservedele: Masser af gode brugte ting til Sport og Normale: F.eks. skærme, motorklapper, benzintanke (også til 15six eft. 52), startere og dynamoer, Solex 32 og 34 PBIC karburatorer og meget andet. Stort udvalg i lygter og lygteglas.

2CV6 Club, årgang 1982, næsten uden rust; til renovering. Pris 3.500,- kr.

Jens Møller Nicolaisen - 31 39 53 20.

PS! Måske ses vi til Citroën-stumpemarkedet søndag den 6. oktober?

Købes:

Citroën 11 Sport, før 1952 - med reservehjulsbagklap. Vognen skal være i god, kørende stand og så original som muligt, men må gerne behøve en lettere restaurering.

Tilbud ønskes.

Erling Friis tlf: 53 74 50 55.

Sælges:

Citroën B 11 Normale 1953, dansk bil, ikke reg., men ret nem at klargøre. Meget fint karrosseri uden rust, orig. navy blue lakering, som sikkert kan bevares, da kun detaljer behøver at udbedres.

Meget sund og reel vogn, hvor stort set kun kobling, bremses og benzinnør skal laves.

tlf: 98 21 54 37 (efter 18.30).