

Attraction 216

Marts '98

Citroën - 2CV - 1998

TRACTION SPECIAL

NUMMER **90** MARTS '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. maj. Stof hertil skal være os i hænde senest 1. april 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: 35 81 68 70.
Aktiviteter - vest: Finn Lyster
Smedebakken 26, 8653 Them. Tlf: 86 84 72 49.

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



Aktivitetsskalendarer:



Marts:

- Lørd. 7/3: Værkstedsdag 1 hos John Reelee i Valby. Tilmelding hurtigt til John på tlf: 36 30 74 02.
- Lørd. 14/3: Stumpemarked i Herning. Vi mødes kl.13.00 i det store cafeteria, ovenpå indgangen. Vi tager et vinduesbord, med udsigt over parkeringspladsen. Vel mødt!
- Lørd. 21/3: Værkstedsdag 2 hos John Reelee. Vi fortsætter hvor vi slap forrige lørdag...
- 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.
- 28-29/3: Veteranbiludstilling/arrangement i Margrethehallen i Fredericia. TAD er som sidste år repræsenteret med en stand. René Christensen og Lena står for det.

April:

- Lørd. 18/4: Kl. 10.00: Værkstedsdag i Christiania Veteranbil Klub. Tema: fortøj? eller ledningsnet? Kl. 18.00: Vi fortsætter med "garageindvielse" hos Eugenio Lai på Nørrebro, med en sandwich og en kop øl. Tilmelding til Eugenio på tlf: 35 81 68 70, eller Jens på tlf: 31 39 53 20.

Maj:

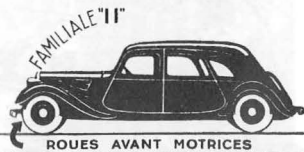
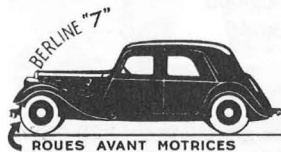
- Lørd. 16/5: Lokalmøde hos Olav Fredslund Jensen i Silkeborg. Tilmelding på tlf. 86 87 75 45 en uges tid i forvejen.
- 16 ell. 17/5: Skovtur på Sjælland. Hvem vil arrangere? Henvendelse til Eugenio.
- Pinsen: Sommertræf i Svenska B11-klubben i Göteborg, 30/5 - 1/6.

Juni:

- 19-21/6: Mini-sommertræf i Vendsyssel samt **TAD-generalforsamling** - Se invitation i dette nummer af bladet. OBS! Hurtig tilmelding tilrådes!

August:

- 21-23/8: Det 11. ICCCR i Chevetogne, Belgien! Tilmeldingsblanketter kan rekvireres hos Torsten Vig, Jørgen Krogh og Finn Lyster, der iøvrigt arrangerer fælleskørsel derned - se omtale i sidste nummer af bladet!



Fra formanden.

Jeg vil gerne starte med en beklagelse. I sidste nummer af bladet skrev jeg, at årets sommertræf skulle afholdes ved Hanstholm i Nordjylland. Arrangementgruppen har imidlertid oplyst mig om, at jeg er hjertelig velkommen til at tage til Hanstholm, men de havde nu tænkt sig, at afholde sommertræffet ved Dybvad lidt nord for Aalborg.

Efter således at have udstillet mit ukendtskab til den nordjydske geografi, skal jeg bare gøre opmærksom på, at der står mere om sommertræffet inde i bladet. Jeg har tidligere skrevet, at der af klubbens medlemmer importeres tractioner fra Frankrig nærmest på samlebånd, og det ser ud til at fortsætte. Christen Justesen har købt en gammel normale-cabriolet i Belgien, som han nu har stående i garagen i Skagen - tillykke med det.

En gammel drøm hos mange veteranbilsejere er nu blevet til virkelighed. Det er nemlig blevet muligt at købe veterannummerplader til sin bil. Det er et langvarigt arbejde først i DVK-regi og senere hos Motorhistorisk Samråd, der har båret frugt. Jeg vil gerne her sende en tak til Svend Draaby fra DVK, der ihærdigt har arbejdet med sagen i alle de mange år. Fremgangsmåden ved bestilling af disse nummerplader er beskrevet her i bladet.

Klubben er fornylig blevet kontaktet af den franske tractionklub La Traction Universelle, der er den største tractionklub i Frankrig. De er meget interesseret i et samarbejde med andre tractionklubber i Europa og har derfor også rettet henvendelse til os. Vores kontaktperson i den franske klub er Pierre Levy, en franskmænd der taler og skriver svensk! De vil gerne udveksle blad med os, og det fungerer allerede. I det sidste nummer af deres blad "Traction Avant" er en artikel om vores klub, med billeder fra københavnertræffet, skrevet af undertegnede.

Udover at udveksle blad, er de også interesseret i et samarbejde omkring reservedele, og de har i den forbindelse tilbudt, at vi kan købe dele i deres klubbudik - et tilbud vi gerne vil tage imod. Vi har endnu ikke kommunikeret så meget sammen, men det er et samarbejde jeg vil prøve at styrke, da det er en fordel med en god kontakt i Frankrig.

Tja det var vel alt for denne gang.

Torsten



Generalforsamling

Hermed indkaldes til generalforsamling i Traction Avant Danmark. Generalforsamlingen finder sted på Mini-Sommertræffet i Dybvad, lørdag d. 20. juni 1998 kl 9.30.

Adresse: se næste side.

Fra redaktionen

Vi skal love for at der er gang i importen af biler fra udlandet. I dette nummer af bladet kan læses om ikke mindre end tre spændende "importer", to cabrioletter samt en familiale af sen årgang, med 11D-motor. Sidstnævnte er endnu ikke ankommet. Mon ikke vi i forhold til vore søsterklubber og medlemstallet kan brøste os af, at have den flotteste samling af de mere sjældne og eftertragtede modeller... (- men lad det samtidig være sagt at en helt almindelig 11 Sport fra 1954 kan være lige så appellerende, hvis den er i god og original stand!).

De gode bidrag gør det til en stadig fornøjelse at lave bladet, der med dette nummer har eksisteret i 15 år.

-red.

INDBYDELSE TIL MINITRÆF 1998

Sted: Lejrskolen Vesterskov, Vesterskovvej 41, Brønden, 9352 Dybvad.

Tid: Fredag den 19. juni til søndag den 21. juni 1998.

Program:

- Fredag: fra kl. 16.00 Ankomst og indkvartering
kl. 19.00 Middag med efterfølgende hygge
- Lørdag: kl. 08.00 - 09.00 Morgenmad
kl. 09.30 - 10.30 Generalforsamling i TAD
kl. 11.30 - 16.30 Fælles køretur til vestkysten. Alternativ: køretur eller travetur på egen hånd
kl. 17.00 - 18.00 Evt. stumpemarked
kl. 19.00 Middag med efterfølgende dans til levende musik
- Søndag: kl. 09.00 - 11.00 Brunch
fra kl. 11.00 Oprydning, travetur opbrud, farvel og på gensyn i Belgien!

Pris pr. person: Voksne: 350,- kr., børn under 12 år: 250., babyer: gratis.

MED i prisen er overnatning, middag fredag, morgenmad lørdag, middag lørdag aften, musik, brunch søndag formiddag, rengøring.

UDENFOR prisen: frokost lørdag, drikkevarer. (Der vil være træfbutik med "købmandspriser").

Tilmelding + betaling senest 1. juni til:

Solveig Christensen, Skævevej 188, Brønden, 9352 Dybvad. Tlf 98 86 02 01.

Vigtige praktiske oplysninger: Vi har lejet "hele" skolen, men der er "kun" sengeplads til 57 personer, pladserne fordeles efter princippet: "først til mølle...". Tilmeldinger udover 57 må være fleksibelt indstillede, vi vil dog strække os langt for at gøre plads til så mange som muligt. Man skal selv medbringe sengetøj/linned mm. Der er 4 soverum med 8 senge/køjer, samt 3 med 6 senge/køjer, man er velkommen til at tilmelde sig i grupper og dermed "sætte sig" på et rum. Til hvert soverum er der toilet og bad. De sidste sovepladser er fordelt i forskellige mindre rum. Der er ingen personale på skolen, og da træfgmppen ikke vil være opvartere, må alle være indstillede på at give et nap med. Ved ankomsten vil man få besked om sine pligter. Tilberedning af de to gange aftensmad er dog udliciteret.

Tilmelding er gyldig, når betaling er modtaget, så kom ud af busken - hellere idag end i morgen og glæd jer til en weekend i den dejlige nordjyske natur.

Venlig hilsen træfgruppen:

Poul (formand) + Birgit, Orla + Solveig, Helge + Yrsa, Eva + Hans-Henrik

Nummerplade-nyt

Endelig blev det en realitet! På grund af vort blads "produktionscyklus", må vi erkende, at vi ikke er først med nyheden. De fleste medlemmer af TAD har sikkert også medlemskab eller tilhørsforhold til andre veteranbil-klubber eller kredse. Alligevel vil vi her ikke undlade at fortælle lidt om den nye nummerpladeordning, der nu muliggør, at vi kan få de rigtige, historiske korrekte nummerplader til vores biler - og dermed befri dem for et plasticprodukt hvis historie kun går tilbage til 1975 eller '76.

Forhandlingerne med myndighederne blev indledt så tidligt som i 1973 og har altså i stilhed været i gang i små 25 år. Især må vi takke Svend Dråby fra DVK for en utrættelig indsats og et utroligt godt resultat. Det er nu muligt at få historisk korrekte nummerplader til biler helt tilbage til 1903 - ovenikøbet til en rimelig pris. Hvad der også er en god ting er, at vore tidligere bekymringer i forhold til spørgsmålet om veteran-registrering og deraf følgende restriktioner m.h.t. kørsel i de gamle køretøjer er overstået. Historiske nummerplader og veteran-registrering er nu to forskellige ting, som er helt uafhængige af hinanden!

Motorhistorisk Samråd og DVK udsendte her ved årsskiftet en vejledning om nummerpladeordningen, veteranregistrering og periodesyn. I det følgende gennemgås de for tractionerne relevante emner fra vejledningen - samt et par kommentarer.



Historisk korrekte nummerplader

Køretøjer, der er registreret 1. gang før den 1. april 1958 kan få historisk korrekte nummerplader. Der er to typer, der er relevante til tractionerne. 1) Den såkaldte "vantepla-

de" til biler, der er registreret mellem 1930 og den 1. juli 1950. 2) Den lidt mere skarpkantede type, stadig kun med ét bogstav, til biler registreret mellem 1. juli 1950 og 1. april 1958. De senere typer emallieplader med to bogstaver er foreløbig ikke med i ordningen. Nummerpladerne bliver fremstillet i en kvalitet, der svarer 100% til de originale, i rigtig emaille og med længde der varierer efter antallet af cifre.

Stor interesse knytter sig naturligvis til nummertildelingen. Her står der ikke så forfærdelig meget i vejledningen fra MS og DVK. Det står imidlertid fast, at der ikke er tale om "ønskenummerplader", når det gælder nummeret.

Med hensyn til bogstav vil man tildele de geografisk korrekte - altså får man bogstav i forhold til hvor i landet man bor. Løbenummer tildeles af Centralregistret for Motorkøretøjer. Mere om dette står der ikke i vejledningen, men det er fra flere sider nævnt at der vil blive lagt stor vægt på det historiske aspekt ved en ansøgning med foto- eller anden dokumentation. Motorhistorisk Samråd vil stå som konsulenter for Centralregistret. Dette vil formentlig i praksis betyde, at der er god chance for at få tildelt bilens første indregistreringsnummer, (måske endda med lokalt bogstav) i de tilfælde hvor bilen er dansk og med dokumenteret historie. Men altså: i de tilfælde, hvor bilens historie ikke er kendt eller hvor der er tale om en importeret bil, vil det blive et mere eller mindre tilfældigt udvalgt nummer. Når jeg skriver "mere eller mindre", er det fordi numrene alligevel ikke er helt tilfældige. F.eks. vil man reservere 1- og 2-cifrede numre til biler fra før 1920. Selvom numrene i sin tid kunne overføres fra tidligere biler - og en traction meget vel kan have haft en lille fin nummerplade med f.eks. to cifre -er det efter min mening yderst rimeligt at "gemme" disse numre til biler, der umuligt kan have haft højere numre. En anden fornuftig ting er, at man heller ikke vil lave fortløbende nummerse-

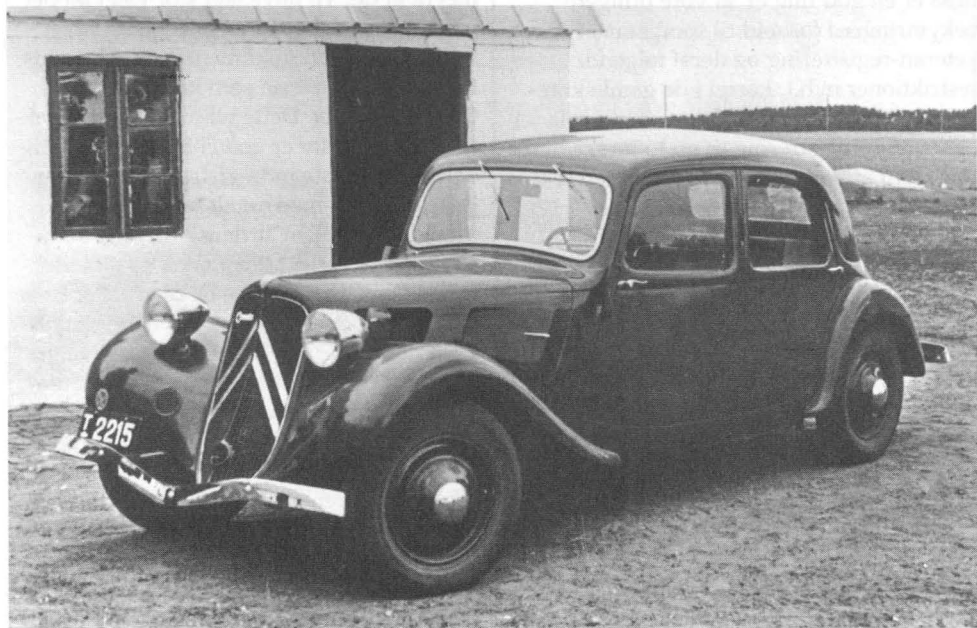
rier: Hvis tre københavnere f.eks. kommer ind samme dag og bestiller nummerplader vil de ikke få K5641, K5642 og K5643. Her vil man plukke numrene tilfældigt ud, men selvfølgelig i overensstemmelse de historiske muligheder.

Netop de historiske forudsætninger "følges" meget minutiøst og er grundigt kortlagte. Bor man f.eks. i "Odense amt" hedder bogstavet M. Men nummeret afhænger af, om man bor i Odense eller f.eks. i Kerteminde Købstad/Hindsholm Herred, idet de gamle nummerserier (der var yderst "lokale") følges.

I mange tilfælde bliver pladerne nok med 5-cifret nummer, hvorved de bliver 40,5 cm lange. Dermed kan de godt blive lidt besværlige at anbringe på biler med den gamle nummerpladeholder fra før 1952. Hvis man positivt ved, at ens bil har kørt med et 4-cifret nummer - og har mulighed for at dokumentere det - er det nok en god idé at gøre

det. Men selv om en sort emailplade går hen og bliver lidt lang, synes jeg stadig det er bedre end de moderne plastic-gys.

Ønsker man at få historisk korrekte nummerplader til sin bil skal man ansøge om det. På motorkontorerne fås blanketter til formålet. Prisen er den samme som for almindelige nummerplader, plus et tillæg for fremstilling i emaille, ialt 2.340,- kr. pr. sæt. Beløbet skal betales på forhånd, samtidig med ansøgningen. Eventuel dokumentation i form af kopier af gamle reg. attester, toldpapirer eller fotos kan vedlægges ansøgningen. Herefter må der påregnes en del ventetid mens pladerne bliver fremstillet. Når de er klar, kan de afhentes på det motorkontor, hvor man har bestilt dem. De moderne plader skal samtidig afleveres - og dem får man ingen penge for! De historiske nummerplader kan følge bilen ved ejerskifte.



T 2215 har den gamle type nummerplade med politihånden og monteringshuller øverst. Biler efter 1/7-1950 vil få den nye type uden hånd. Den originale montering af fornummerpladerne er i Danmark altid foran venstre forskærm. Mere herom i næste blad! Se også Attraction 193!



Det kan sikkert ikke undre nogen, at jeg har bestilt et sæt til varevognen, hvilket skete den 20. januar. Udover ansøgningsblanketten vedlagde jeg både kopi af gammel registreringsattest samt diverse fotos samt et brev hvori jeg har motiveret ønsket om at bilen igen får sit første nummer: O 2049. (Jeg er nemlig ikke mere københavner end at jeg sagtens kan køre rundt med et O). Desuden har jeg skrevet, at hvis dette ikke kan imødekommes, vil jeg være glad for at få f.eks. K 2049 - og igen at hvis dette ikke kan imødekommes, at jeg helst ikke vil have et 5-cifret nummer - for det har bilen aldrig haft (men den ville have haft det, hvis den havde været indregistreret 1. gang i København) og det vil vanskeliggøre placering bagpå. Jeg er naturligvis meget spændt på hvilket nummer jeg får! Tiden vil vise om det var umagen værd at lave en sådan ansøgning (men mon ikke?). Jeg regner med at få mine nummerplader i slutningen af april eller begyndelsen af maj.

Lidt om veteranbil-registrering

Gælder biler fra før 1. januar 1960. Tager man sin registreringsattest under armen og bærer den hen på sit motorkontor, kan man registrere sin bil til veteran-kørsel. Herved opnår man at bilen kun skal til periodisk syn hvert 8. år i stedet for hvert 2. år. Registreringsattesten afleveres - og man får en midlertidig ditto - og senere en ny attest hvoraf det fremgår at bilen er registreret til veteran-kørsel. Da der ikke er tale om en egentlig omregistrering er det gratis (det er

der ellers ikke meget der er). Synsterminerne bliver herefter hvert 8. år, at regne fra første registreringsdato (40 + 8 + 8 etc.) eller sidste periodesyn.

Herefter hedder det sig, at bilen kun må anvendes til lejlighedsvis kørsel. Som dybdrebende journalistisk medarbejder med TractionSpécial har jeg skaffet mig inside-oplysninger, der peger på, at myndighederne (og politiet) ikke vil gå ind i en nærmere definition af, hvad "lejlighedsvis kørsel" er for noget. Umiddelbart er det jo et vidt begreb, hvilket vi nok skal være glade for. På længere sigt kan man måske forestille sig, at forsikringselskaberne kommer til at interessere sig mere for det, men jeg tror det ikke.

Omregistrering til veterankørsel er altså helt frivilligt og det er iøvrigt muligt at registrere sin bil "tilbage til almindelig igen". Så alt ialt ser ordningen jo rigtig god ud! I hvert fald tror jeg nok jeg tør - det haster dog ikke, da min bil under alle omstændigheder skal til syn i 1998.

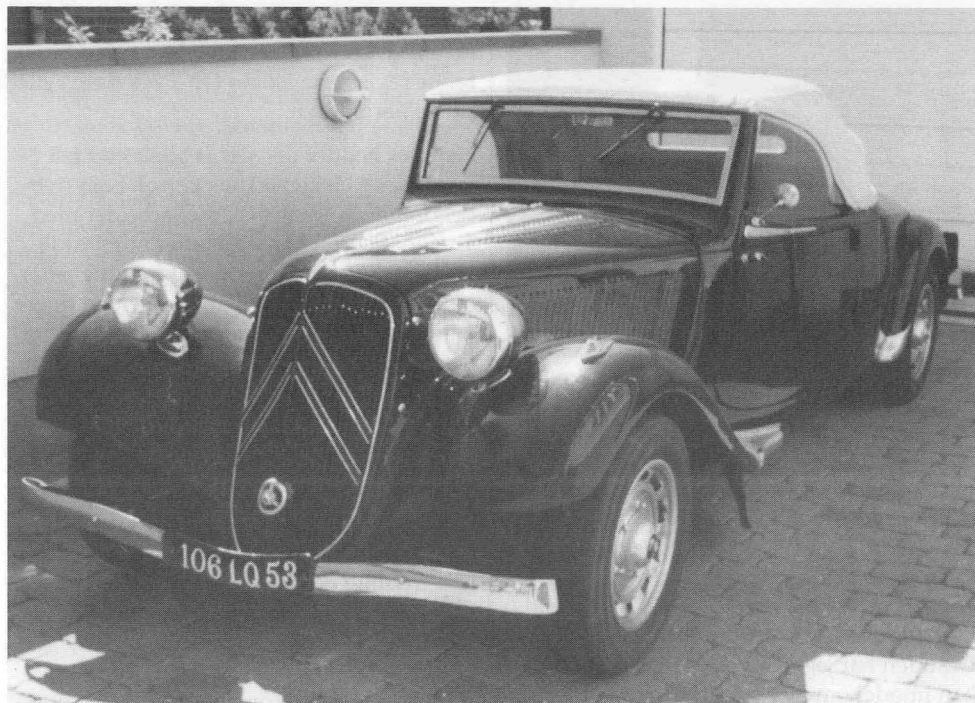
Lad det igen være understreget, at historiske nummerplader og veteranregistrering ikke her noget med hinanden at gøre. Man kan udmærket få historiske plader, uden at lade bilen registrere til veterankørsel - eller omvendt.

Løse prøveskilte

Til sidst et par ord om prøveplader - den gamle ordning gælder nu til biler op til 1. januar 1960, og muliggør deltagelse i veteranbilarrangementer eller anden leglilhedsvis kørsel af teknisk/historiske grunde. Bilen skal være synet og godkendt i den nuværende ejers tid. MS opfordrer iøvrigt alle arrangører af veteranbilløb til at afvise deltagere med faste prøveplader - som ikke er lovlige i den sammenhæng.

-jmn.

PS. I Attraction 193/TS nr. 67 findes en artikel om nummerpladernes historie, samt oplysninger om kendingsbogstaver m.m.



En drøm går i opfyldelse...

Hans-Henrik Sørensen fortæller her om hvordan han blev ejer af den sorte Normale Cabriolet fra 1937....

Jeg havde i flere år tænkt, at når Normalen var færdig, skulle det næste projekt være en cabriolet. Tidligere var jeg også i kontakt med et par stykker, der havde biler til salg, men de lå uden for mine økonomiske muligheder. Så tænkte jeg, en lille uanseelig annonce i TAD Special nr. 84, "11 Normale Cab. til fornuftig pris søges", kunne der vel ikke ske noget ved.

Men men, bladet var knap udkommet, før Finn Lyster ringer, Torsdag d. 6/3, han har lige fundet bilen i LVA, 11B Cab. 38, hvid, tres bon etat, "Hvis vi kører imorgen til fyraften er vi der lørdag middag" siger han. Det var godt nok en overraskelse for mig,

for tanken var jo ikke tænkt helt til ende, men jeg får tlf. nummeret i Frankrig.

To gader fra min bopæl, ved jeg der bor en franskmænd, jeg laver en liste med spørgsmål, tager op til ham og spørger om han vil ringe til Frankrig for mig, det ville han da gerne og syntes det lød spændende. Manden som havde bilen til salg, havde ejet den siden først i halvtredserne, hvor den blev repareret for skader pådraget under krigen. Første ejer skulle have været en skuespiller men det var nu ikke én vi havde hørt om. Han lovede at sende flere oplysninger samt billeder af bilen, efter en uge rykkede vi, men fik, af konen, blot at vide at bilen var solgt.

Først i Maj ringer Helge Gedebjerg, "11B cab. 37, speedometer 58.000, sort med rødt læder, til salg i LVA, den ser rigtig flot ud,

der er billede af den". Den lyder til at være for dyr, tænker jeg, men får adressen på Yves Gautier. Førnævnte franskmand får til opgave at skrive et brev til sælgeren. Jeg beder om yderligere oplysninger om bilens stand og pris samt vedlægger et foto af min egen Normale. Efter få dage er der brev tilbage, fem tætskrevne sider om bilen og dens restaurering fra 75-77. Prisen er godt nok i overkanten, men jeg skriver tilbage efter flere oplysninger, som modtages på telefax, bl.a. stelnummer og bilens stand d.d..

Der går nogen tid, hvor ungerne dagligt spørger, "har du snakket med franskmanden". Endnu en fax afsendes, kan bilen selv køre til Danmark? hvor kan den besigtiges? o.s.v., jeg forklarer ham at min sendrægtighed skyldes at det for mig er en stor beslutning at købe så dyr en bil. Han svarer prompte, en tur til Danmark er ingen problem. Han nævner også nogle forskellige personer, som er interesseret i at købe, bl.a. en læge i Barcelona, en englænder bosiddende på Malta og en "hommies d'affaire" fra Paris, sekretær i Traction Universelle, ham vil han ikke sælge til, men gerne til mig, en ægte entusiast.

Bilen kører i mine tanker døgnnet rundt, jeg ringer til flere klubmedlemmer for at få gode råd, der er ingen der råder mig fra mit forehavende, ikke en gang banken. Finn Lyster kontaktes, han er med på hvad som helst, først snakker vi om weekenden d. 31/5 & 1/6. Det kan vi ikke nå, så Finn foreslår afrejse onsdag d. 4/6 om aftenen, torsdag er grundlovsdag og fredag har han taget fri. Tilfældigvis er der også et stumpemarked lørdag, i Lille, det skulle være ret godt og flere klubmedlemmer havde planlagt tur dertil.

De sidste dage før afrejse arbejder jeg næsten i døgn drift, Eva får til opgave at ringe til Yves på hans arbejde, for at aftale mødested og tid. Vi skal mødes i Laval, på banegården, under uret kl. 20.00, han vil reservere hotel og vil gerne invitere os på

middag på en lokal restaurant. Jeg ringer til Finn med tid og sted og for at aftale de praktiske ting, her går det op for mig hvad Lyster Tours står for, "du kommer til Them mellem 22 og 23, medbringende tandbørste, pas, penge og en TOM termo kande, så klarer jeg resten". Jeg sagde mange tak.

Ved min ankomst til Them, står kaffen klar på maskinen, termokanden fyldes og vi deler resten. Vi går ud for at pakke bilen, vi skal køre i min Peugeot 405, "har du checket oliestand", "øh, jamen det gør jeg da lige", den var nu i orden. Ude i værkstedet har Finn linet op, jeg nævner i flæng, olie, fedtsprøjte, ildslukker, reservedele, kamera, værktøj, kæmpe madpakke, drikkevarer og meget mere. Bagagerummet bliver næsten fyldt og ind på bagsædet kommer dyne og hovedpude, vi skal jo skiftes til at sove.

Afsted går det, vi planlægger en rute efter vejnumre og aftaler en marchfart på 120-130 km/t ad motorvejene. Det går helt planmæssigt, med jævnlige stop, for at spise, tisse, skifte chauffør og ryge (Finn), indtil Paris, hvor Finn vækker mig, for nu ved han ikke lige helt præcis hvor vi er. Frem med det store Michelin-atlas, jeg studerer febrilsk, mens Finn fortæller vejnumre og navne vi kører på/forbi. Pludseligt er jeg med på kortet, så går det som en leg, jeg guider højre-venstre-ligeud og snart er vi på rette vej ud af Paris, mod Le Mans. I Paris gav Finn el lynkursus i fransk skiltologi, toutes directions, alle retninger og autres directions, alle andre retninger, det er da til at forstå!, eller var det omvendt?

På vej mod Le Mans, ser Finn i sin store museumsguide, der ligger et bilmuseum ved motorbanen, vi er i god tid og kigger indenfor. Museet ligger i en helt ny meget flot bygning, bilerne er for en stor del udlånt af ejerne og køreklare i mere eller mindre grad. Der er også en stor samling racerbiler, som alle har fejret triumfer i 24 timersløbet, disse er dog pæner på TV end i virkeligheden. Vi checker også banen, der

er stor aktivitet, for det store 24 timersløb skal faktisk afvikles weekenden efter. Det forbavsede os at banen ikke var bredere.

Vi er stadig i god tid, så de sidste 125 km. kører vi på Route Nationale. Kl. godt 18 ruller vi ind foran banegården, i Laval, ventetiden bruges på en "stor" kop kaffe på nærmeste restaurant, hvor vi også studerer trafikken. Hvem der havde vigepligt forblev et mysterie, det var tilsyneladende dem med de stærkeste nerver, som havde forkørselsret. Iøvrigt sås flere fine 2 cv'ere i bybilledet. Uret sneglede sig afsted og sommerfuglene i maven var i kraftigt tiltagende, der var også tid til at se TGV togene, virkelig imponerende.



Kl. 20 er der ingen tvivl...!

Fem minutter i otte studeres alle som ankommer til banegården, det kunne være ham... eller ham... eller... Kl. 20 er der ingen tvivl, en sort 11 Normale cabriolet ruller op foran os. Puh ha. Der hilses på Yves og hans veninde og bilen studeres, det var nu ikke kærlighed ved første blik. Finn foreslår Yves at vi kører til hotellet og får et bad (tilrængt) før vi skal spise. Jeg skal køre med i Cab'en, mens veninden og Finn kører bagefter. Det blev mit livs tur, tværs gennem byen, på smalle brostensbelagte gader, alt hvad den kunne trække, Finn kunne dårligt hænge på.



Det første blik...

Den kunne godt nok arbejde, men der var mange lyde, på hotellet ringer jeg hjem med mit førstehåndsindtryk, som skaber lidt uro i den lille familie.

Efter badet skal vi så ud at spise med Yves, vi kører til en lille restaurant inde i byen, Finn vil gerne have en bøf, men vi accepterer at få and, som er stedets specialitet. Efter den første tallerken diskuterer Finn og jeg, om det var forret eller hovedret, men snart kommer næste omgang, and igen, det hele var utroligt velsmagende og vi blev godt mætte. Under middagen gik snakken lystigt, Yves var rigtig god til at tale engelsk, vi så hinandens billeder, vi hørte om hans sølvcigarskrin, som hans far havde fået overrakt personligt af Andre Citroën, engang i tyverne, for sin indsats som Citroën forhandler. Forhandlingen var gået i arv til faren, men efter hans pensionering ikke længere i familiens hænder. Cabrioletten og før den et par andre tractiorner, havde Yves restaureret på faderens værksted. Der var ikke meget snak om handel, under middagen, vi så dog bunken af breve fra interesserede købere, alene samme dag var der kommet yderligere seks breve.

Finn spurgte om de nogensinde havde

været i Danmark, det havde de ikke, veninden fattede slet ikke vores interesse for en åben bil, for vi havde jo sne 3/4 af året! Det kunne vi selvfølgelig tilbagevise og Finn tilbød dem sit sommerhus, hvis de skulle få lyst til at opleve Danmark.

Det er vist over midnat, vi er de sidste gæster, men Finn er nem at overtale til at slutte af med en Calvados til kaffen? jeg afslår heldigvis, for det var en ordentlig pokal. Jeg spørger om muligheden for nærmere eftersyn af bilen næste dag, Yves siger han har taget en fridag, han vil hente os på hotellet og tage os med ud til sine forældre, vi aftaler kl. 9. Fra restauranten skal Finn køre med i Cab'en, han insisterer på at ville sidde i klappen, ok., men så skal kaleschen ned, det pyntede unægteligt på bilen tænkte jeg. Ved ankomst til hotellet er Finn helt vild, den kører jo som lyn og torden. Jeg ringer hjem med sidste nyt, der havde været familieråd og de var enige om at en cabriolet skal rasle, for "det gør de allesammen", det skal siges at Eva og drengenes erfaringer, med kørsel i åben bil, langt overstiger mine. Mærkværdigvis sover jeg som en sten hele natten.

Fredag morgen hentes vi som aftalt og kører til udkanten af byen, til forældrenes hus. Faderen taler flydende tysk, som Finn, så de er hurtigt kammerater. I værkstedet står en Jeep fra krigen, i fint restaureret stand med amerikansk bemaling, faderen havde i fuld uniform, været med til at fejre 50 året for D-dagen i den. Derforuden står en lækker Renault, åben 1925 urestaureret, flere franske motorcykler, en stor samling Mobylette knallerter samt mange fine stumper bl.a. til T.A.. Udenfor stod mindst fem Citroën baghjulstrækkere, under hver sin pressenning, alle dog i ringe stand.

Cabrioletten var i garagen under huset, den køres frem, bag den under et dækken, stod faderens 15 six, den afdækkes, han åbner hjelmen og pumper et par gange på benzinpumpen, Yves sætter sig ind, den starter på allerførste gnist og går helt rent. Finn og jeg

er helt solgt, helt original 15 six 1950, perfekt ude og inde, aldrig restaureret, kun omlakeret en gang. Den var som alt det øvrige ikke til salg, faderen sagde "når jeg er død kan I hente det hele", hvortil Finn svarer "jamen det varer jo mange år, du er jo en ung mand", han var vel et sted lige under de firs, men utroligt frisk.

I bunden af garagen lå stakkevis af hjul, dæk og andre stumper, bag alt dette stod en 11 sport 1955, med aluminiumshjul samt fabriksny motor og gearkasse. Den havde tilhørt en ældre dame, hun havde sat den på værksted for udskiftning af motor og gearkasse, men skæbnen ville at hun døde inden bilen var færdig, så de havde beholdt den, som pant for værkstedsregningen siden. Forøvrigt stod her også en motorcykel, flot fransk, med 1 cyl. engelsk motor, den gamle imponerede igen Finn, et par indstillinger på div. håndtag og den startede ved første tråd på kickstarteren, ingen tvivl, her var virkeligt tale om en specialist i gammel mekanik.

Jeg skulle jo prøve at køre cab'en selv, den tog sig meget bedre ud nu, end dagen før, dog langt fra concours-stand, men faktisk rigtig fin i mange detaljer, og hvor den kørte, på de små franske veje. Under turen går det ned ad bakke med 70 km/t, mod et 90 graders sving med anbefalet 30 km/t, jeg træder på bremsen, men Yves ryster på hovedet, ikke bremse bare styr, "dette er verdens bedste bil" sagde han og jeg tror faktisk han mente det.

Vel tilbage er det alligevel lykkedes Finn at narre en tagbagagebærer fra faderen, de kunne dog ikke blive enige om prisen, så den blev vist aldrig betalt. Nå tiden går og Finn siger, "nu må du se at få handlet, så vi kan komme videre". Der havde fra starten været en minimumspris på bilen, det bliver også den faktiske pris, det er med tårer i øjnene at Yves accepterer jeg ringer hjem og beder banken overføre pengene. Vi inviteres indenfor til en drink med mere, Finn hygger med forældrene og familiealbum-

met, mens Yves og jeg klarer papirarbejdet. Formel overtagelsesdag sættes til mandag, så kan vi køre hjem på de franske papirer, jeg overdrages tillige en stor bunke dokumentation vedr. bilen, bl.a. en sjov erkendelse fra Citroënfabrikken i Paris, som bekræfter at bilen har forladt fabrikken i 1937. Dette dokument var rekvireret, af Yves i 1975, fordi det da fremgik af registreringsattesten at bilen var indregistreret første gang i 1952. Af samme grund går rækken af tidligere ejere også kun tilbage til 52, der havde været fire ejere før Yves, alle indenfor en radius af 100 km. og bilen har altid været kørende. Efter en lille time er pengeoverførslen bekræftet af Yves' bank.

Med i handelen fulgte et sæt vulstfælde, en hjælm med klapper og en grill til Normale 38-39. Det lykkedes at få Finns tagbagagebærer ned i bunden af Cab'en og derovenpå alle hjulene, hjælmen måtte ind på bagsædet af Peugeot'en. I garagen lå også fire Pilote hjul, de havde sat på cabrioletten, dem lykkedes det os ikke at få med, for de kunne bruges til en af de andre 6-8 tractioner, som faderen havde opmagasineret hos en datter.

Så var vi klar til afgang, vi måtte sande at faderens ord til Finn, "mein sohn hat ein

sehr traurig tag", var sande. Det var med tårer i øjnene han tog afsked med sin drenge-drøm, han var dog i stand til at lede os sikkert ud af byen.

Nu skulle der "ædes" kilometer, Finn havde en aftale med Erik Hougaard i Lille, jeg kørte forrest i Cabrioletten med speedometernålen vippende mellem 90 og 100, Finn kunne jeg altid finde i bakspejlet, det var den eneste bil i Frankrig med lys på. De ca. 500 km. til Lille gik som en drøm, vi havde været i tlf.kontakt med Erik, han havde reserveret hotel til os. Hans forklaringer lokkede os først ud på et vildspor, men til sidst lykkedes det, ved hotellet sad Karen og Erik Hougaard samt Ingermargrethe og Jørgen Krogh og ventede, de havde hestilt mad, også til os, Finn fik den bøf han blev "snydt" for dagen før. Det blev en rigtig hyggelig aften, en flok englændere fra Manchester var en oplevelse, de gjorde hvad de kunne for at udrydde øllet...

Efter morgenmaden gik turen først til et supermarked, her fik vi provianteret, derefter gik turen mod stumpeområdet, som foregik i en forstad, hele bydelen var allerede et stort trafikkaos, men Jørgen og jeg i Cab'en blev ledt helt ind på pladsen, der var gratis adgang, når bilen blev sat til





Stemmingsbillede fra Them, mindre end 4 døgn efter afrejsen samme sted fra...

beskuelse. Beskuet det blev den, der var dagen igennem hele tiden tilskuere, faktisk tror jeg en Traction Cabriolet er et lige så sjældent syn i Frankrig som i Danmark. Stumpemarkedet var helt enormt, masser af stande med alt i brugte dele til franske biler, derforuden alle de professionelle med nyfremstillede dele. Der blev købt en del, især af Finn, han fik suppleret sit lager, til glæde for de, som ikke lige selv smutter til Frankrig for at købe ind.

Hen under aften var alle hulrum i bilerne fyldt ud, med stumper, dåsecolaer, rødvin, pastis o.s.v., vi kørte nu mod Danmark. Ved første rasteplass gjorde vi holdt for at checke bilen, Finn trak i kedeldragten, kravlede ind under bilen og gav alle nipler et skud med fedtsprøjten, herefter var bilen klar til de sidste 1300 km. Før midnat fik vi et ordentligt truckerfoder i Holland, i Tyskland blev der regnvej, så måtte kaleschen op. Ved fire-tiden gjorde vi holdt for at sove, i bilerne, det blev da til lidt søvn,

selvom der er bænksæde og det er en Normale, er pladsen begrænset. Morgenmaden kom fra Irmas madkasse som stadig ikke var tømt.

Turen fortsætter til før grænsen, hvor vi lige køber lidt ind. Det er Finn der skal køre cabrioletten over grænsen, men trods hans ihærdighed, med at holde under 10 cm. afstand til den for ankørende, ser vagten de flotte franske skilte, så vi må bide i det sure æble og hænge de medbragte prøveskilte på. I Vejle spiser vi på McDonalds, derfra går turen stille og roligt mod Skanderborg station, hvor vi skal hente Eva og drengene, vi skal jo have to biler fra Them til Aalborg. Turen fra Skanderborg til Them bruger Finn til at "omskole" Eva til traction cabriolet, tak for det!

I Them ryddes bilerne og "rovot" deles, Irma havde kaffen klar. Ikke engang fire døgn efter, er vi tilbage ved udgangspunktet, medbringende en 11 Normale Cabriolet

samt mindet om en kanongod tur, som jeg vil sige Finn mange tak for, utroligt hvad han havde tænkt på, vi var ikke i en eneste situation han ikke havde check på.

Allersidste etape til Aalborg var Eva "styrmand" på cab'en, siden har hun omtalt den som Mors bil... Hjemme i gaden var der modtagelse af naboer, venner, familie og nysgerrige. Jeg trængte nu mest til noget at spise og en god nattesøvn i "min egen seng", men det blev sent før der var ro.

Med  -hilsen

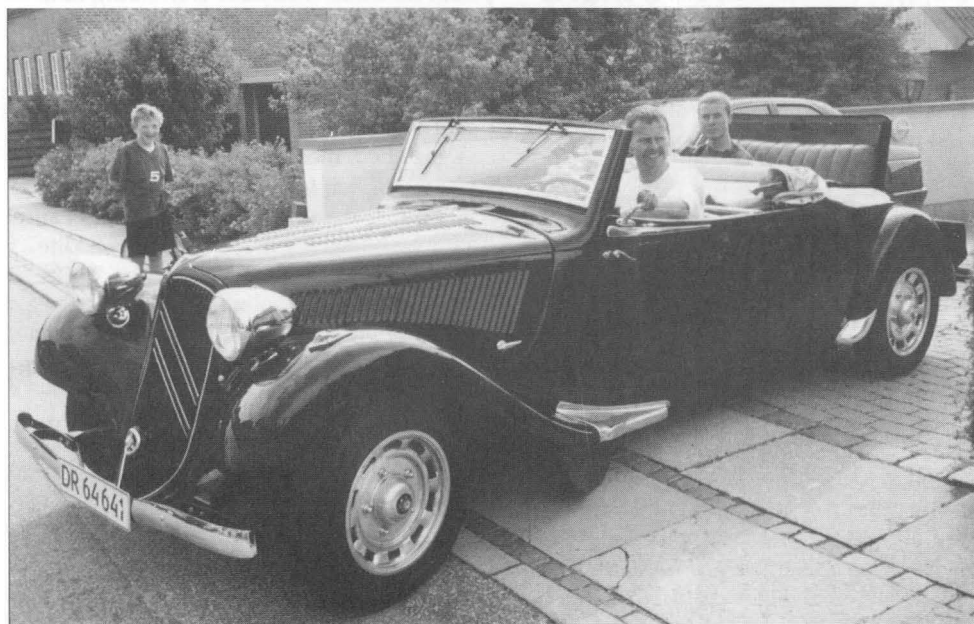
Hans-Henrik Sørensen

Nederst på siden ses Hans-Henrik i sin fine nye bil - denne gang med danske nummerplader - på vej ud af indkørslen i Aalborg. Vognen deltog på Sommertræffet i Løjt i sommer.

Flere billeder af den kan opleves i Traction-Spécial nr. 86.



Herover ses nyanskaffelsen i selskab med "Rosa" på vejene omkring Them. Det kunne godt se ud til, at det er "mor" selv, der sidder ved rattet.





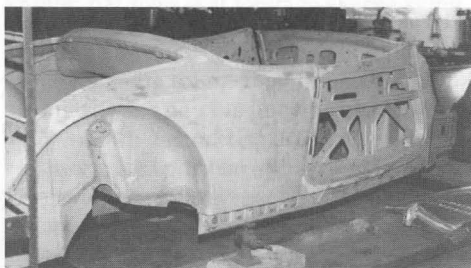
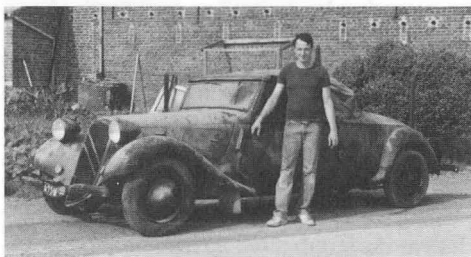
Endnu en Cabriolet er kommet til Danmark...!

På denne side viser vi et par fotos af den Normale-cabriolet som Christen Justesen har haft held til at bringe til Danmark. Bilen er købt som "samlesæt" - en meget omfattende del af restaureringsarbejdet er gjort af den tidligere ejer, herunder et kæmpe stykke karrosseriarbejde, der er udført hos Peacock Engineering i England. Endnu mangler det meste mekaniske arbejde ligesom saddelmagerarbejdet.

Bilen er af særdeles interessant og sjælden model. Ikke blot er der tale om en cabriolet, men bilen er faktisk den p.t. ældste Normale i landet. Den er fra tidligt i 1936 (med stelnummer 110.213) og med symmetrisk instrumentbord, det gamle styretøj osv. Langt de fleste af bilens originale dele er tilstede og i velbevaret stand.

Vi håber på at høre mere om projektet - hen ad vejen...

-red.



Bilen inden restaureringen blev påbegyndt og derunder et foto fra "opholdet" hos Peacock Engineering i England...



Min nye Familiale

Tirsdag den 13. januar 1998 - min lykkedag, kom det nye Veteran Tidende ind af døren. Jeg læste straks bladet og kom om på siderne med køb og salg og skimmede siderne for at se om der var noget specielt til salg - og det var der. Min drømmebil var med, jeg ringede straks til annoncøren som boede i Jylland, og var heldig at træffe ham hjemme. Han fortalte at han havde billeder af bilen og ville sende dem samme aften. Næste dag ventede jeg med længsel på posten, for at se om billederne var med, og det var de.

Efter at have set billederne af en flot renoveret familiale, måtte jeg vente på at min kone skulle komme hjem fra arbejde, så jeg kunne få grønt lys til at købe Familialen.

Min kone forstår mig, hun gav mig lov til at købe den hvis den virkelig så ud som på billederne. Altså onsdag aften sendte jeg en fax til Jylland, hvor jeg sagde, at jeg var køber til bilen og gerne ville have forbindelse til sælgeren i Lyon, så jeg kunne tage derned for at se og prøvekøre den.

Næste dag modtog jeg en fax med de

oplysninger jeg havde bedt om og samme aften ringede jeg til Frankrig og talte med Philippe Chalumey som var ejeren af bilen. Det viste sig at han kunne tysk, så det var noget lettere end at bruge mit turistfransk. Han fortalte at han selv havde restaureret bilen sammen med en ven som har et Citroënværksted i byen hvor han bor, og at den kun har kørt ca. 1000 km. efter restaureringen samt at billederne ikke løj - den er i tip-top stand og der er kun brugt originaldele. Efter denne telefonsamtale fulgte flere, hvor vi aftalte at jeg skulle komme til Lyon den 24.-25. januar for at se bilen, jeg kunne overnatte hos Philippe og han ville hente mig på Stationen. Jeg skulle flyve til Paris og derfra videre til Lyon med TGV.

Efterlyst

Da jeg ankom med toget til Lyon var det ca. 10 min. for tidligt inde, så jeg gik ned på stationen, hvor jeg stillede mig under et såkaldt mødested. Der stod jeg så med min røde plasticpose fra Københavns Lufthavn halvt oppe i luften, så han kunne se at jeg kom fra Danmark, der var da også mange der kiggede mærkeligt på mig, men ingen

Philippe. Jeg gik derfor ud på parkeringspladsen for at se om han var der, - stadig ingen Philippe - tilbage til mødestedet, hvor jeg efter et par minutter pludselig hørte mit navn over højtaleren, »Palle Møller fra Danmark bedes henvende sig hos politiet«. Jeg gik derhen, og der stod Philippe, storgrinende og sagde "det er da godt at man har venner der kan efterlyse forsvundne personer". Det viste sig at han er ved kriminalpolitiet i Lyon.

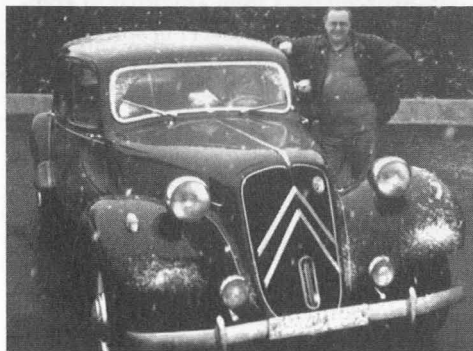
Vinsmagning hører med til at købe bil i Frankrig

Efter at vi var kommet ned til hans bil (med antenne, radio og vinduesblink) var det første han spurgte mig om, "kan du lide vin", og det måtte jeg jo sige ja til. Vi skal til vin-smagning sammen med et par af mine kolleger, hvis du ikke har noget imod det. Det havde jeg ikke, og tænkte ved mig selv at vi nok skulle ud til en vinbonde, men nej, det viste sig at være den årlige vinsmagning i Cote du Rhône distriktet, hvilket er et af de bedre distrikter i Frankrig. Vi kom til en sportshal, hvor vi fik udleveret et glas og så var det ellers med at komme i gang med smagningen. Vi brugte ca. 3 timer i hallen, hvor der var omkring 50-60 forskellige stader med rød- og hvidvin, så jeg var nok en smule overrilet da vi kørte hjem til Philippes kone, som havde Familialen nede i garagen. - Jeg følte mig som en lille dreng igen, da jeg så bilen, den var simpelthen en skønhed og perfekt i alle henseender - jeg var solgt og bilen købt.



Philippe har en Traction mere, en 1954 som han vil beholde, den er ikke så original som Familialen den er cremehvid med brune skærme, hvilket helt sikkert er uoriginalt.

Efter at have nydt den gode mad og vin sammen med Philippe, hans kone og to børn sad vi og talte biler til et stykke ud på natten. Jeg havde billeder af mine biler med og han fandt papirer og reserveldelskataloger frem som jeg fik med hjem samt nogle billeder fra Grenoble, hvor han havde fundet bilen.



Philippe og hans forhenværende Familiale

Søndag morgen skulle vi så prøvekøre bilen, hvilket jeg glædede mig meget til, og så sneede det, jeg synes det ville være synd at tage bilen ud af garagen, men Philippe sagde at selvfølgelig skulle vi prøvekøre bilen. Den startede selvfølgelig med det samme og vi kørte en tur på nogle kilometer i omegnen. Den kører også perfekt, men det er som at køre en tank, der skal bruges kræfter når man skal foretage skarpe sving. Vel hjemme i garagen igen gik vi igang med at tørre bilen af for sne og vand så den ikke fik pletter.

Vi aftalte, at Philippe kommer op med bilen i marts måned, for han ville gerne en tur til Danmark. Så skal vi nok på ølsmagning, inden han skal spise og overnatte hos mig.

Jeg glæder mig til at bilen kommer så jeg kan vise den frem i klubben og ved andre arrangementer.

Venlig hilsen

Palle Kornath-Møller

Internet-nyt

De fleste af vore søsterklubber rundt omkring i Europa er efterhånden repræsenteret på www. Siden vi sidst skrev om nettet er den tyske *Citroën Veteranen Club* og den belgiske *Club Belge des Anciennes Citroën* kommet "på" og snart vil den franske klub *La Traction Universelle* også være at finde på nettet.

I al stilhed skrider arbejdet med at få TAD repræsenteret også frem - hvornår vi kommer i luften er uklart (det er et stort arbejde, hvis det skal blive godt), men vi satser på at det bliver inden for et par måneder.

Statistisk set gætter vi på, at over en fjerdedel af medlemmerne af TAD har adgang til nettet enten hjemme eller på job. Web-siderne vil både indeholde aktuel information til medlemmerne (og måske kunne udfylde de "huller" i kommunikationen, der opstår fordi bladet kun udkommer hver anden måned), samt information til andre om vor klub og vore biler. Web-siderne skulle dermed blive et godt supplement til klubbladet.

Vi har sikret os en rigtig god adresse, der er nem at huske:

www.traction.dk

Siderne vil naturligvis også komme til at indeholde links til vore søsterklubber, men indtil videre må vi nøjes med at bringe dem her i bladet:

S - Svenska B11-klubben:

<http://194.16.105.190:80/B11/>

GB - Traction Owner's Club:

http://ourworld.compuserve.com/homepages/marcus_lasance/homepage.htm

NL - Traction Avant Nederland:

<http://www.strw.leidenuniv.nl/~deul/cars/tan.html>

D - Citroën Veteranen Club:

<http://www.subito.net/cvc/creativ/home.htm>

CH - Club Traction Avant Citroën:

<http://www.traction.ch/ctac.html>

B - Club Belge des anciennes Citroën:

<http://ourworld.compuserve.com/homepages/CBAC>

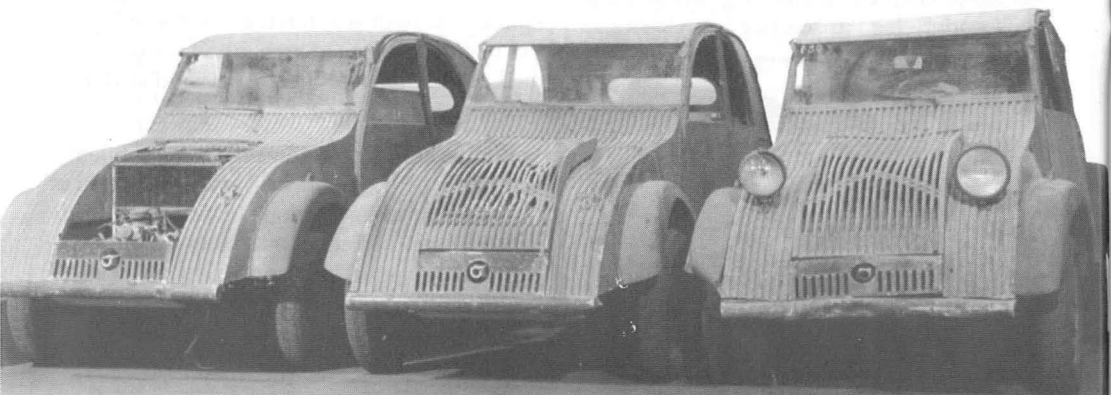
- Her finder man også den nye, officielle side til det 11. ICCCR!

F - Traction Universelle (snart):

www.fctel-france.com/traction-universelle

☺

-jmm.



KØB & SALG

TRACTION-ANNONCER er naturligvis gratis - kontakt redaktionen!

Sælges:

Citroën 11 Sport 1949, dansk. Farve sort. Totalrenoveret fra A til Z. Fremstår som ny og helt original. Indregistreret og køreklar. Pris 135.000 kr.

Citroën 11 Sport 1952, dansk. Urestaureret, med papirer. Pris: 25.000,- kr.

Begge biler sælges samlet for 150.000,- kr, og der vil oveni medfølge masser af reservedele, nye som brugte.

Henv.: Erik Knudsen, Klostermarken 36, 9000 Aalborg, tlf: 98 16 86 06.

Sælges:

DS21 1974 - Dsuper5 nyistandsat, nysynet, leveres i købers navn.

Evt. byttes med B15 eller B11 - gerne renoveringsobjekt.

Henvendelse til Flemming Bukhave, tlf. 49 70 73 01.

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 før 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.



Sælges:

Citroën 11 Normale 1952, Ch.nr. 273.496. Kørt 90.000 km. Restaureret 1992 - ikke kørt siden. Nylakeret sort metallic, nyt indtræk og nye dæk. Kører godt.

Sælges nysynet, pris: 85.000,- kr.

Erik Hougaard, 75 83 00 49.

- mange flere annoncer på næste side...

◀ 3 "nye" TVP'er på Retromobile...!

Et helt sensationelt fund er gjort i en gammel lade på Citroëns store prøveanlæg La Ferté Vidame i Eure-et-Loir. Her har der gemt sig ikke mindre end 3 eksemplarer af den oprindelige TPV - 2CV prototypen fra 1939. Bilerne blev fundet for knapt 4 år siden. Her i februar blev de så for første gang udstillet offentligt, på Retromobile-udstillingen i Paris!

På udstillingen var bilerne udstillet side om

side på et skrånende podie - stort set i den stand de er fundet i - incl. støv. Den oplevelse var hele turen værd! På én eller anden måde stjal de billedet fra snesevis af Hispano'er, Delahayer, Delager, Bugattier, Voisin'er og tractioner!

I næste nummer af Attraction følger vi op med en omfattende beskrivelse af TPV / 2CV prototyper i anledning af de kære små bilers 50-års jubilæum. *-jmn.*

Købes:

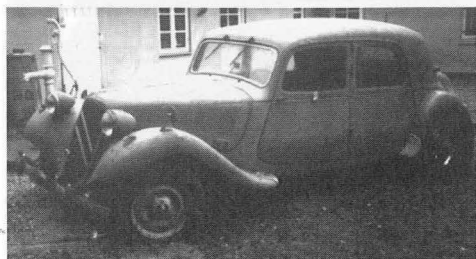
Hvem kan skaffe 6 volt elektroniske blinkrelæer? Det kniber med at få strøm til afvisninger og blink samtidig...

Jens Møller Nicolaisen, 31 39 53 20.

Sælges:

Citroën 11 Sport 1938. Pæn og original stand, sort med kromgule Pilotefølge. Leveres nysynet og nylakeret.

René Christensen, 75 56 32 09.

**Sælges:**

Citroën 11 Normale 1953 (se foto). Dansk bil med alle papirer, første model med varmeapparat. Har ikke kørt siden 1969. Komplet bil der skal restaureres.

Prisidé: 20.000,- kr.

Palle Kornath-Møller, tlf/dag: 47 94 09 94, aften: 47 93 96 19.

Sælges:

Citroën 11 Berline 52. Nysynet, pænt indtræk, forkromning og lak. Motor 10.000 km. Pris: 57.800,- kr.

Poul Erik Brynildsen, tværstien 7, 8890 Langå. Tlf: 86 46 19 94.

Sælges:

4 døre + forkofanger.

Knud Petersen, Dalmose. Tlf: 53 58 88 26.

Sælges:

Venstre bagskærm i god stand. Et sæt trækaksler for 11 Sport uden slør. Koblingsnav med "ny" belægning. Afstivning til kofanger, Normale før 52, bagerste?

Omvikling for bremse- og benzinrør i rustfrit stål.

Købes:

11D-motor, komplet, i renoverbar stand.

Hans-Henrik Sørensen, 98 16 87 09.

Sælges:

Dæk og fælg til Citroën CX sælges:

4 stk. Michelin på alu-fælg 175 R14X-M+S 200 radial X, ca. 4-6 mm mønster.

4 stk. Michelin på stål-fælg 175 R14X-M+S 100 radial X, ca. 4-6 mm mønster.

Pris pr. stk. kr. 250,- + fragt. Evt. bytte med traction-dele.

Lygter sælges:

2 stk. marchal ø 200mm ved lygtekrans, lakeret, er som nye. Pris pr. stk. kr. 1.000,-

2 stk. Marchal ekstralygter ø 155 mm ved lygtekrans, stort set OK, med de originale monteringsbeslag til kofanger. Der mangler fatninger. Den ene kant lidt bulet. Sælges samlet for kr. 500,-.

Begge dele kan ses i Attraction nr. 209 side 33. Evt. bytte med traction-dele.

Rat sælges: Type med 5 forkromede stænger i hver af de tre eger. Krans m.v. i gulligt bakelit-lignende materiale, skal renoveres. Pris kr. 1.000,-, evt. bytte med traction-dele.

Købes:

Sort 3-egers rat med lige eger (ikke kileformet). Baglygter, flad type med hulkehlformet lygtekrans (1935-37).

Horn type KLAXON PL2, ø 150 mm flad type, ca. 35 mm dyb.

Justesen, 98 44 23 30
