

Attraction 215

Januar '98

TRACTION SPECIAL

NUMMER

89

JAN '98

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.

Vi træffes også om dagen på:

Tlf: 33 93 42 90 / fax: 33 32 35 88/ e-mail: arkpeter@post4.tele.dk

Bladet udkommer 6 gange årligt; næste nummer omkring 1. marts. Stof hertil skal være os i hænde senest 1. februar med morgenposten. Medsend gerne diskette med tekst. Artikler i bladet er ikke nødvendigvis udtryk for klubbens eller redaktionens synspunkter.

TRACTION AVANT DANMARK

Bestyrelsen:

Formand: Torsten Vig

Randersgade 57, 3.th., 2100 København Ø. Tlf: 35 38 17 49.

Kasserer: Jørgen Krogh

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

Sekretær: Benny S. Carlsen (suppleant)

Virupvej 8, 8530 Hjortshøj. Tlf: 86 22 51 54.

Aktiviteter - øst: Eugenio Lai

Baldersgade 16, 2.tv., 2200 København N. Tlf: 31 81 68 70.

Aktiviteter - vest: Finn Lyster

Smedebakken 26, 8653 Them. Tlf: 86 84 72 49.

Nyt telefonnr!

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 bestyrelsen for nærmere information.

Klubbens gironummer: 828-0584



Fra formanden

Så er det blevet tid til endnu et blad, årets første. I den forbindelse vil jeg gerne sige tak til redaktørene for det fine stykke arbejde, de har ydet i det forløbne år.

Ligeledes vil jeg også takke alle andre der har ydet en indsats med aktiviteter i klubregi.

Som man kan se i aktivitetskalenderen, byder det nye år på mange spændende arrangementer af forskellig slags. Det er jo ICCCR-år, så derfor vil vi i stedet for vores normale sommertræf i august, afholde et "minitræf" i juni.

Minisommertræffet, der som bekendt er

"opfundet" af Claus og Inge Søgård, vil i år finde sted i nærheden af Hanstholm. Arrangementgruppen er den samme, der stod bag Sæbytræffet. Den er udvidet med Hans-Henrik Sørensen, så det er yderst erfaren gruppe, der tager sig af dette træf.

I forbindelse med ICCCR-træffet, vil jeg gerne nævne, at Finn Lyster er igang med at planlægge fælleskørsel for dem, der er interesseret. Men det vender han tilbage til. Klubben har også modtaget tilmeldingsblanketterne fra Belgien, men mere om det inde i bladet.

Turen til Paris og Retromobile er på skinner, og de heldige har fået besked. Til jer der har valgt ikke at tage med, kan jeg kun sige, at I ikke ved hvad I går glip af. Paris

Aktivitetskalenderen:

Februar:

10 - 15/2: Bustur til Retromobile i Paris (OBS! se næste side). Udstillingen åbner lørdag den 7/2.

Marts:

Lørd. 7/3: Værkstedsdag 1 hos John Reelee i Valby.

Lørd. 21/3: Værkstedsdag 2 hos John Reelee. Tilmelding (til begge dage) i god tid til John på tlf: 36 30 74 02.

Lørd. 21/3: Lokalmøde hos Benny Sørensen i Randers, fra kl. 15.00 til 22.00. Benny vil denne dag åbne dørene til sine skatkamre. Tilmelding til Benny på tlf: 30 82 95 87, senest 16. marts.

April:

Lørd. 18/4: Kl. 10.00: Værkstedsdag i Christiania Veteranbil Klub. Tema: fortøj. Kl. 18.00: Vi fortsætter til garagefest (!) hos Eugenio Lai på Nørrebro. Flere oplysninger i næste blad.

Maj:

16 ell. 17/5: Skovtur på Sjælland. Hvem vil arrangere? Henvendelse til Eugenio.

Pinsen: Sommertræf i Svenska B11-klubben i Göteborg, 30/5 - 1/6.

Juni:

19-21/6: Mini-sommertræf i Hanstholm - mere i næste nummer af bladet.

August:

21-23/8: Det 11. ICCCR i Chevetogne, Belgien! Læs om fælleskørsel og tilmelding her i bladet....



er en dejlig by, og ham Finn er en god rejseleder.

Til slut vil jeg gerne komme med en opfordring. Erik Hougaard har brugt meget tid og energi på at opbygge en samling af kataloger fra diverse forhandlere af reservedele til vores biler. Formålet er at hjælpe medlemmer, der er i tvivl om, hvor de kan skaffe bestemte reservedele fra. Derfor brug denne hjælp Erik stiller til rådighed, og undgå at gå i stå med restaureringen. Ligeledes vil jeg gerne opfordre jer til at kontakte redaktionen eller undertegnede, hvis I har et teknisk problem i gerne vil have taget op i bladet. Så skal vi gerne prøve at hjælpe.

Rigtig godt nytår!

Torsten Laursen Vig

Fælleskørsel til ICCCR i Belgien

Jeg har fået programmet for det 11. ICCCR og vil her kort gennemgå det foreløbige program for verdenstræffet.

Man forventer mere end 4000 køretøjer på det 500 hektar store areal og har allerede følgende ting på programmet:

- 50-års fødselsdag for 2CV
- Tegneserieudstilling
- Citroën sports- og rallybiler
- Prototypemuseum
- Udstilling af over 1000 Citroën legetøjsbiler
- Stumpemarked
- Luftdåb med helikopter?
- Faldskærmsudspring af belgisk militær
- Grill, dans og gallamiddag
- 100-års fødselsdag for Michelin-manden - og sikkert meget mere!

Chevetogne ligger i det sydlige Belgien, ikke langt fra Luxemburg.

Der er ca. 1000 km derved og jeg har følgende grovskitse til fælleskørsel:

Afgang fra Midtjylland onsdag d. 19/8 om

formiddagen. Opsamling ned gennem Jylland. Motorvej 7 til Hamburg, hvor sjællænderne støder til. Motorvej 1 til Bremen og Dortmund, hvor der overnattes på campingplads.

Torsdag fortsættes ad motorvej 1 til Köln, herefter motorvej 4 til Aachen (Belgien), E40 til Liège, E42 til Namur og E411 til Chevetogne.

Der vil blive kørt ca. 500 km pr. dag efter følgende tidsplan: 3 timer = 200 km.

Af hensyn til den videre planlægning vil jeg gerne have tilkendegivelse om deltagelse allerede i foråret 1998.

Med venlig hilsen, Finn Lyster.



Tilmelding til ICCCR

TAD har fået et stort antal tilmeldingsskemaer til det 11. ICCCR - hjælp arrangørerne ved at tilmelde dig hurtigt.

Tilmeldingsskemaerne fås hos Torsten Vig, Jørgen Krogh og Finn Lyster!

Retromobile 1998

Busturen har længe været udsolgt, men Finn har meddelt, at på grund af afbud er der nu (1/12) 4 ledige pladser!

Interesserede skal vist ikke vente for længe med at ringe til Finn....

Redaktionelt

I redaktionen vil vi også gerne benytte lidt spalteplass til at ønske alle et godt nytår!

Samtidig vil vi sige tak til bestyrelsen (og generalforsamlingen) for årets bevillinger til opdatering af vores "hardware". Det gør det noget nemmere for os at få lavet bladet, hvilket forhåbentlig også vil kunne ses på indholdet (det mener vi selv) og dermed komme alle i klubben til gode.

Vi glæder os til, her i det nye (ICCCR-) år at få nye indlæg fra medlemmerne, uanset om de skrives på computer eller på køkkenrulle! TractionSpécial skal også i fremtiden først og fremmest være et klubblad - der laves både for og af medlemmerne!

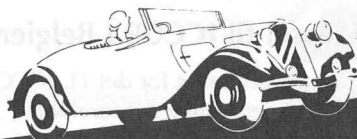
À propos fremtiden, så har der her i november været afholdt et meget udbytterigt fælles redaktionsmøde mellem alle de 4 klubber i Attraction. Blandt andet vil det medføre, at *alt* materiale snart vil blive afleveret i digital form til trykkeriet, hvilket vil

øge kvaliteten og gøre bladet mere homogent. Samtidig blev det dog vedtaget, at de fire klubber fortsat i høj grad selv skal præge deres egne sider, med de kvaliteter det giver.

En stor del af mødet gik også med at diskutere Attractions fremtid - og her er der store planer, som alle klubber er helt enige om! Vi vil ikke løfte sløret for planerne her, men blot sige, at vi glæder os til forhåbentlig at kunne præsentere et endnu bedre Attraction senere på året!

Vi bærer forresten en stolt tradition - vidste du, at Attraction er udkommet 6 gange årligt siden 1963?

-red/jmn.



NYHED!

Klubben har ladet fremstille en ny kopi af mærkaterne til bremsevædskebeholderen! Som de originale er de lavet som ægte laktransfers (også kendt som "afføringsmærker"), der opløses i lidt lunkent vand og skydes over på bremsevædskebeholderen.

Kvaliteten er helt i top. Beskyttelseslakken er helt uforgængelig UV-lak, der skulle kunne modstå de fleste kemikalier, heriblandt syre og bremsevædske!

Mærkaterne sælges i klubbutikken for kun 10,- kr/stk til TAD-medlemmer!





Vietnam-cabrioletter igen...!

I TS nr. 84/Attraction nr. 210 skrev vi om to cabrioletter, importeret fra Vietnam, der blev sat til salg på en bilauktion i Fredericia i november 1996. Desuden viste vi flere billeder af en tilsvarende vietnamesisk cabriolet, denne bil findes i Sverige.

Udover at vi siden vores artikel har fået mange nye oplysninger, er der flere grunde til, at vi nu tager emnet op igen.

Efter vores artikel blev redaktionen ringet op af ejeren til de to biler der var til salg. Han var meget vred over artiklen, der som bekendt fastslår at bilerne IKKE er originale Citroën-cabrioletter, men derimod efterligninger, der oven i købet er meget dårligt lavet. Ejeren af bilerne svarede igen ved at betvivle vores ekspertiske på området ("det havde vi nok ikke forstand på") - og fastholdt, at i hvert fald den hvide af de to biler var original! Den vender jeg tilbage til...

Replicaer

Man kan mene hvad man vil om replicaer i forhold til originale biler. En 100% nøjagtig og præcis kopi kan vel have sin berettigelse, men det er under alle omstændigheder en klippefast forudsætning, at den fremstår som en replica, at den er en tro (historisk korrekt) kopi af en original bil, samt ikke mindst, at den *altid* - både ved handel og iøvrigt - benævnes replica!

Der findes som bekendt en del replicaer af TA-cabrioletter. F.eks. de meget velgjorte biler fra Peacock Engineering i England, som er lavet med enkelte karrosserimæssige "forbedringer", der er med til at identificere dem som replicaer. I Frankrig er der også gennem de sidste 10-15 år produceret en del replicaer med karrosseri i såvel stål som glasfiber.

Bortset fra nogle få tilfælde som vi har hørt

◀ *Forrige side: Nyrestaureret Citroën Cabriolet fra 1936? Nej. Nybygget Saigon-cabriolet fra 1993 eller 1994, fotograferet i sit hjemland. Billedet er fra Citroën-Revue januar/95. Bemærk iøvrigt cambervinklen og parkeringsbremsen!*

om, har disse biler foreløbig ikke givet de helt store problemer, bortset fra at ejere af originale cabrioletter efterhånden kan have temmelig svært ved at overbevise andre om, at deres biler faktisk er de originale.

I de fleste tilfælde fremstår replicaerne som det de er, nemlig replicaer. I den forbindelse skal vi ikke undlade at sige, at vi til enhver tid må foretrække en original bil - evt. med tag på. Men replicaerne kan jo udmærket tilfredsstille nogle menneskers ønske om at køre i åben bil/traction.



Bilerne fra Vietnam

Fra tiden som fransk koloni findes den dag idag et meget stort antal Citroën-biler i Vietnam, både TA'er og lidt nyere modeller. Oprindeligt skal der også være gået nogle cabrioletter og enkelte coupéer til landet.

Inden for de sidste par år er antallet af cabrioletter så pludselig steget. Der er desværre ikke længere tvivl om, at det drejer sig om en systematisk produktion af replicaer. Replica er faktisk et forkert ord i dén forbindelse. Bilerne må snarere betegnes som (dårlige) efterligninger end som egentlige kopier.

Så tidligt som i januar-nummeret 1995 af det nu hedengangne blad *Citroën Revue* advare Fabien Sabatès mod bilerne og at de er ved at spredes rundt i Europa i større antal. Især de tidligste af bilerne har været købt i Vietnam for temmelig høje priser.

Siden denne artikel, der altså nu er tre år gammel, er der kommet betydeligt flere biler til; så mange, at vor søsterklub La Traction Universelle i oktobernummeret af deres blad har bragt en større artikel for at oplyse/advare mod dem.

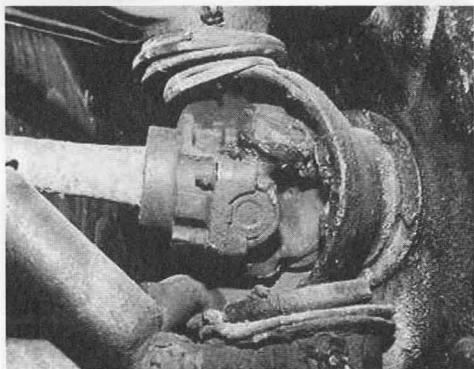
Historien er jo nok den, at nogle foretagssomme karrosserismede i Vietnam har vejret morgenluft - sikkert fordi nogle få originale vogne har været handlet til høje summer - og tænkt, at hvis blot man skærer taget af, så stiger prisen! Råmateriale - tractioner fra halvtredserne - er nemt at skaffe i Vietnam, arbejdskraften billig, så det er blot et spørgsmål om at fatte vinkelsliber og bajonetsav...!

Dette har åbenbart udviklet sig til en hel industri. Siden efteråret 1994 har adskillige Vietnam-cabrioletter fundet vej til Frankrig, Holland, Tyskland, Danmark, Sverige, Finland - samt USA, Australien, Japan og sikkert flere steder endnu.

Fra Vietnam er bilerne solgt som "originale" - udgangspunkt for ombygningerne er selvfølgelig en original Citroën Berline. Vi kan naturligvis heller ikke forvente at man i et land som Vietnam har den samme "retskafne" holdning til begrebet original, som gælder i vor vestlige kultur. At der alligevel er tale om bevidst svindel er imidlertid klart, blandt andet fordi der opgives førkrigsårgange for bilerne i salgsmaterialet. Det er klart, at dette efterfølgende giver problemer, når bilerne handles videre! For det er jo immervæk nemmest at komme af med en original bil - især hvis den er billig...

Dertil kommer at det foreløbig ser ud til at bilerne teknisk set ser ud til at være under al kritik, sammenklampet af forhånden-

værende materialer og dele. Eksemplet med drivakslen tyder kraftigt på, at bilerne er skruet sammen, udelukkende for at kunne holde til at køre bilerne ud over kantstene ved forretningen.



Som det ses her, er de originale drivaksler erstattet med aksler, der kun har ét ydre kardandled. Selvfølgelig sidder med U-bøjler og møtrikker, "fæstnet" med et par svejsekatter!

Billedet er hentet fra Peter Larsons web-side, hvor det også er vist at bremsetromle og aksel er samlet med en strålegang. Bremsetromlens centerdel (hjulenes befæstning) er altså også uoriginal.

Man kan håbe at det ikke er den slags tekniske løsninger, der generelt præger de vietnamesiske biler. For selv om det er relativt nemt at gå til mekanikken, kan det blive dyrt.



Denne Normale er netop kommet her til landet. Den ser umiddelbart ud til at være lidt bedre lavet end de tidligere, bl.a. er dørenes form mere lig de originale TA cabrioletter og forruden nedfældelig. Bortset herfra ligner den de andre i mange detaljer.

Billedet er taget i Saigon. Læg mærke til at der holder én cabriolet til, bagved under en pressenning.

For os "eksperter" er det nok at kigge et halvt millisekund på sådan en "bambus-cabriolet", for at fastslå dens identitet. Karrosseriets form afviger på så mange punkter fra de originale biler, at enhver tvivl er udelukket. For "nye" tractionister kan det til gengæld være et problem. Hvis man, som tilfældet jo er det for mange menneskers vedkommende, er fascineret af Citroën TA - og hvis man ikke har specifikt kendskab, hverken til bilerne eller prisniveauet på cabrioletter, ja så kan det ikke være andet end yderst fristende at slå til, hurtigst muligt på en handel og i øvrigt fortrænge enhver lille tvivl om vognens herkomst! Kærlighed gør som bekendt blind. Man ved jo, at dette forhold især gælder, når genstanden for de varme følelser er en bil!

Endnu én til Danmark

Den ene anledning til denne artikel er, at der mens disse linier skrives, er landet endnu en Vietnam-cabriolet i Danmark. Vognen er købt som "dokumenteret" original i Saigon. Heldigvis har prisen været en god del under niveauet for originale biler og det er mit oprigtige håb, at ejeren (der ikke har købt bilen med videresalg for øje) trods alt kan få glæde af at køre rundt i vognen og benytte sig af dens brugsværdi! (Som ikke nødvendigvis forringes af, at der evt. sidder japanske stempler i Performance-motoren).



Sorteper!

Den anden grund til denne artikel er en helt anden og rigtig kedelig historie! Bag den lille rubrikannonce, der er sakset fra det tyske bilblad "Markt" gemmer der sig såmænd den ene af de to biler som vi fortalte om i TS nr. 84. Det er den hvide bil bagerst i billedet herover.

Som rygten gik, blev den solgt, nemlig til et TAD-medlem - og for ikke mindre end 140.000,- kr! Medlemmet fandt naturligvis hurtigt efter handlen ud af, at bilen var og er et falsum - og krævede naturligvis handlen annulleret og pengene retur. Dette nægtede sælgeren.

Først da han blev truet med en retssag, og flere gjorde opmærksom på, at de kunne og ville bevidne, at sælger forinden handlen var bekendt med bilernes identitet, først da gik sagen i orden og køberen fik sine penge igen!

Den gik altså ikke første gang...

...aber Lein.
B DM 700,-, Tel.

84. AU neu, elek.
superbleitrei, DM

utom., läuf, Hy-
st, FP DM 650,-

+ 15 CV

tanks

ssence

e carrosserie

che

CX 2400 GTI, Bj. 78, abgem. 4/97, 124tkm, techn. 2, opt. 3, fahrber., VHB DM 3900,-, v.E-Teile auf Anfr., Tel. 06261/35740

DS 23 Break Familiale, Bj. 73, TÜV 8/98, Preis DM 12000,-, Tel. 0761/63521 ab 20 Uhr

Citroën Cabriolet Sport 37, sehr guter Zust., Leder rot, weiß, ohne Rost, DM 42000,-, Tel. 0045/8

DS 21, Bj. 73, zum Ausschachten zu verkaufen, VB DM 1200,-, Tel. 0821/432417

DS Special, Bj. 73, 4-Gang, grün, techn./opt. gt. Zust., franz. TÜV bis 11/98, DM 5000,-, Tel. 0033/388201325 (Elsaß)

DS 21, Bj. 72, 5-Gg., TÜV 4/99, schw. Leder, Color, DM 8900,-, Tel. 04167/6646 H

DS 19, Bj. 68, TÜV fällig, fahrber., DM 1900,-, Tel. 04167/6646 H

ID 19, Bj. 67, grün, TÜV fällig, fahrbereit, VB DM

Rubrikannoncen i Markt, november 1997.

Nyt forsøg?

Forleden dag blev jeg så ringet op af en sørgmodig mand fra Hannover. Han har i november købt bilen via annoncen i Markt. Han oplyste, at han ved købet havde spurgt til bilens originalitet og fået at vide at bilen oprindelig er fra Vietnam - og at der selvfølgelig var en del originale dele på vognen, eftersom de havde "svært ved at skaffe reservedele derude". Derfor var prisen også

“rimelig”; vognen endte med at blive handlet til 28.000 DM.

Køberen har iøvrigt fortalt, at sælgeren ved handlen gjorde påpegede at den danske klub (TAD?) har sagt god for bilen!

Sælgeren har naturligvis en anden version af historien - bl.a. at prisen var 50.000,- danske kroner og at det var en pris der i princippet blev fastsat af køberen. Sælgeren har sagt “at han er godt træt af de biler”, hvilket man jo godt kan forstå. Han har foreløbig ikke udtalt sig om hvorvidt det ved handlen blev oplyst at bilen er en replica.

Påstand mod påstand. Vi håber senere at vende tilbage i bladet, med nyt om sagen. Dommere og advokater må tage over herfra.

En opgave for TAD og andre klubber

- vil være at medvirke til at bilerne fremover handles og omtales som dét de er; historisk ukorrekte, men måske sjove og eksotiske bambus-tractioner, der ikke er helt blottet for charme og som med en mekanisk indsats kan få en udmærket brugsværdi.

Vi må informere bredt om disse biler, så “produktionen” i Vietnam forhåbentlig begrænses, så der fremover også bliver noget tilbage af tractionens historie i dette land. Det vil være i alles interesse!

-jmn.

I forlængelse af denne artikel skal det understreges, at Traction Avant Danmark må tage kraftigt afstand fra handler, hvor Vietnam-cabrioletter anføres som værende historisk korrekte. Vor forenings interesser har udgangspunkt i et ønske om *bevarelse af historiske køretøjer*, hvilket heller ikke er foreneligt med Vietnam-cabrioletterne. Vi anfægter ikke bilernes brugsværdi, men kan ikke stå inde for bilernes tekniske standard.

Torsten Laursen Vig, TAD.

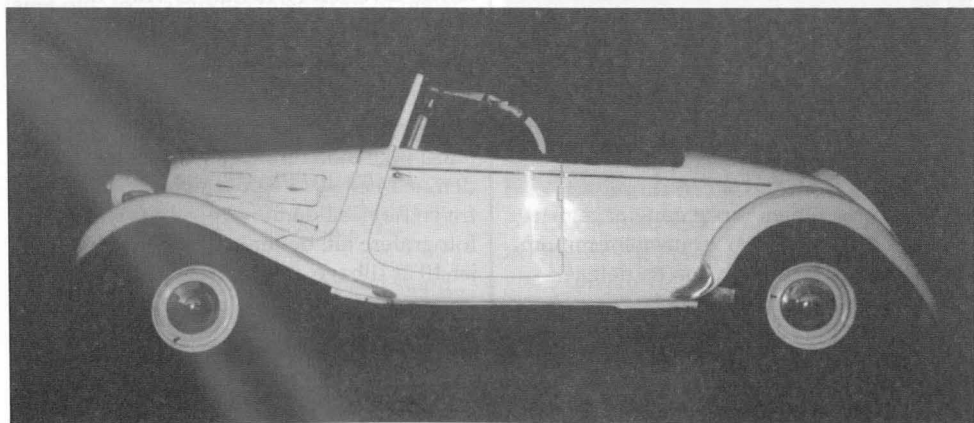
Herunder har vi så endnu et billede af den hvide Sport fra annoncen. Billedet har vi fået tilsendt fra køberen i Tyskland.

Umiddelbart vil jeg gætte på, at bilen har et par år på bagen - de senere ser ud til at være bedre lavet.

Ingen af bilens dele, som er synlige på billedet, har de rigtige proportioner. Prøv at se på hver enkelt karrosserielement for sig.

Hjulene ser også ud til at være for små - og hvordan forhjulet er havnet så langt tilbage virker ganske uforståeligt, selvom forhjulene står drejet!

Hvis de i Saigon har haft et billede til at kigge efter, da denne vogn blev til, så har det nok været taget forfra!





STAFETTEN

Steen Johannesen, Hårlev
11 Sport 1947

For de fleste af os er det nok lidt af en tilfældighed at blive ejer af en TA'er, og det var det også for mig. En søndag i april 86 fik jeg oplyst, at der hos en skrothandler i Sydhavnen stod en mærkelig gammel Citroën, hvilket vakte min nysgerrighed. Om mandagen blev jeg ejer af en model 1947, Sport - ja, sport var det, idet bilens sidste aktive liv var som stockcar!

Af den medfølgende registreringsattest fremgår det, at bilen første gang er registreret 20/7-49, og ikke i 47, som stelnummeret antyder, men det er nok kun en detalje.

Nu var jeg så ejer af et restaureringsprojekt mere, idet jeg umiddelbart før havde købt et hus fra 1719 og uden garage! Bilen blev opstaldet i en nærliggende lade, indtil jeg

fik bygget en egnet garage med parketgulv og isolering. Bilen kom hjem i 88, og først nu gik det op for mig, hvad det var, jeg havde investeret i, nemlig et vrag. En stockcar er en bil uden unødigt pynt.

Det blev hurtigt besluttet, at her blev der tale om en totalreovering. Automobilen blev skilt totalt ad og kommet i små poser (altså ikke moteren, da jeg ikke kunne få den ned i en så lille pose). Her er første råd fra en novice i denne nye hobby, nemlig at fotografere alt, det er svært at huske detaljer 10 år tilbage, når der skal samles.

Alle løsdeler blev sendt til sandblæsning, og blev efterfølgende malebehandlet og stillet i depot. Selve det selvbærende karrosseri blev lagt om på ryggen, da det er nemmere

at svejse nedad end opad. Bunden, bagagerum og udvendige sidepaneler blev udskiftet, og øvrige hulrum blev adskilt og rustbeskyttet. Det er egentlig utroligt, så lidt rust der er i bilen, når først bunden er udskiftet, det er jo trods alt 50 år! I forbindelse med fjernelse af gammel maling kunne man følge bilens forskellige perioder. Den tynde sorte fra importen over blågrøn til gul og grå. Den blågrønne var formodentlig den danske originale, idet den sidder under lygter og i hulrum, måske en lokal farve fra Kalundborgegnen.

Sideløbende med det ret kedelige arbejde som pladesmed, blev styretøj, fortøj, bagtøj og gearkasse gjort klar med nye dele.

Inden jeg slutter 1. del af min historie (2. del udkommer som farvefilm til maj 98) vil jeg give en erfaring mere til jer, som går i renoveringstanker. Få en hel klar aftale med maleren, om hvordan bunden skal stå, og hvad materialer du skal bruge. Jeg fik et mindre psykisk knæk, da jeg efter mange års slid med spartel og pensel fik bilen kaseret af maleren - han ville simpelthen ikke male den, uden at spartelarbejdet var blevet lavet om. Jeg var inden bilen kom til maler meget glad for mit arbejde, men jeg fik en lille lektion i glatte overflader, hvilket jeg godt kunne se. En god måde til at bedømme eget arbejde på, er at tage et stykke papir mellem håndflade og overfladen, så kan hver en ujævnhed mærkes. Bilen blev sendt til pladesmed, som så lavede mit fle-rørsprojekt om på kun 20 timer!

Bilen står nu i min garage i nymalet stand, klar til samling, men herom til foråret.

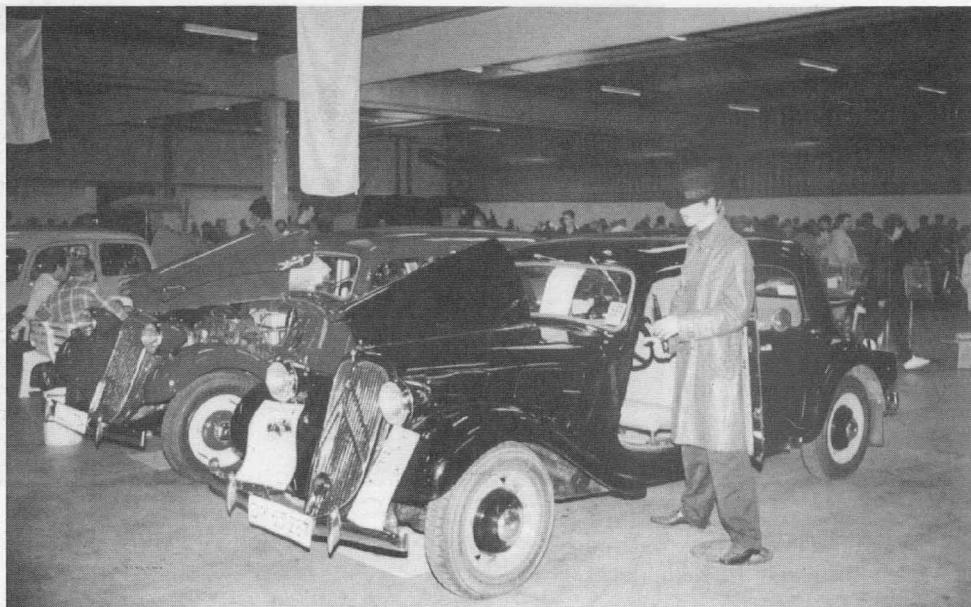
Med venlig hilsen

Steen Johannesen, Hårlev.



Billederne viser klart, at der her er tale om en utrolig stor og flot indsats! I en tid hvor gode, kørende tractioner kan købes i Frankrig for små penge, er det dejligt at se at der stadig en nogen, der totalrestaurerer de danske biler. Vi glæder os meget til at se dette eksempel i det nye år!

red/jmn.



En lille hilsen...

Vi var en lille flok fra Fredericia/Vejle-området, der gik sammen om at lave en udstilling, da der var bilmesse, stumpemarked og entusiasttræf for klubber her i Fredericia.

Vi ankom fredag aften til Dr. Magrethe Messehal medbringende 4 biler: En Sport, en 7C, en Limousine og en Commerciale. Dernæst fik vi os et par fornøjelige timer bl.a. med at indrette standen. Erik, Per og René havde meget morskab med at hænge de gule flag op, fordi vi jo ikke havde en stige med, der kunne helt op. Men op kom flagene, selvom det kostede lidt grin og en "lille bule". Midt i det hele kom en af arrangørerne susende for at høre, hvorfor vi ikke havde nogle af Benny's biler med. Nå, hvad gør man så..... Man ringer til Benny, og hører om han kan komme lørdag- søndag. Han lovede at komme ned med cab'en lørdag.

Vi havde også lånt to mannequiner. Den

ene blev udklædt som gangster med alt, hvad der hørte til. Den anden som vores husmekaniker. Ham havde vi nok ikke været for heldige med. Som regel havde han enten en flaske rødvin i lommen eller en øl i hånden, så spørgsmålet var nok, om han blev færdig med Per's bil den weekend. Gangsteren brugte vi som blikfang ved den sorte Sport, og han tog kegler, for er der noget danskerne er syge med, er det jo "gangster Citroëner".

Ellers blev der stillet an til klubbbutikken, som Erik havde sørget for. Der var både bøger og billeder, som folk kunne kigge i, og lidt til salg var der også med.

Efter en lille sludder oven på alle strabadserne var det godt med en kop øl til at tage hjem på. Vi havde jo to travle dage foran os. Lørdag mødtes vi klokken 8.30, da messen åbnede klokken 9.00, Vi skulle lige have pakket vores to dukker ud af bilen, sat klubbiblioteket og butikken frem.



Les Traction Avant **CITROËN**



...fra os, der lavede udstilling i Fredericia den 18-19/10-97.

Der gik ikke lang tid, før alle havde noget at lave, og René havde en fast sætning hele lørdagen, "hvorfor får jeg altid kold kaffe". Ser i, han var nok den af os alle, der fik snakket mest med folk, der kom forbi. Enten for at høre om bilerne eller klubben eller noget andet. Vi andre tog os lidt af klubbutikken, eller nogle af de medlemmer som droppede forbi om lørdagen. Der kunne tælles Johnny Hansen og frue fra Sjælland, Benny Carlsen, Benny "Randers", Jørgen Krogh, Elo "Padborg" og Mogens Lysemose plus en del andre, der ikke er medlemmer længere.

Lørdagen sluttede kl. 18.00, og vi skiltes så for at mødes igen søndag. Benny tog med os hjem nogle timer, men kørte derefter hjem.

Søndag var først sat til kl. 10.00, og efter en times tid kom de første besøgende, mest familier. Nogle brugte det måske som søndagsudflugt, for så kunne faderen bedre få

lov til at komme ud og kigge eller købe. Vi havde lige så stor interesse søndag som lørdag. Der var flere bekendte til os alle søndag.

Vi havde også gjort noget ud af det, ved at holde standen i de franske farver og i Citroënfarverne. Noget parisermusik havde vi også fået fat i, så det kunne smage lidt af Frankrig og den franske hygge.

Da søndagen gik på held, talte vi om at gentage udstillingen. Det blev vedtaget, evt. med en urestaureret bil ekstra, så man kan se hvor mange dejlige timer, der er i sådan en Citroën. Så har I nogle gode ideer, modtages de gerne. Ellers er datoen næste gang den 28. og 29. marts '98. Vi håber også at se flere medlemmer til den tid. Slut for denne gang.

med Citroën-hilsen - René og Lena.

Godt nytår til alle.



Citroën-Cord 812 fra 1937 på Ålholm Automobilmuseum

Citroën-Cord

De fleste medlemmer af TAD har enten set eller hørt om den besynderlige Cord 812, med en Citroën 11 Performance-motor, der befinder sig på Ålholm Automobil Museum. I forskellige bogudgivelser, samt kataloger fra museet, er der gengivet nogle rygter om bilens herkomst. Blandt andet den historie, at da produktionen af Cord ophørte i 1937 blev et "restlager" af bilerne (uden motorer og fortøj) opkøbt af en driftig franskmand, som i Paris forsynede dem med 4- og 6-cylindrede Citroën-motorer.

I Fabien Sabatès' bog "22...! V'là les Trac-tion" er vist en lignende bil - med 6-cylindret Citroën-motor. I bogen fortælles lidt om Cord-vognenes historie, men den bringer os imidlertid ikke nærmere, m.h.t. en forklaring om hvorfor (eller hvornår) man ombyggede bilerne med Citroën-motorer.

Trac-tionSpécial kan hermed som det første skrevne medie i denne verdensdel afdække den egentlige historie, takket være nogle

interessante oplysninger fra den amerikanske Auburn-Cord-Duesenberg klub!

Kort om Cord

Mærket har sit udspring i Auburn Automobile Company, som var en meget gammel bilfabrik. I midten af tyverne var fabrikkens økonomi ved at kollapse. Ingen ville købe firmaets lager af kedelige og traditionelle vogne. I 1925 ansatte firmaets ejere en ung sælger ved navn Erret Lobban Cord, som havde stor erfaring i bilbranchen. Det lykkedes ham med enkle midler at få bilerne solgt og iøvrigt hurtigt vende udviklingen. Året efter havde han fuld kontrol over fabrikken - der nu gik så godt, at det blev muligt at opkøbe andre firmaer: i 1926 Duesenberg og 1927 Lycoming motorfabrikken. Dette muliggjorde udvikling af helt nye bilmodeller, f.eks. den berømte (og ubetalelige) Duesenberg model J i 1927.

I 1929 kom den første bil med navnet Cord ind på arenaen. Det var en meget moderne

vogn - modellen hed L29, og den var verdens første serieproducerede bil med forhjulstræk! Bilen produceredes på Auburn-fabrikken frem til 1932.

I 1936 kom den næste Cord-model på markedet: Cord 810. En helt fantastisk og designmæssigt revolutionerende bil i ren dyrket art-deco stil. En i forhold til sin tid enestående bil: aerodynamisk, lav, med selv bærende karrosseri (husk vi er i USA!) og igen - med forhjulstræk! Bilen bragte mange detaliløsninger som absolutte nyskabelser; f.eks. vippelygtesystemet eller hornkontakten, der var udformet som en metalring inde i rattet. Motoren var nyudviklet V8'er fra Lycoming på 4,7 liter med en ydelse på 125 hk. Gearkassen var som på Citroën anbragt foran motoren, 4 fremadgående gear med vacuum-elektrisk forvalg. I 1937 fulgte model 812, som også kunne fås med kompressor og 195 hk! Karrosseri-mæssigt fandtes vognen i forskellige varianter med og uden tag.

Tilbage til Frankrig...

I Citroënernes hjemland, hvor man ikke var så bange for forhjulstræk, blev Cord 810/812 relativt populære - ca. 50 biler blev solgt (ud af en samlet produktion på 2.830). Bilen blev nærmest betragtet som en "super de luxe Citroën", som erstatning for den 22'er, der aldrig blev til noget. Mens mange andre biler forsvandt under 2. verdenskrig, blev Corderne gemt og passet på.

Da krigen var omme og bilerne igen kom på gaden, begyndte det snart at knibe med reservedele og servicering. Erret Cords lille bilimperium var lukket i slutningen af 1937; det var trods alt en nicheproduktion af meget dyre biler. På grund af den franske beskatning, der som bekendt er forbundet med motorernes slagvolumen, samt meget høje benzinpriser, var Cord-bilerne med den store Lycoming-motor ikke længere særligt attraktive. Hermed nærmer vi os i høj grad grunden til at op mod halvdelen af de franske Corder blev bygget om - og for-

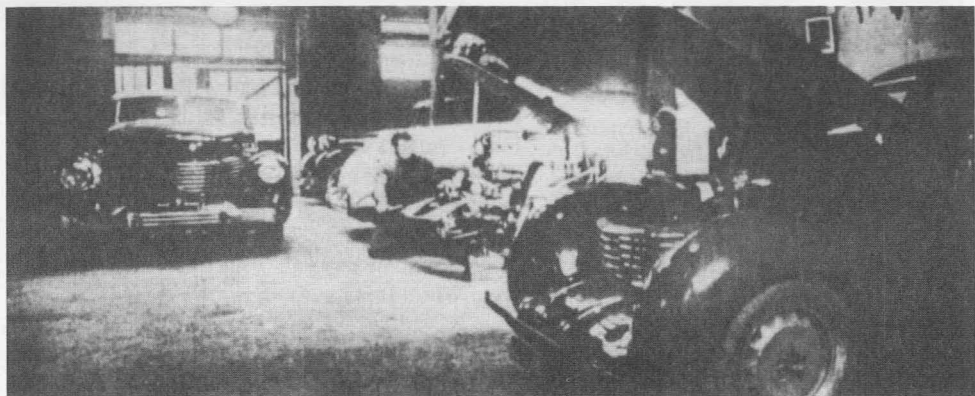
synet med "Citroën-træk". Der er usikkerhed om det, men flere kilder oplyser, at ialt ca. 20 vogne fik 4-cylindrede Citroën-motorer og to fik 6-cylindrede.

Nye oplysninger!

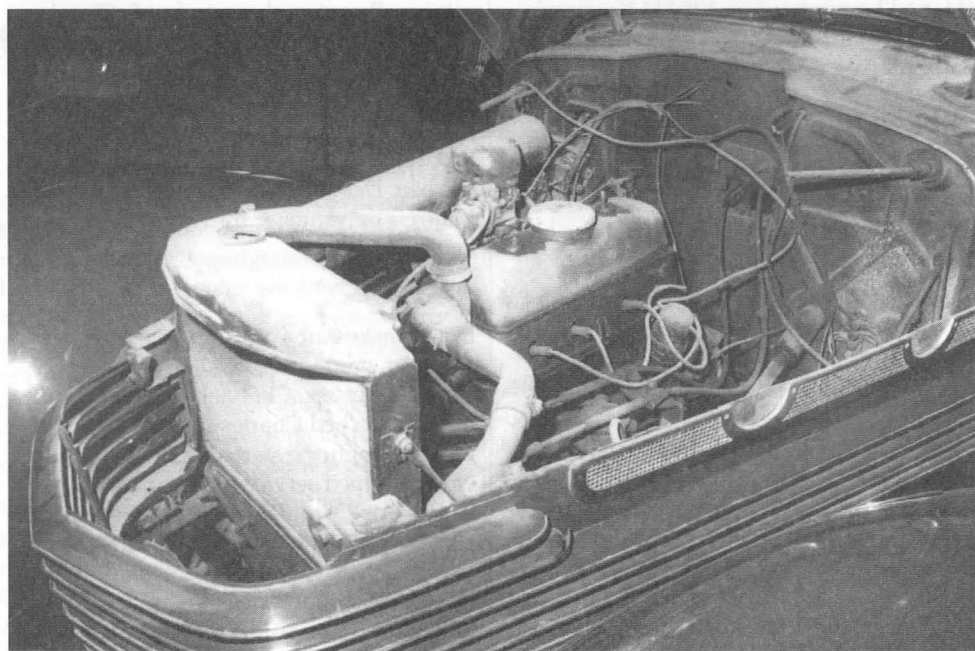
Hvad hidtil er beskrevet i denne artikel hører til blandt de oplysninger, der har været "kendt" i Citroën-kredse. En efterlysning i den amerikanske "ACD-club" (Auburn/Cord/Duesenberg) har nu bragt spændende oplysninger.

For nylig bragte klubbens blad en artikel med et billede fra Paris (se næste side!). Artiklen omtaler en tidligere artikel fra januar 1957, der handlede om Cord i Frankrig. Torsten fik fremskaffet denne artikel, som i virkeligheden var et brev! Dette brev viste sig at være en helt unik øjenvidneberetning. Brevet er skrevet af en S. Claude Maurel, ansat i det celebre firma Deutsch & Bonnet (der bl.a. er kendt for at have bygget racervogne med TA-motorer). Denne mand fortæller Cord's franske historie - incl. nogle interessante oplysninger om Citroën. Det følgende er baseret på Claude Maurels oplysninger fra 1956 til den amerikanske klub.

Den franske Auburn/Cord importør havde et meget smukt salgslokale i nærheden af Champs Elysses. Chefmekanikeren hos importøren hed Charles Dechaux. Efter at importen ophørte startede Dechaux sit eget værksted med service og reparation af Auburn og Cord. På grund af de førnævnte problemer med motorskat, benzinpriser, reservedele osv, begyndte Dechaux at bygge Citroën-motorer og gearkasser i bilerne. Enkelte af bilerne blev forsynet med tunede motorer og Cotal-gearkasser. Det originale Cord forhjulsophæng (der er med langsgående svingarme og tværliggende bladfjeder) blev ikke ændret. Hvornår ombygningerne skete fremgår ikke helt klart, men det er må være mellem 1946 og 1956. Der er



Charles Dechaux's værksted i Paris. På billedet ses ialt 4 Cord'er. I forgrunden til højre ses en sedan med 4-cylindret Citroën-motor, bl.a. kan man se Citroën-køleren og den karakteristiske kølerslange. Bagved denne hænger en 15six-motor på vej ned i ligkiste-næsen på en Cord med afmonteret front. Bag denne endnu en Cord i en lys farve. Til venstre i billedet ses en af de åbne Cord-modeller. Læg også mærke til at der faktisk holder en traction helt bakerst i hallen. Vi beklager iøvrigt den stærkt forringede billedkvalitet...



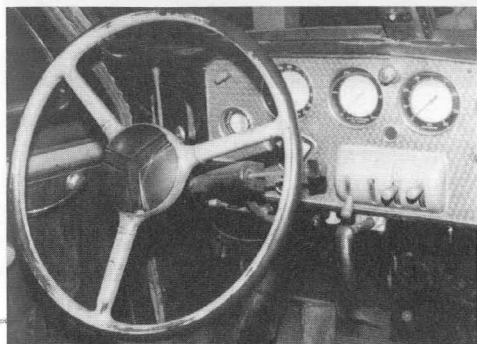
Herover ser vi så resultatet af Hr. Dechaux's anstrengelser - såmænd på Cord'en fra Ålholm Automobil Museum. De afblændede huller langs motorhjælmens åbning afslører at Cord'en er af type 812 med kompressor - dvs. oprindeligt med 195 hk! Mere beskeden er 11 Performance-motoren med FATIP-karburator og 56 hk. Bemærk også mekanikken til gearskiftet som ses ved strømfordeleren, med kabeltræk i stedet for de kendte stænger...

absolut ingen tvivl om, at Cord'en på Ålholm er ombygget hos Charles Dechaux! Hermed kan vi forlade Cord'en på Ålholm og for dens sags skyld alle de andre Cord'er med Citroën-mekanik.

Citroëns Cord'er

Maurels brev omtaler også Citroën-fabrikernes interesse for Cord - og her er der også interessante oplysninger, der ikke tidligere er beskevet i Citroën-historien.

I 1936 købte Citroën to 810-modeller. Den ene var en 2-personers "Sportsman Con-



Øverst ses instrumentbrættet i Cord'en fra Ålholm. Dens franske herkomst fornægter sig ikke - se bare på lyskontakten. Gearskiftehåndtaget er oprindeligt et tidligt håndbremsehåndtag af bakelit - også fra en traction. Derunder ses bilen foran den gamle station i Nysted - hvortil den må være blevet transporteret på ladet af noget andet. For køre - dét kan den i hvert fald ikke....

vertible", den anden en 4-personers sedan. Formålet var at undersøge vognenes konstruktion og bruge dem til eksperimenter. Maurel beretter i sit brev, at han i 1950, efter længere tids forhandling med Citroën, fik lov til at købe den 2-personers åbne vogn. Sammen med vognen fik han en liste over de ændringer Citroën havde foretaget på vognen! Det står klart, at denne vogn primært havde til opgave, at fungere som eksperimentalvogn under udviklingsarbejdet med B15six. Udover at teste forskellige mindre ændringer på motoren, blev denne bil nemlig forsynet med et 15six fortøj, incl. torsionsaffjedring, drivakslar, bremsetromler og pilotefølge med 185x400 dæk! Cord'en har sikkert været ideel, når det gjaldt om at afprøve disse konstruktioners egenskaber i forbindelse med en tung motor og forvogn.

Claude Maurel nævner i brevet, at den anden vogn, sedanen, forsvandt i 1940. Formentlig blev den konfiskeret af tyskerne, der som bekendt interesserede sig mest for lukkede biler.

Om den gode Claude Maurel stadig er i levende live ved vi ikke, men det er jo højt sandsynligt at hans 2-personers Sportsman Convertible stadig eksisterer. Dette vil vi naturligvis forsøge at finde ud af. Det kunne især være spændende at finde ud af, om der stadig sidder et 15six-fortøj (fra 1937?!) på bilen.

Maurel fortæller i sit brev også lidt om Citroën 22'eren. Vi citerer her fra brevet, der er skrevet på engelsk og fra 1956:

"There is still a prototype of that car going around however. It was called the 22/8".



Torsten Laursen Vig
Jens Møller Nicolaisen



Citroën TUB

Blandt annoncerne i dette nummer af bladet, finder man denne gang en meget sjælden og interessant bil til salg, nemlig en Citroën kassevogn med forhjulstræk, type TUB. I dén anledning er her en lille præsentation af modellen.

Bogstaverne TUB står for "Tracton Utilitaire Basse" og TUB'en er virkelig en ægte traction! Modellen omtales ofte som en slags forgænger til HY'erne, hvad den selvfølgelig også var. Hvad der imidlertid også hører med til historien er, at den var den første bil af sin art, nemlig en egentlig kassevogn og på trods af et meget lavt produktionsstal blev den forbillede for konkurrenterne - især Peugeot og Renault - og stamfader til senere kassevogne!

Arbejdet med at udvikle modellen begyndte i 1935, og da den første prototype så dagens lys i efteråret 1937 var der tale om helt helt nyt koncept, med den fremskudte førerkabine placeret ovenpå teknikken; forhjulstræk og en lavtliggende plan vognbund bagved.

Vognen var bygget op på en chassisramme,

med et let karrosseri med aluminiumsplader og stofbeklædning af taget samt den øverste del af varekassens sider. Der var nem adgang til varekassen gennem en skydedør i højre side; bagklappen kunne fås i forskellige udgaver. I standardversionen var bagklappen delt vandret på midten og den nederste halvdel aftagelig. Reservehjul og batteri var tilgængelige udvendigt fra, praktisk anbragt bag dæksler i vognens venstre side.

I forhold til en HY er TUB'en lidt mindre. Total længde/højde: 404/213 cm i forhold til HY'ens 426/230 cm. Egenvægten 1340-1380 kg afhængig af type.

Der er meget traction i en TUB. Først og fremmest motorerne! TUB blev fremstillet med både 7- og 11-motorer, (de fleste med 7'er-motoren), der som i H-modellerne lå placeret foran gearkassen og med modsat omløbsretning i forhold til traction personbiler. I TUB havde 11-motoren en lidt lavere ydelse, med maximalt omdrejningstal, 3000 omdr./min.

Gearkassen skulle i princippet være næsten

identisk med den vi kender så godt, men med andre udvekslingsforhold og kron- og spidshjul 7x34. Ved max. omdr. lå farten på 68 km/h, så det er ikke nogen raket vi taler om, men den har sikkert kunnet trække!

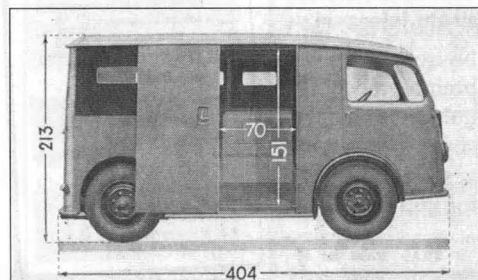
Torsionsaffjedring foran, bladfjedre bagi og teleskopstøddæmpere på alle fire hjul. Selve udformningen af for- og bagtøj har jeg ikke lige kunnet finde oplysninger om, men på billedet til venstre kan man se, at bladfjedrene bagi ligger særdeles lavt. Vognens indvendige gulv ligger næsten under hjulnavenes højde! Læssehøjden er kun 42 cm.

Vognen havde naturligvis tandstangsstyretøj, en meget kort akselafstand gav en venderadius på 6,40 m. Bremserne var hydrauliske med 12" tromler for og bag.

I førerkabinen genfinder man mange ting fra tractionen, f.eks. det sorte tre-egers rat og alt i instrumentbrættet: først og fremmest speedometeret og knapperne til starter, choker og tændingsregulering; selv rosetten omkring gearstangen er den samme, gearstangen dog noget længere.

Først i april 1939, få måneder før krigen brød ud, blev de første TUB'er solgt. Ifølge fabrikken blev der fremstillet ialt 1.748 vogne mellem 1938 og 1941, men tallet er muligvis en lille smule højere, idet man ikke har helt styr på hvor mange biler der blev lavet under besættelsen.

Læser man i diverse Citroën-bøger, kan man godt få en fornemmelse af at modellen er præget af lidt mystik. Dels er der mod-



strid i informationerne, dels rejses der næsten lige så mange spørgsmål som der besvares. I Citroëns egen udgivelse "Memento Technique" fra 1959 er der både "huller" og til syneladende også fejl.

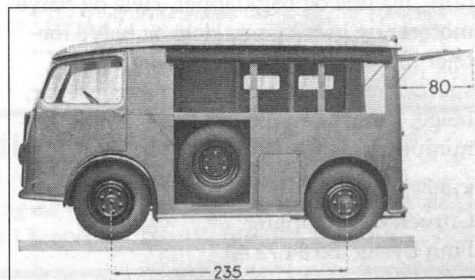
Hvad der ligger fast er at den hyggelige varebil er lavet med tre forskellige torskellige typebetegnelser: TUB, TUC og TAMH. Hvad der adskiller TUB fra TUC har jeg ikke kunnet finde oplysning om. Begge to er lavet med både 7'er- og 11'er motor (hhv. 9 og 11 CV), tilsyneladende med den lille motor som den mest almindelige. Disse biler skulle udgøre ca. 350 stk. af det samlede produktionstal. Det ser iøvrigt ud som om nogle af bilerne havde lastevnen forøget til hele 1200 kg.

Type TAMH adskiller sig fra de andre, med andre hjul, måske en kraftigere undervogn og forskellige andre detaljer. Men frem for alt er TAMH ikke en varebil, men derimod en ambulance - fremstillet til den franske hær, og med plads til hele 6 stk. liggende "passagerer" i tre lag.

TAMH udgør hovedparten af produktionen af bilerne - og mon ikke de alle nu er forsvundet fra jordens overflade. Ifølge annoncøren af bilen på næste side skulle der idag kun findes 5 stk. TUB bevaret i rimelig stand - den annoncerede som én af de 5. Hvem kan være sikker? Men der er ingen tvivl om at en TUB idag er en utrolig sjældnen bil!

På forsiden af Attraction nr. 202 ses Citroëns eksemplar udstillet på det 10. ICCCR i Clermont-Ferrand.

-jmn.



KØB & SALG



TRACTION-ANNONCER er naturligvis gratis - kontakt redaktionen!

Sælges:

Citroën Dspécial, årgang 1969. Sort med brunt læderindtræk (i perfekt stand), tonede ruder samt div. Pallas-udstyr. Vognen er let adskilt og mangler lidt monteringsarbejde for syn. Pladearbejde færdiggjort på inderkarrosse, lidt rust i yderkarrosse. God mekanisk stand.

Prisidé: 15.000,- kr. (Giv et anstændigt bud!).

Henvendelse til:

Jens Møller Nicolaisen, tlf: 31 39 53 20.

Til leje:

Garage andel til leje - 300 kr. pr mdr. Jeg har lejet en 10 meter lang, god og delvis opvarmet garage på Sauntesvej 13B i Jægersborg.

Vil gerne dele lejen og pladsen med en anden.

Henvendelse til:

Henrik Brogren, tel: 39622249 eller e-mail: hbrogren@image.dk

Sælges:

Mange nye dele samt renoverede ombytningsdele til B11. Katalog er under udarbejdelse.

Brugte dele:

Pilotefælg 185x400 i god stand. Skærme, døre, hjelme og bagklapper. Hele og halve motorer og gearkasser. Hele og halve for-tøjer og bagtøj. Mange forskellige lygter, speedometre, kontakter, for- og bagsæder, fælg, frontruderammer i både jern og aluminium.

Købes:

Citroën B11 til ophug.
Finn Lyster, 86 84 72 49.

Til Salg:

Citroën 11CV type TUB, årgang 1940, i god original urestaureret stand, uden rust. Alle dele originale, se foto. Pris: 65.000,- Ffr. Vognen befinder sig i Frankrig, i nærheden af Nancy.

Henvendelse til:

Jean-Louis Becker,
3, Résidence Saint-Pierre, Rue Edgar Quintet, 54130 Saint-Max, France.

Tel: (0033) 383 21 32 72.



Købes:

Citroën GS på sorte plader købes, uanset årgang. Evt. købes også GS fra før 1973 uden plader.

Karsten Skovsen, tlf: 86 32 07 28.

Udlejes:

Ca. 600 m² ridehus i nærheden af Køge, velegnet til opmagasinering af biler. Helst samlet lejemål. Pris efter aftale.

Henv. til Mette Skensved, tlf: 56 65 31 03.

Giv din bil en forsinket julegave!

Nyfremstillede bremsevædskeholdermærkater i super kvalitet! Sælges i klubbutikken for kun

kr. 10,-



01002 KHC 30510
REDAKTIONEN
V/ PETER JUEL JEPPESEN
STRANDGADE 10 B, 3.
1401 KØBENHAVN K

030

0000441

