



Attraction 221

Januar '99

TRACTION SPECIAL

NUMMER

95

JAN '99

Redaktion:

Peter Juel Jeppesen

Strandgade 10B, 3., 1401 København K. Tlf: 32 54 14 27.

e-mail: arkpeter@post4.tele.dk

Jens Møller Nicolaisen

Ravnsborggade 5A, 4.th., 2200 København N. Tlf: 35 39 53 20.

e-mail: jmn@traction.dk

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

www.traction.dk

Bestyrelsen:

Formand: Torsten Laursen 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: Jens Møller Nicolaisen

Ravnsborggade 5A, 4.th., 2200 København N. Tlf: 35 39 53 20.

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.

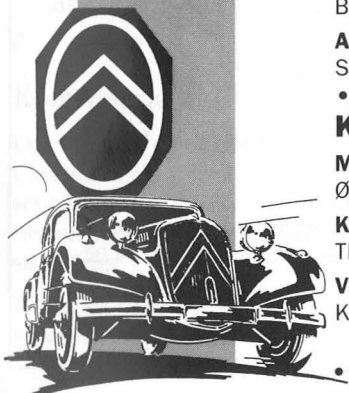
Klubbibliotek, arkiv og butik: Erik Hougaard

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

Værktøjsudlån:

Kontakt bestyrelsen for nærmere information.

Klubbens gironummer: 828-0584



Fra formanden

Først et rigtigt godt nytår til alle!

Jeg vil gerne takke alle, der har ydet en indsats for klubben og dens arrangementer i løbet af 1998. Det er mit håb, at rigtig mange også i det nye år har lyst til at gøre en indsats.

Klubbens medlemstal, der i en del år har ligget rimeligt konstant omkring de 160, har på det sidste vist en lille opadgående tendens. Det er en stor glæde at kunne byde nye medlemmer velkommen i klubben, og jeg håber meget de vil deltage i vores arrangementer.

Sidst lovede jeg, at jeg denne gang ville røbe, hvor dette års Sommertræf skal afholdes. Træfgruppen har efter moden overvejelse og en grundig research besluttet sig for at afholde træffet som først annonceret; i Karrebæksminde ved Næstved. Selvom tilbuddet fra Dansk Folkeferie er lidt i overkanten, er stedets kvaliteter, sammenlignet med de andre muligheder, så store, at valget er faldet ud til fordel for Karrebæksminde. Husene i feriebyen er af sam-

me type som dem vi kender fra Sæby og Løjt, så der er ingen tvivl om at vi nok skal få et rigtig godt træf.

Ordningen med nye sorte emaljenummerplader har nu fungeret i et årstid. Efter en lidt tøvende start, er det min opfattelse, at der er ved at komme gang i bestillingerne fra klubbens medlemmer. Det at ordningen blev justeret, så man kan få det originale indregistreringsnummer, har nok sat ekstra skub i folk.

I den forbindelse vil jeg nævne, at vi har fuld damp på, med indsamling af materiale til vores "historiske register" - og det er ikke usandsynligt, at der i det allerede indsamlede materiale kan være hjælp at hente, for de der ikke kender deres bils oprindelig nummer. Alle er velkomne til at kontakte mig desangående - og jeg modtager naturligvis gerne flere oplysninger til registret!

Bladet har også i 1998 været fyldt med godt stof. Desværre er det tit de samme folk der skriver, og derfor vil jeg gerne opfordre alle til at bidrage - ikke nødvendigvis med store

Aktivitetskalenderen

Januar:

Fredag 8/1: Klubmøde hos Per Bødker i Roskilde. Vi mødes på Elisagårdsvej 16, kl.19.30.
(Tilmelding til klubmøderne ikke nødvendig)

Februar:

Fredag 12/2: Klubmøde hos Per Bødker. Vi mødes på Elisagårdsvej 16, kl.19.30.

Marts:

Lørdag 20/3: Værkstedsdag hos John Reelev i Valby. Vi leger med gearkasser og andet sjov fra kl. 10.00. Tilmelding til John på telefon 36 30 74 02.

August:

20-22/8: Sommertræf 1999 i Karrebæksminde!



Redaktionelt

og meget tekniske artikler, men måske med en artikel om et arrangement man har været til, eller måske om et teknisk problem man er stødt ind i ved restaureringen af sin bil, som man gerne vil fortælle om.

I forbindelse med bladet vil jeg gerne sige tak til redaktørerne for deres indsats i 1998.

Det var så alt for denne gang.

Torsten LaursenVig

Svenska B11-klubben

Dem der (også) er medlem af Svenska B11-klubben har sikkert modtaget kontingent-indbetalingskort. Også i år kan man spare "udlandsgebyret" på 40,- kr. ved at indbetale kontingentet via Erik Hougård.

Sidste frist for betaling på denne måde er 1. februar. Gironummeret til Erik står på indbetalingskortet.

Ring evt. til Erik Hougård, tlf: 75 83 00 49.



Retromobile 1999

Turen til Paris er udsolgt. Der kan dog være indløbet afbud, så ring hvis du er interesseret.

Finn Lyster, 86 84 72 49.

Kommende aktiviteter i Jylland

Der arbejdes på et kursus i gearkasser hos Christian Friis i Bredebro. Vi forventer kurset afholdt i august/september. Er du interesseret, så ring til Finn Lyster eller til Christian Friis.

Hvem vil være vært ved et lokalmøde her i foråret? Ring til Finn!

Også fra jeres ydmyge redaktion skal der her lyde et godt nytår til alle!

Vi er særdeles spændte på, hvad det nye år vil bringe, når det gælder klubbladet. I november måned holdt vi et fælles redaktionsmøde med repræsentanter fra de 4 klubber/redaktionerne. Alle er fortsat glade for samarbejdet og synes i al beskedenhed, at Attraction er et godt blad. At folk i Norge også er glade for at læse de danske sider er der ingen tvivl om. Norsk 2CV-klubb fortæller, at en lille analyse har vist, at over 90% af deres medlemmer læser de danske sider.

Enighed var der også om, at vi nu skal til at komme videre med de længe hengemte planer om en særdeles kraftig ansigtsløftning af bladet. Bladets udseende har ikke ændret sig i mange år og fornyelse giver også mer lyst til at gøre en aktiv indsats!

På mødet besluttede vi at vi hurtigst muligt sætter gang i de gamle idéer om udvikling af bladet - hvilket blandt andet indebærer et nyt, kvadratisk format (ca. 21x21 cm). I forbindelse med dette er der forskellige ting, der først skal falde på plads, især omkring produktionen af bladet, der vil blive meget lettere, når alle klubberne efterhånden er i stand til at levere deres sider direkte til trykkeriet i digital, trykklar form. Men også et nyt layout som passer til formatet skal udarbejdes.

Vi fik fastlagt en køreplan, der hvis bukserne ellers holder, betyder at vi kan præsentere det "nye" Attraction allerede med majnummeret. Det glæder vi os til!

Den norske traction-klub, Traction Norvège, har idag et tæt samarbejde med D-model-klubben i Norge og er stærkt interesseret i at komme med i Attraction. På vores møde var der enighed om, at det kan blive et godt aktiv for bladet - og forhåbentlig vil det nye format give mere plads og dermed mulighed for at vor søsterklub kan komme

med. Det kan vi i TAD jo kun være interesseret i - og vi håber selvfølgelig på at det bliver til noget!

Tilbage til dette formentlig næstsidsste nummer af det lille, gamle Attraction. Vi havde håbet på denne gang at servere en artikel om hjul og dæk - og har da også fået samlet en del materiale sammen. Men at lave en sådan artikel *rigtigt* har vist sig at tage længere tid end vi havde regnet med, så det blev ikke denne gang, vi beklager. Vi overvejer lige nu om ikke den skal vente til maj-nummeret, men ingen kender dagen...

Men altså: selvom det ikke lykkedes at holde vore løfter til læserne denne gang, så arbejder jeres redaktion! Og husk i øvrigt at TractionsSpécial er et medlemsblad...! Det betyder, at medlemmerne skriver i det. Vi har blot påtaget os opgaven at redigere og bringe stoffet....

-red/fjmn.

Om invitationer til veteranbilrallies etc.

På redaktionen er vi stort set ophørt med at bruge spalteplass på at gengive de mange veteranbil- og mc-begivenheder som medlemmerne indbydes til.

Det skyldes dels at vi ikke synes at klubbladet hver gang skal fyldes med måske 5-6 siders annoncer og tilmeldingsblanketter og dels opslås de forskellige arrangementer så mange steder i veterankredse at alle som brænder for at deltage, vil få lejlighed til at se opslagene et eller andet sted. I praksis bringer vi ind imellem oversigter over begivenheder her i landet og i udlandet, man kan deltage i.

Denne gang gør vi en lille undtagelse, idet vi har fået invitation til en ny type begivenhed, Scandinavian Classic Car Festival, som vil kræve lidt planlægning af de deltagende. Arrangementet er tilsyneladende en nykabelse, som vil kombinere interessen

for det historisk korrekte med det teknisk veludførte og det gemyttelige og sjove. Hvis nogen vil vide mere bedes I kontakte redaktionen som da vil sende supplerende materiale om:

Invitation til:

SCANDINAVIAN *Classic Car* FESTIVAL

Invitationen gælder deltagelse i en stort anlagt bilfestival med flere sammenhængende arrangementer, som vil finde sted hen over sommeren 1999. Det bliver øjensynlig det største klassiske bilarrangement, som nogen sinde har været afholdt i Danmark, Norge og Sverige. Der bliver chance for at vinde flotte præmier fra en fælles pulje på en halv million kr.

Alle veteranbilsinteresserede kan deltage uanset klubtilhørsforhold. Formålet er at få tilgang af unge friske kræfter omkring interessen for de historiske køretøjer og der er lagt op til at der også bliver særlige muligheder for børnene som enten kan deltage med tidstypiske trædebiler eller med hjemmefremstillede sæbekassebiler til lejligheden. Deltagere fra DK, N og S vil under venskabelige former dyste om de bedst restaurerede biler, de sjoveste tidstypiske udklædninger og de fineste børnebiler.

Bag begivenheden står folk fra Dansk Veteranbil Klub, Norsk Veteranvogn Klubb samt de svenske bilmagasiner Classic Motor og Nostalgia.

pjj



Monte-Carlo rally 1954

Det er ikke hver dag man i Politiken ser billeder af gamle Citroëner, men det skete alligevel den 30. okt. 98, da en nyudgivelse om forfatteren og kritikeren Thorkild Hansen blev anmeldt.

Selve anmeldelsen handler absolut ikke om biler, da Thorkild Hansen på ingen måde sættes i forbindelse med biler eller billøb. Men han har altid elsket usædvanlige rejsemål og transportmidler.... Og så har billedet af den gammel Six'er åbenbart inspireret billedredaktøren på Politiken...

Baggrunden for billedet i avisen er Thorkild Hansens lange og brogede karriere som skribent og anmelder, som også kom til at omfatte deltagelse i Monte-Carlo rally 1954. Den unge Thorkild Hansen havde studeret litteratur og havde "skrevet sig igennem" Paris fra 1947. Han tog først tilbage til Danmark i 1952, hvor han startede som kultur-anmelder på dagbladet Information.

En anmelder skulle på det tidspunkt klare alt, lige fra film- og musikanmeldelser, reportager om ungdomskriminalitet på Vesterbro, oversømmelser i Holland, Italiens valg og til interviews med franske stjernekuespillere. Han skulle sågar også dække det berømte Monte-Carlo Rally. Når en sådan begivenhed skulle "anmeldes" i et dagblad fandt Thorkild Hansen det mest interessant - selv at deltage og at lave en rigtig reportage. Det lykkedes åbenbart for ham, idet han var med som co-driver og observatør i et køretøj med slutfifrene .. 5020 - en Citroën 15 Six.

Billedet er beskåret så man ikke kan se det foreste kendingsbogstav, men af nummerpladetyper kan man se at der er tale om en plade med et bogstav og fire sluttal. Så er



spørgsmålet blot om der stod K, A eller måske X foran?

Slutfifrene, 5020, er vi ikke umiddelbart stødt på før og vil selvfølgelig gerne vide, hvem der mon lagde 15 Six til begivenheden. Hvem kørte? Vi ved det ikke, men kunne vel undersøges i resultatlister fra den tid, når vi ved at holdet havde start nr. 311. De er sikkert startet fra Oslo og vi ved fra Thorkild Hansen, at de sammenlagt blev de nr. 211 ud af 550 startende - "Givetvis den smukkeste placering dagbladet Information nogen sinde har opnået i det løb", som Thorkild Hansen selv udtrykker det i ærindringsbogen Søforhør...

Er der nogen som kan supplere historien er vi selvfølgelig stærkt interesserede... pij



“Epoque Auto” - Lyon 1998

Finn Lyster.

Torsdag aften d. 15. oktober stævnede Benny, Viggo og undertegnede ud fra Them for at komme til Lyon og se “Epoque Auto”-udstillingen, som i år blev afholdt for 20. gang.

Gulhild havde velvilligt stillet sin CX 25 Turbo til rådighed - tak for det! Irma havde smurt en mægtig madpakke og lavet en kande stærk kaffe, så vi kunne køre natten igennem. Benny havde høstet en stor pose æbler i sin have og indkøbt store mængder af juice og chokolade. Jeg havde faxet til hotellet at vi ville ankomme til Lyon sent fredag eftermiddag.

Klokken 22 forlod vi Them. Jeg havde fået et par timers søvn om eftermiddagen, så jeg fik første tur, mens Viggo lagde sig til at sove på bagsædet. Det er en sand fornøjelse at køre i en så motorstærk CX. Inden vi havde set os om, var vi i Tyskland, og så var det bare at lægge sig i “Plith-sporet”. Benny var co-driver på turen, så han forsynede hele tiden chaufføren med frugt, cola og juice.

Klokken 6 fredag morgen kørte vi ind i Frankrig ved Mulhouse. Vi havde besluttet os for at besigtige Henri Malartre museet, som ligger ca. 30 km. før Lyon. Der er en meget fin samling af både biler og motorcykler. Museet er grundlagt af Henri Malartre, som egentlig startede som autoophugger helt tilbage i 20'erne. Én af perlerne er en mægtig stor Mercedes, som blev specialbygget til Adolf Hitler.

Resten af eftermiddagen brugte vi til sightseeing langs floden i Lyon.

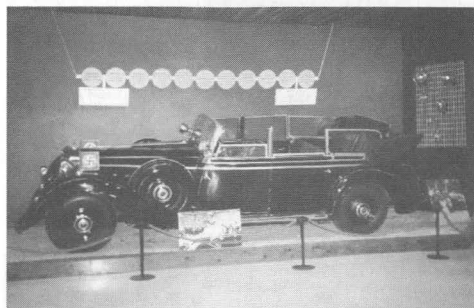
Vel ankommet til vort hotel fik vi turens første øl, inden vi gik ud for at gøre lidt indkøb i et supermarked. Aftensmaden blev indtaget på kineserrestaurant.

Lørdag morgen stod vi tidligt op, så vi kunne være på udstillingen når den åbnede.

Den var blevet væsentlig større siden vi sidst var i Lyon for fire år siden. I år var der over 20.000 m² udstillingsareal. 35 klubber var repræsenteret og 150 stumpemarkedshandlere var også mødt op.

Viggo og Benny nyder udsigten fra Henri Malartre-museet ind mod Lyon. Her i den triste vinter er sådan et landskab jo et herligt syn!

Herunder ses Hitlers 4 tons tunge Mercedes fra 1942, med 48 mm tykke ruder. Denne model vælter nok ikke så let...



Benny studerer en mulig afløser til Hanomag'en. Derunder nogle billeder af biler til salg udenfor udstillingen.



Endvidere var der specialudstilling af både Peugeot og Renault, samt salgsareal både inde og ude for hele biler.

Af Citroën'er der var til salg kan nævnes: C4F Conduite Interieure i god stand til FF 19.500,-, 2 stk. 11 Familiale, flere D-modeller, BX 4TC i rallyudgave og en SM Automatique.

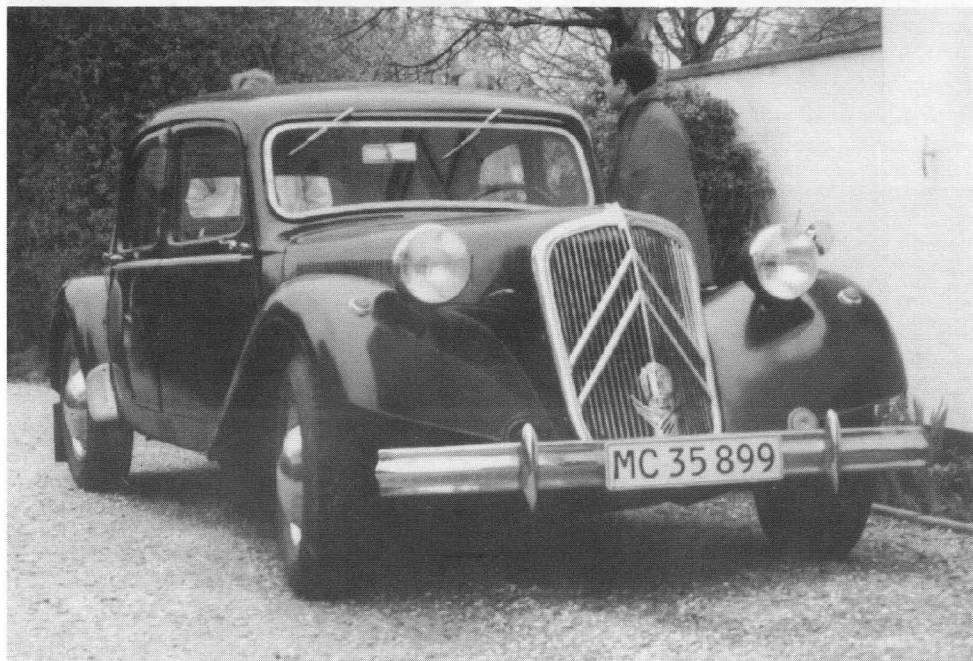
En meget fin og original Mercedes 190 SL Cabriolet fra 1958 blev solgt for 80.000,- FF.

Indtil ved middagstid troede vi at vi var de eneste danskere der var tilstede, men så pludselig blev jeg råbt an af Per og Thomas Bødker. De var på vej hjem fra sommerhuset i Sydfrankrig.

Hen på eftermiddagen måtte vi se i øjnene at vi ikke havde mere plads i bagagerummet. Der var ellers mange flere ting som vi godt ville have haft med hjem. Klokken 17 satte vi os i agestolen og kørte hjem. Søndag morgen klokken 9 havde vi tilbagelagt 1670 km og var tilbage i Them til morgenkaffe og rundstykker.



Hvor blev den mon af?



I foråret 96 havde TAD arrangeret skovtur til Vestsjælland - nærmere betegnet til Asnæs hvor Kjeld og Jette Mahler bor. Turen startede med morgenkaffe hos Kjeld og Jette og gik senere på dagen rundt til Vesterlyng og Ordrup Næs.

Ved den lejlighed kom en af værtsfolkernes venner, kunstmaler Poul Nielsen, forbi i sin meget flotte og originale (og næsten for alle deltagere), ukendte 15 Six fra 1949.

Poul Nielsen har haft 15'eren i næsten 35 år og har brugt den flittigt. Vi, der ikke kendte vognen, kastede os straks ud i fotografering og der blev i juli 96 (T.S. nr. 80) bragt et par billeder af bilen i forbindelse med omtalen af den hyggelige, men ret regnvåde og kolde skovtur.

Poul Nielsen brugte på det tidspunkt vognen dagligt og var ikke synderlig interesseret i at blive medlem af vores klub. "Det er

jo "bare en gammel Citroën", som han sagde.

Vognen skulle ifølge Poul Nielsen være købt på den Franske Ambassade og det skulle forklare hvorfor den var i så god stand. Selv havde han den indregistreret fra midten af 60'erne til slutningen af 70'erne. Bilen blev primært brugt til kørsel rundt på Odsherred i sommerhalvåret og han havde en lejlighed ved Søerne i København, hvor han boede om vinteren. Kjeld fortæller at P.N. passede godt på bilen og bl.a. kørte med den til Frankrig flere gange - uden at være overdrevet entusiastisk omkring den.

Mod slutningen af 1970'erne mistede interessen og den blev afmeldt og henstod i en garage v/Vallekilde i næsten 10 år.

Senere flyttede Poul Nielsen til Veddinge nordvest for Asnæs og Kjeld Mahler lærte P.N. nærmere at kende. Overfor Kjeld (der

jo også kører 15 Six) var han imidlertid ikke altid særlig hjælpsom når det f.eks. gjaldt lån af dele til kopiering o.lign. Poul Nielsen havde mange originale reservedele liggende fra turene i Frankrig, men han gik nødig af med noget. Delene blev brugt til at holde den gamle 15'er kørende.

Mod slutningen af 1980'erne fattede P.N. igen interesse for bilen og fik den påny indregistreret. Det forklarer hvorfor bilen, som havde samme ejer i næsten 35 år ikke havde gamle, men nye, nummerplader da vi så den i Asnæs.

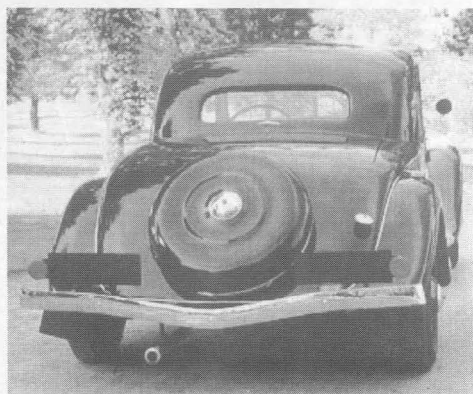
Fra Kjeld Mahler har vi erfaret at Poul Nielsen døde i september, men at han allerede i foråret 98 solgte vognen. Vi ved ikke til hvem, men er der nogen i klubben, som er stødt på MC 35 899 på Sjælland eller andre steder i landet, vil vi gerne vide det? Det var jo sjovt at vide hvem der er den nye ejer og det er da også muligt at den nye ejer kunne have glæde af et medlemsskab i vor klub!

Kjeld Mahler fortæller at Poul Nielsen var meget indstillet på at bilen skulle blive her i landet, så mon ikke vi kan gå ud fra at den findes her - et eller andet sted.... Men hvor? Vi hører gerne nærmere. pjj

Torsten Vig tager bilen nærmere i øjesyn i 1996..



Normale Coupé 1936



Henrik Lundberg, som er en af vore trofaste medlemmer i Sverige (der er omkring 20 abonnenter på Attraction i Sverige) har sendt oplysninger om en interessant bil, som står til salg i Australien.

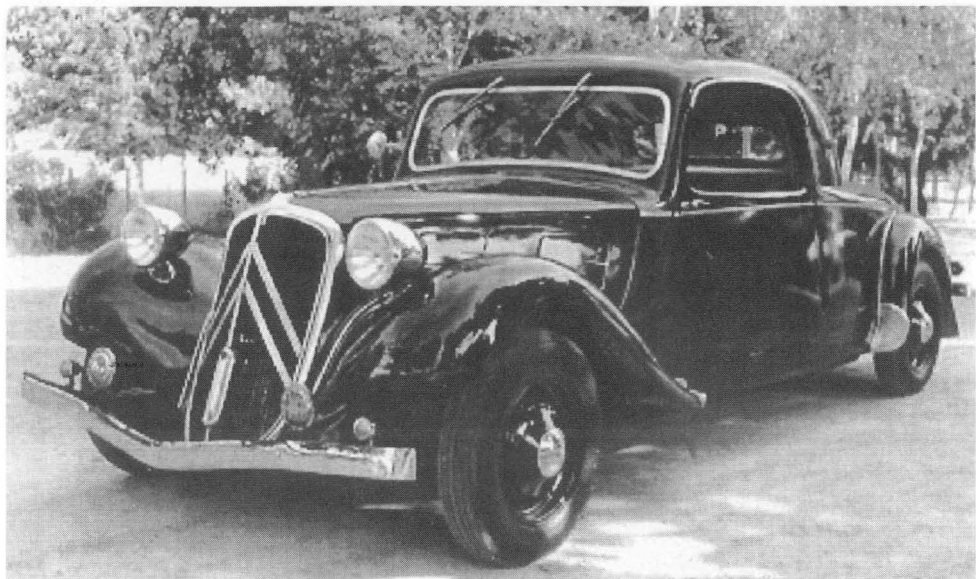
Henrik medsender flere fotos af vognen fra mange vinkler, men desværre er billederne i en ret grell opløsning, øjensynlig fordi de har været igennem en dårlig printer, men vi bringer alligevel et par stykker her...

Stelnummeret er 121.357 og ejeren er Sam Scales, som annoncerer vognen til salg for 28.000 £. (ca. 330.000 kr. !!). Den beskrives som værende i fantastisk god stand, venstrestyret, nylakeret i mørk grøn - næsten sort og med alt interiør fornyet. Alle ruder er desuden fornyet i forbindelse med restaureringen (hvorfor mon egentlig?). Det beklages at grillen nok ikke er den originale, men at den stammer fra en 15 Six

Det er helt klart den mest sjældne Traction-model vi her har med at gøre, så man spidser straks øre. De som kender Henriks perfekte BAX 725 i sølvmetallic lakering har en fornemmelse af hvordan denne specielle traction skal se ud.

Den australske bil ser ud til at være i fin stand og restaureret til høj standard. Men det er ikke for at være kontrær eller ne-

Normale Coupé 1936 (fortsat)



gativ, men der var straks et par ting, som får alarmklokkerne til at ringe både hos Henrik og undertegnede - i stil med da vi granskede de første billeder af cabrioletterne fra Vietman.

- Fordøren mangler de karakteristiske dråbeformede pyntelister lige bag håndtaget, som findes på både coupé og cabriolet.

- Dørens runding omkring glasset ser mindre "rund" ud i hjørnerne og ligner mistænkeligt en fordør fra en almindelig traction, som er gjort en smule længere...

- Bagkanten af døren er for lodret i sammenligning med foto af originalen, hvor den er mere skrå.

- Tagets møde med bagsmækken, hvor lugen til bagagerummet er nedfældet, er meget "fladt" på australieren mens det krummer mere på Henriks.

- Endelig er grillen som tidligere nævnt forkert og de monterede pyntelister på dør, torpedo og tagreender skal slet ikke være der...

- Ventilationsklapperne i motorhjælmen ud

til at være for små og er desuden galt placeret i hjælmsiden....

Alt ialt en del mærkværdige detaljer som sætter spørgsmålstegn ved bilens ægthed. Jeg tror faktisk ikke at der er tale om en original coupé... Jeg tror der er tale om en godt eftergjort replika på basis af en berlinemodell. I forlængelse af analysen af foto'erne følger her et par supplerende spørgsmål:

Hvordan skulle bilen være blevet så dårlig i karrosseriet, at restaureringen "udvisker" de oprindelige smukke krumme former i bagpartiet?

Hvordan kan man ved restaureringen overse en så vigtig ting som pyntelisterne på dørene?

Hvorfor undlader man ved restaureringen at gøre det rigtigt f.eks. vedr. kølergrill og indboring af blinklys på karrosseriet lige bag døren?

Man får uvægerlig den tanke at de som har

restaureret/bygget bilen faktisk ikke har vidst, hvordan den skal se ud og ikke har haft adgang til de velkendte bøger/ Citroënblade som står på alle Tractionister bogreoler..

Situationen i den dyrere ende af veteranbilmarkedet (og det gælder selvfølgelig mest de helt sjældne mærker som f.eks. Bugatti, Delahaye, er efterhånden er noget speget. Høje priser på særlige modeller har efterhånden har gjort det rentabelt for dygtige håndværkere at eftergøre originalbiler i form af replika'er. Det samme ser ud til ske efterhånden med tractionen.

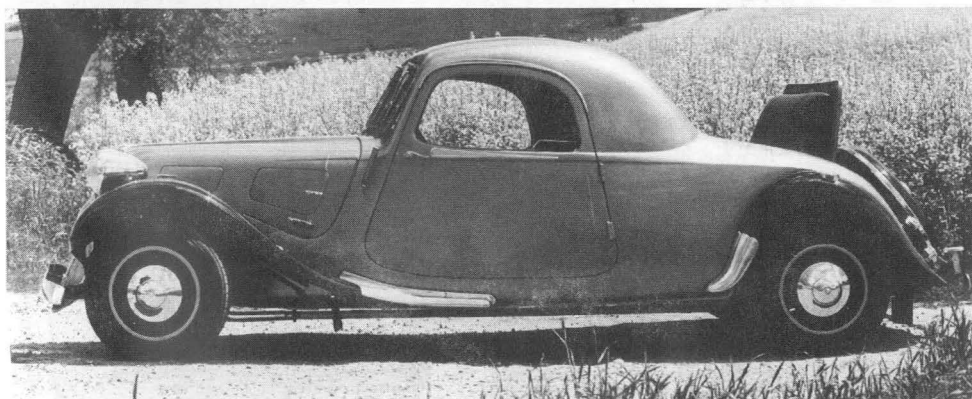
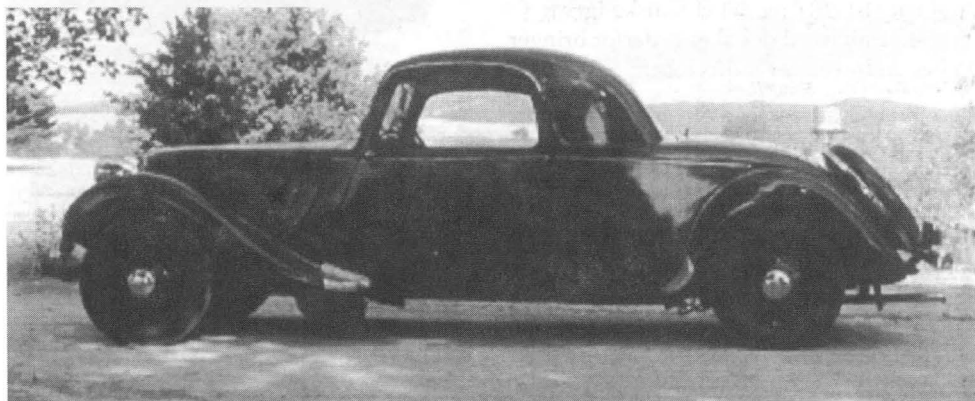
Hvis ikke mærkeklubberne, med den viden de faktisk råder over, træder ind og f.eks. tilbyder en slags "certificering" af biler - til gavn for både sælger og køber - så betyder

det at en del købere kommer galt af sted ved at købe af en helt eller delvis forfalsket bil...

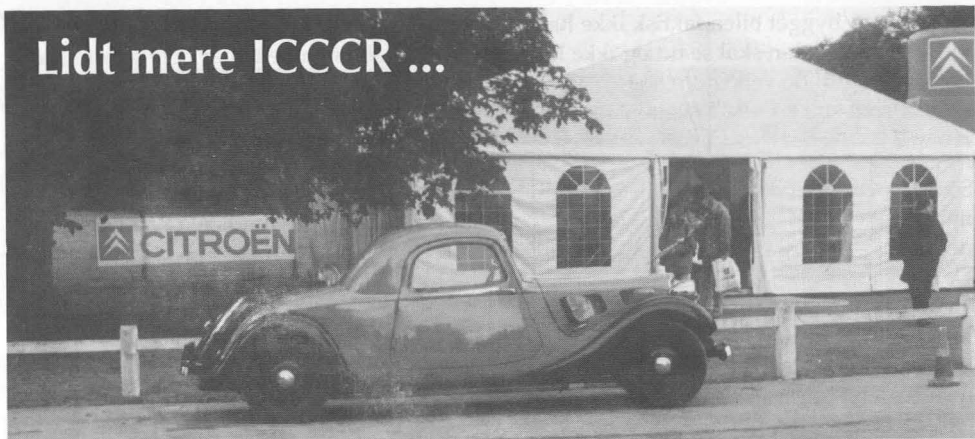
Mærkeklubberne bør efter min mening til tydeligere at signalere hvordan de forholder sig til efterligningerne. Er det ok. hvis de opfylder visse mindstekrav, eller skal man kæmpe mod med næb og klør.

I denne sag, med coupéen fra Australien, ser det ud til at endnu en impulsiv Citroënelser kan snydes til at købe katten i sækken. Det er svært at gennemskue

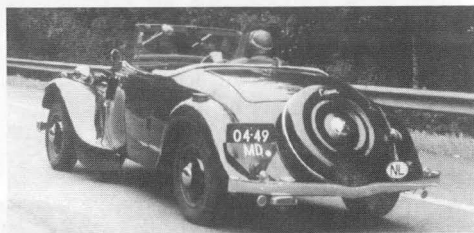
En almindelige gennemgang af sådan en bil på et klubmøde (hvis det ellers kunne lade sig gøre) vil med sikkerhed kunne give svar...
pjj



Lidt mere ICCCR ...



I sidste nummer bragte vi en "bred" artikel om alle de mange indtryk, som kunne opleves på det ICCCR i Belgien i august. Som Jens Møller Nicolaisen skrev, er sådan et træf bare STORT og det er vanskeligt at overskue alt hvad der sker.... derfor bringer vi her endnu et par indtryk her..



Den engelske redaktør i Floating Power, Glen Robb, har forresten den samme oplevelse af det STORE træf, nemlig at det er vanskeligt at nå at mødes med de mennesker man gerne vil mødes med, selvom man positivt ved at de er til stede et eller andet sted iblandt de tusinder, som myldrer rundt på pladsen....



I stedet for at fare rundt og blive frustreret kan man vælge at fordybe sig lidt i et særligt tema og så prøve at få nogle mere specielle indtryk med hjem fra det.

Jeg valgte, hvad der nok ikke kan overraske mange, at prøve at få billeder med hjem af alle deltagende Traction coupé og cabrioletter. En del af dem, bl.a. den eneste med sikkerhed ægte 15 Six cabriolet fra USA, blev vist i sidste nummer, derfor vil jeg blot plukke lidt i billedsamlingen denne gang.



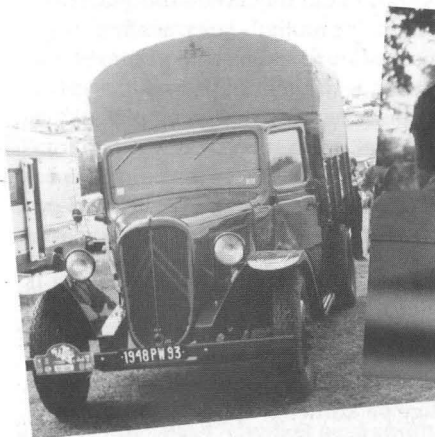
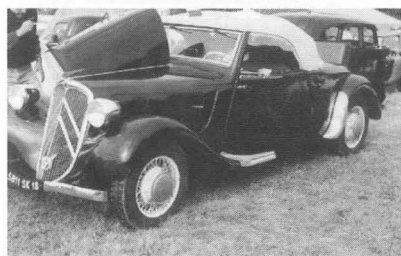
Jeg fik billeder med af ca. 25 coupéer og cabrioletter til mit register - en del er selvfølgelig nogle man har mødt før, men der var faktisk også en del, især belgisk ejede cabrioletter, som jeg ikke kendte. pjj

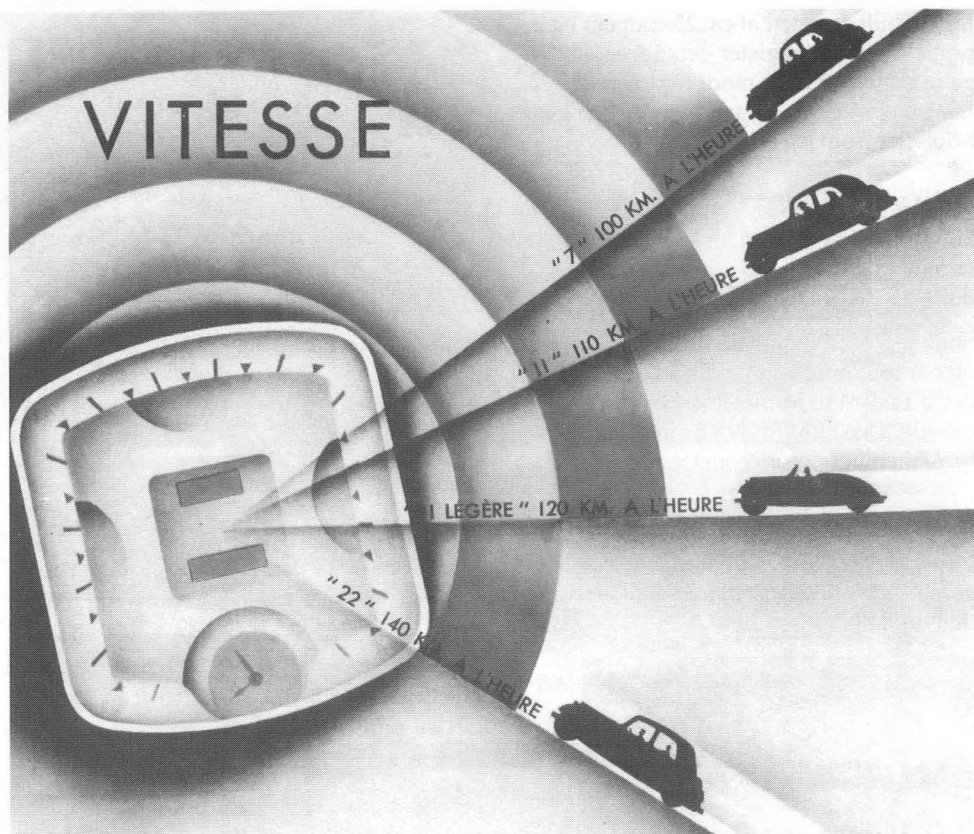
og sidste nyt:

Sune Pelle Borregaard, deltog sammen med familien og den gamle grønne 15 Six'er i det 11. ICCCR i Chevetogne.

Sune tog ca. 250 digitale billeder i Belgien og har foreløbig lagt ca. 100 af disse billeder ud på en til formålet konstrueret hjemmeside. Den er at finde på adressen: " <http://members.xoom.com/icccr/>".

Vi synes det er et rigtigt godt initiativ og har været på siden og kigge... Der er mange gode billeder af både køretøjer og deltagerne -. kig selv og hent evt. billeder ned til den digitale fotosamling..





Brochuregrafik...

Tråctionen blev som bekendt produceret i mere end 23 år. Det er sjovt at se, hvordan det tilhørende salgsmateriale - og især brochurerne (i modsætning til produktet!) hele tiden har været tilpasset tidernes mode og mere kunstneriske strømninger inden for det grafiske.

Selvom Citroëns "guldalder" m.h.t. til brochurermaterialet absolut må være de tidlige 60'ere, med det franske reklamebureau Delpires fantastiske brochurer for især D-modellerne som højdepunkt, er der også fine eksempler på "moderne" grafisk kunst blandt traction-brochurerne.

Stilretningen i slutningen af tyverne og begyndelsen af trediverne, med funktionalis-

men som udgangspunkt var et oprør mod krummelurer, dikkedarer og ornamentik. En hyldest til det moderne samfund, hvor meget nyt var muligt - f.eks. at almindelige mennesker kunne ta' med fly! Dette blev afspejlet i både arkitektur, produktdesign og ikke mindst i grafisk design og plakatkunst. Én af de helt store stilskabere var den franske plakatkunstner A.M. Cassandre (mon ikke de fleste kender hans oceandamper- og togplakater, eller f.eks. Dubonnet-manden).

Illustrationen herover er fra 1934. Den er ikke lavet af Cassandre, men er så tæt på i stilen at den ligeså godt kunne have været det.

Fart - den helt nye lave bils profil - det er tiden lige på kornet!!!

-jmn.



Copenhagen Classic Car Cup

Det lykkedes igen i 1998 at gennemføre motorløb i Københavns gader, idet CCCC - blev kørt i gaderne omkring Christiansborg søndag den 6. september.

Deltagelsen var stor fra ind og udland med 170 deltagende biler, hvoraf især den ældste førkrigsklasse med ikke mindre end seks store Bentley's (verdens hurtigste lastbil) tiltrak sig stor opmærksomhed.

Begivenheden har været temmelig godt beskrevet i blade og på diverse TV-kanaler, så der er egentlig ikke grund til en større omtale af begivenhederne her - hvis ikke lige det havde været for redaktørens "ensomme" Traction der deltog som den eneste Citroën. I det hele taget må det konstateres, at franske mærker var overordentlig underrepræsenterede, idet der foruden Tractionen, kun var én anden fransk bil nemlig - Christer Svensson i Renault Alpine A 110 årgang 65.

Uanset, hvad der blev kørt i, skal jeg love for at det var et par rigtig sjove dage. Der blev gået til "stålet", hvilket også resultere-

de i en række småsammenstød og tekniske "breakdowns" - især i de hurtige sportsvognsklasser.

For Tractionen blev det til en beskedent 7. plads i den samlede stilling i klasse B efter et par snævre heats og tætte nærkampe med Henrik Schou Nielsen i Riley Imp 34, Henrik Høgsbro MG TC 1946 og Peter Kjul i Morris B special.. (nyfremstillet i 1998).

Jeg "slap" med et knækket udstødningsrør. pjj



Et lille nostalgisk foto fra de glade 50'ere, hvor Egede Søgård kørte "jordbanerace" med Svend Petersens 11 Sport Cabriolet.

KØB & SALG

TRACTION-ANNONCER er naturligvis gratis - kontakt redaktionen!

Sælges:

Mange nye og brugte dele til B11.

Henvendelse: Finn Lyster, 86 84 72 49

1955



Sælges:

Citroën Berline 11, 1954, men er vistnok produceret i 1953. Sort. Renoveret i 1989/87 - dog er bremserne renoveret igen i 1998. Er indregistreret - sælges grundet huskøb. Prisdé kr. 58.000

Peter Reinholdt 40 14 47 11

Søges:

Hvem har et skrotvrag af et 11'er-karosseri, helst en normale fra 1940-52 (før kuffert-model) stående, som man kan snitte lunser af? Jeg får formentlig brug for hele højre skinke, måske A-stolpen med, eventuelt også et stykke ind over forruden....

Jens Møller Nicolaisen, 35 39 53 20.

Fra den forunderlige søndag i september, hvor vejret artede sig vel og de halvgamle "sports-vogne" i klasse B afventer start...

