



ATTRACTION 223

36.årgang·maj 1999



TRACTION SPECIAL

Traction Avant Danmark



Bestyrelsen:

Formand:

Torsten Laursen Vig

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

Kasserer (indmeldelse):

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.

Andre klubaktiviteter:

Klubbibliotek, arkiv og butik:

Erik Hougaard

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

Værktøjsudlån - øst:

John Reece

Nakskovvej 102,
2500 Valby. Tlf: 36 30 74 02

Værktøjsudlån - vest:

Erik Hougaard

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

Vognregister:

Torsten Laursen Vig

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

Hjemmeside:

www.traction.dk

Klubbens gironummer: 828-0584

Redaktion:

Jens Møller Nicolaisen

Ravnsborggade 5A, 4.th.,
2200 København N. Tlf: 35 39 53 20.
e-mail: jmn@traction.dk

Peter Juel Jeppesen

Strandgade 10B, 3.,
1401 København K. Tlf: 32 54 14 27.
e-mail: arkpeter@post4.tele.dk

- *Vi træffes også om dagen på:*

Tlf: 33 93 42 90 · fax: 33 32 35 88

Bladet udkommer 6 gange årligt; næste nummer omkring 1. juli. Deadline til dette nummer: 1. juni med morgenposten.

Vi er glade for at få tekst på diskette eller pr. e-mail!

Artikler i bladet er ikke nødvendigvis udtryk for klubbens eller redaktionens synspunkter.

Fra formanden...

Når dette læses, er det i et blad med helt nyt design. Vi har som tidligere nævnt valgt at ændre bladets design for at gøre det mere lækkert og nutidigt, og jeg håber meget at det vil falde i medlemmernes smag. Også set i lyset af at det bliver dyrere, og dermed vil medvirke til en kontingentforhøjelse.

Selvom bladets ydre forandrer sig, kan jeg dog love, at indholdet vedbliver med at være det samme, nemlig det I medlemmer sender ind til redaktionen. Derfor, fat pennen kære venner og lad os få et ekstra godt blad.

Som nævnt i sidste blad har Citroën Danmark i år 75 års jubilæum som importør og der har i den forbindelse været afholdt to udstillinger, én i Øksnehallen i København og en i Musikhuset i Århus.

Udstillingen i Øksnehallen er p.t. overstået og var en stor succes. De udstillede biler var en blanding af helt nye modeller og historiske Citroëner. De 4 tractioner på udstillingen var venligst udlånt af medlemmer af TAD, der på den måde bidrog til en fornem præsentation af den epoke i Citroëns historie – Tak for det.

Jeg ved at også til udstillingen i Århus har flere medlemmer stillet deres tractioner til rådighed. Mere om Jubilæet her i bladet.

Jeg er i den sidste tid blevet kontaktet af flere, der har udtrykt ønske om at blive medlem, og det er en meget glædelig udvikling der er i gang. I den forbindelse er også flere tractioner blevet handlet og er kommet frem i "lyset" igen.

Anmeldelsesfristen til sommertræffet er nu overskredet. Så hvis du påtænker at deltage, skal du skynde dig at kontakte træfgruppen, så de kan få alt omkring sommertræffet til at fungere i god tid.

I forbindelse med træffet skal jeg - igen - gøre opmærksom på at det ikke er en betingelse at man har en kørende traction for at deltage. Man må meget gerne komme selv om "projektet" ikke er blevet færdigt. Det er vigtigt at deltage, og på den måde møde andre medlemmer og måske få lidt inspiration til "projektet" hjemme i garagen.

Jeg har erfaret at man i visse amerikanske mærkeklubber møder op til det årlige træf med sit restaureringsprojekt på en autotrailer, men det behøver i altså ikke til vores sommertræf.

Vi ses derude.

Torsten Laursen Vig

Sommertræf 1999

Så det er nu, hvis man skal være med! Har du ikke fået tilmeldt dig, så ring til Johnny Hansen, tlf: 56 82 09 19; hellere idag end i morgen!

Iøvrigt er der lavet en ændring i programmet, idet generalforsamlingen er flyttet fra fredag aften til søndag morgen.

Altså:

Generalforsamling i TAD søndag den 22. august 1999 kl. 9.30.

Det bliver formentlig den sidste i dette årtusind...



Redaktionelt

Ja, så er vi altså gået i luften med et nyt Attraction! Faktisk er det nok mere korrekt at sige, at vi befinder os lige midt i fødselen. Når fire klubber indgår i et samarbejde som dette, er der mange mennesker involveret. Det kan nemt medføre kommunikationsproblemer, misforståelser og meget andet grimt - og når vi, der skriver og producerer bladet, et stykke tid fra skrivende stund ser resultatet, vil der sikkert være mange ting, vi gerne ville have lavet om, men så er det for sent.

Vi bestræber os på at få et nyt Attraction, der er mere homogent, men som stadig afspejler forskellene på de 4 klubber. Der er mange aspekter i det, ikke mindst på det rent tekniske område - og især her i begyndelsen kan vi nemt rende ind i mange problemer. Det må vi bede alle om at bære over med - vi skal nok få tingene klaret hen ad vejen.

En vigtig ting er det, at vi alle - fra samtlige klubber - der sidder og arbejder på et bedre blad, er fulde af forventninger om, at det ender med et positivt resultat i løbet af de næste par numre. Og alle var vi enige om, at det "gamle" blad var godt, men trængte til fornyelse.

Den optimisme, som vi oplever i de 4 redaktioner, giver os naturligvis lysten tilbage til at udfolde os - skrive artikler og gøre en indsats for, at ikke bare bladets udseende bliver bedre, men også indholdet! Dét har der ikke været så megen tid til at arbejde med denne gang, men det skal nok komme, efterhånden som vi får de tekniske og layoutmæssige problemer løst!

Layoutmæssigt rummer det nye format også en masse nye muligheder, hvor vi i starten måske kommer til at famle os lidt frem. Vi er jo kun lige begyndt at arbejde med det.

Bladet er klubbernes livsnerve og den eneste forbindelse mange medlemmer har med deres klub. Et nyt og bedre blad vil være en styrke for klubberne - til glæde både for de mange medlemmer, der blot læser deres blad, og for de medlemmer, der har en mere aktiv rolle i deres klub.

Jeg er sikker på jeg taler for alle os, der laver Attraction, når jeg udtrykker min optimisme for fremtiden! Vi er på vej.

Iøvrigt er det ved at blive sommer - og så skal vi ud at køre!

-jmn.

Det bedste "Citroën-fortids-foto" 1999!

Glem ikke vor store fotokonkurrence! Tag kameraet med på ferieturen, hvad enten du tager til Ølby Lyng eller Provence! Send dit bedste Citroën-fortids-foto til redaktionen inden 1. oktober og deltag i kampen om et par gode flasker vin!

Bidrag kan naturligvis sendes allerede nu!

-red.

Tur til Retro Seclin den 7-9 maj:

Vi kører et par privatbiler til marked i Nordfrankrig i denne weekend.

Markedet er i år flyttet til en lille by ved navn DOUAI som ligger ca 30 km fra Lille. Afgang fra Midtjylland fredag aften, hjemkomst natten til mandag. Ring til Finn for nærmere oplysninger.

Lokalmøde den 15. maj

Lokalmøde hos Nordjysk Kobling i Støvring klokken 13.00.

Vort medlem Peter Dahl vil vise os rundt på firmaets nye fabrik, hvor der produceres både callipersæt og koblinger. Dagen slutter hos Eva og Hans Henrik i Ålborg.

Hurtig tilmelding til Finn Lyster.

Sommertræf 20-22. august

- med generalforsamling søndag d. 22. august, kl. 9.30.

Sted: Karrebæksminde v. Næstved. Tilmelding: NU! Se her i bladet.

Septembertur

Der bliver formodentlig også tur til stumpemarked ved Lille fra den 17.-19. september, så reserver allerede nu denne weekend.

Søndag d. 19. september

Marked hos Citroën i Bådehavnsvej, København.

Gearkassemøde 2.-3. oktober

Lokalmøde hos Christian Friis vedr. gearkasser.

Flere oplysninger i næste blad.

Klubmøderne i Roskilde holder pause indtil efteråret....

Citroën i Øksnehallen

I alt 75 biler var udstillet på Citroën Danmarks stort anlagte og meget smukke jubilæumsudstilling i Øksnehallen på Halmtorvet i København, i dagene 26. marts til 5. april.

At bruge Øksnehallen til en udstilling af denne art, har været noget af et scoop for Citroën. Ikke blot er det et ualmindelig flot rum, men stedet forbindes til daglig med begreberne kunst og kultur; begreber som vi jo gerne ser knyttet til vort bilmærke! En flot måde at markere Citroën Danmarks 75-års jubilæum på!

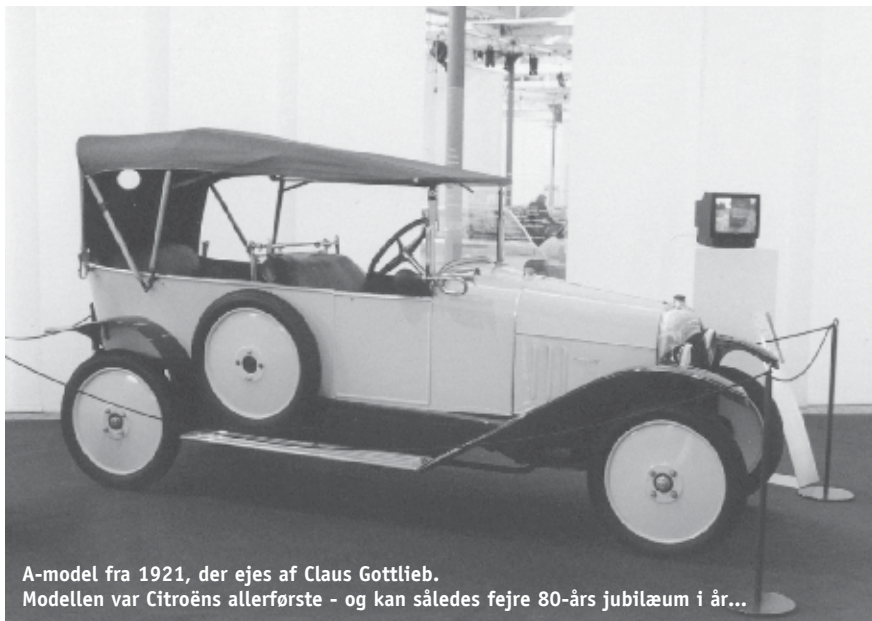
Udstillingens tema var naturligt nok nytænkning - innovation - gennem 75 år (hvilket må betyde *dansk* innovation, da Citroën som bekendt har fremstillet biler i 80 år!) Med dette som fællesnævneren kunne man så opleve det historiske, de nutidige og fremtidige Citroën'er.

Historien var fornemt repræsenteret med 25 biler, hveriblandt 4 Tractioner fra vor klub: Peter Smidt Jensens 15six 1952, Peder Grønborgs 11 Sport 1946 og redaktionens to; Peters cabriolet 1938 og min varebil fra 1950. Men som det fremgår af disse sider var der mange andre særdeles spændende historiske køretøjer - ikke mindst TPV'en fra 1939, som det var lykkes at få hertil.

På trods af påske - og meget, meget flot vejr udenfor, blev udstillingen en kæmpe succes med over 11.000 besøgende og fin presseomtale. Godt klaret!

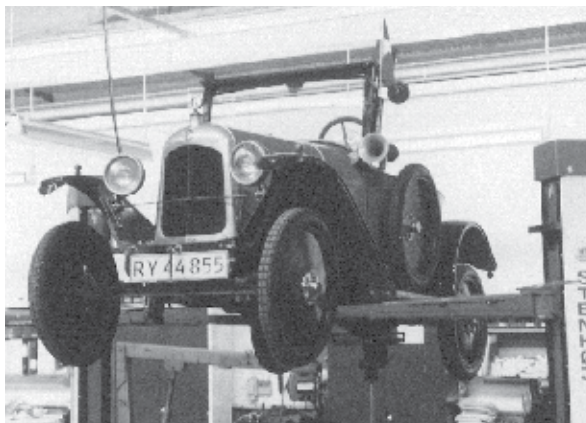
-jmn.

Vi håber i næste blad at kunne vise fotos fra fortsættelsen i Århus, i dagene efter påsken...



A-model fra 1921, der ejes af Claus Gottlieb.
Modellen var Citroëns allerførste - og kan således fejre 80-års jubilæum i år...

INNOVATION  **TION** **75** *gennem* **ar**



Lars Cramer-Petersens 5CV fra 1922 er blandt de ældst bevarede af modellen, med meget lavt chassissnummer. Bilen er i sin tid solgt hos Kragholm & Langer, dansk generalagent for Citroën før de selv etablerede sig i Danmark. Her ses den på liften til fjederbankning hos Citroën i Bådehavnsgade, forud for udstillingen.

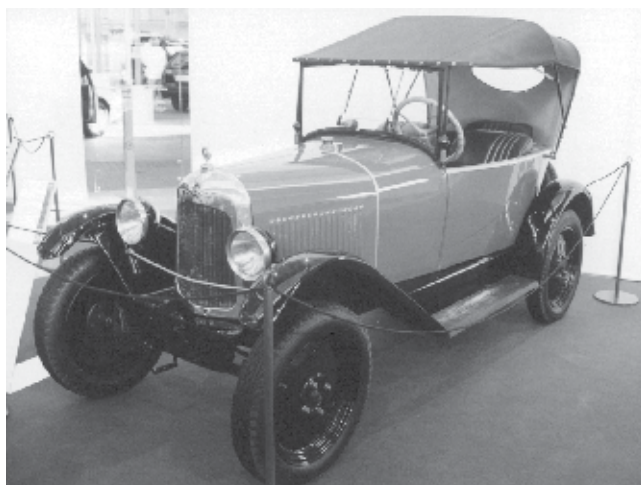


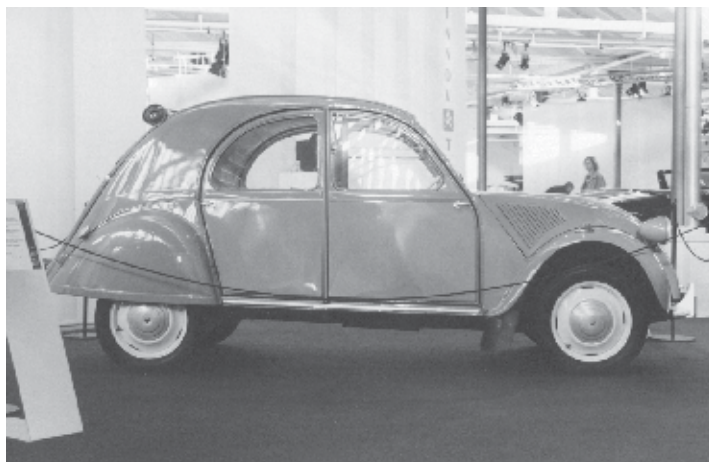
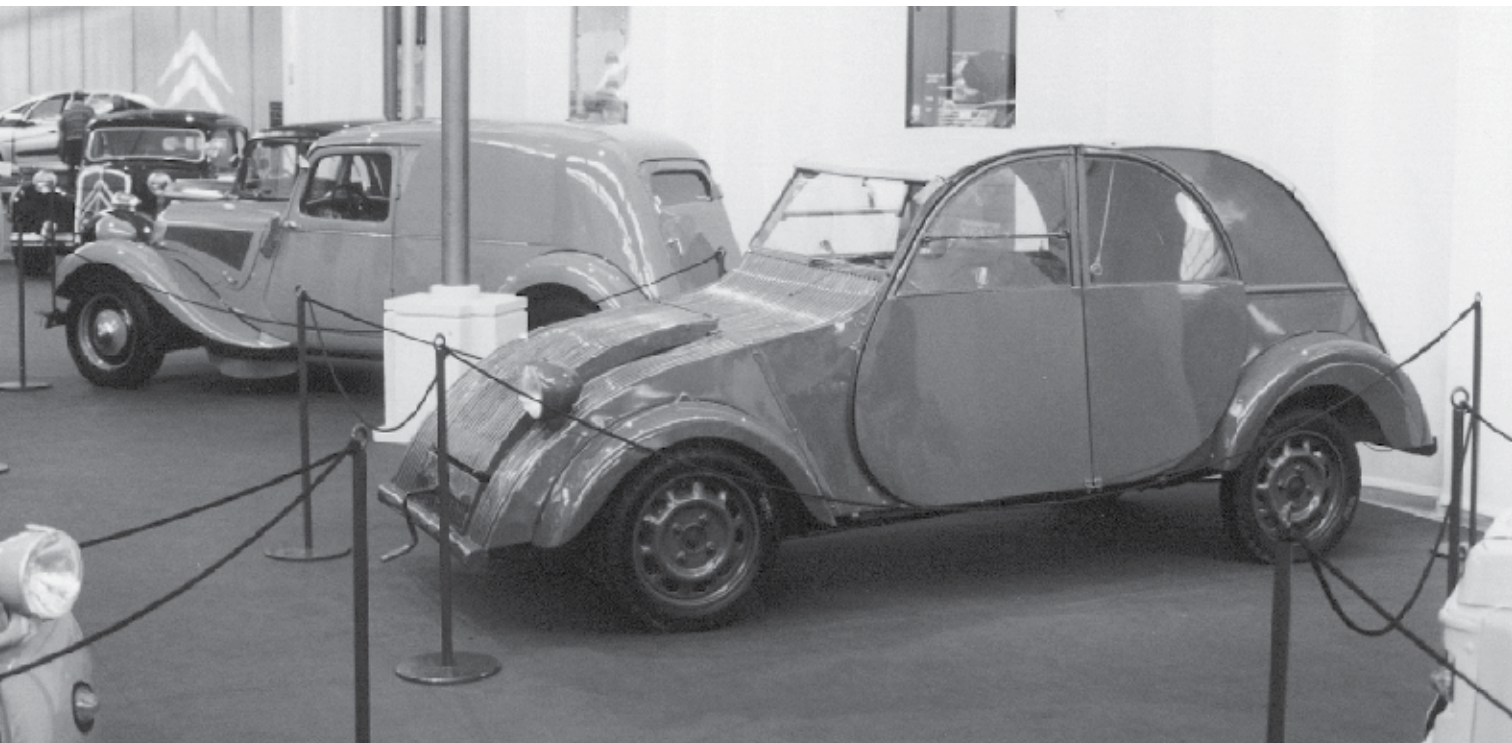
B14 Torpédo Commerciale 1927 (herover), tidligere Steen Jensen, Hillerød, ejes nu af Lars Cramer-Petersen (på billedet i samtale med Ellen Nørregaard fra Citroën Danmark).

Til højre for den ses igen A-modellen fra 1921; udstillingens ældste bil.

Citroën Danmarks egen 5CV, er fra 1924. Den 3-personers "Kløverblad"-model blev introduceret dette år og adskiller sig i øvrigt fra tidligere 5CV-modeller ved bl.a. at have afrundede skærme og såkaldte ballondæk.

Bilen er restaureret hos Citroën i 1980'erne, men har vist ikke været ude at køre siden...



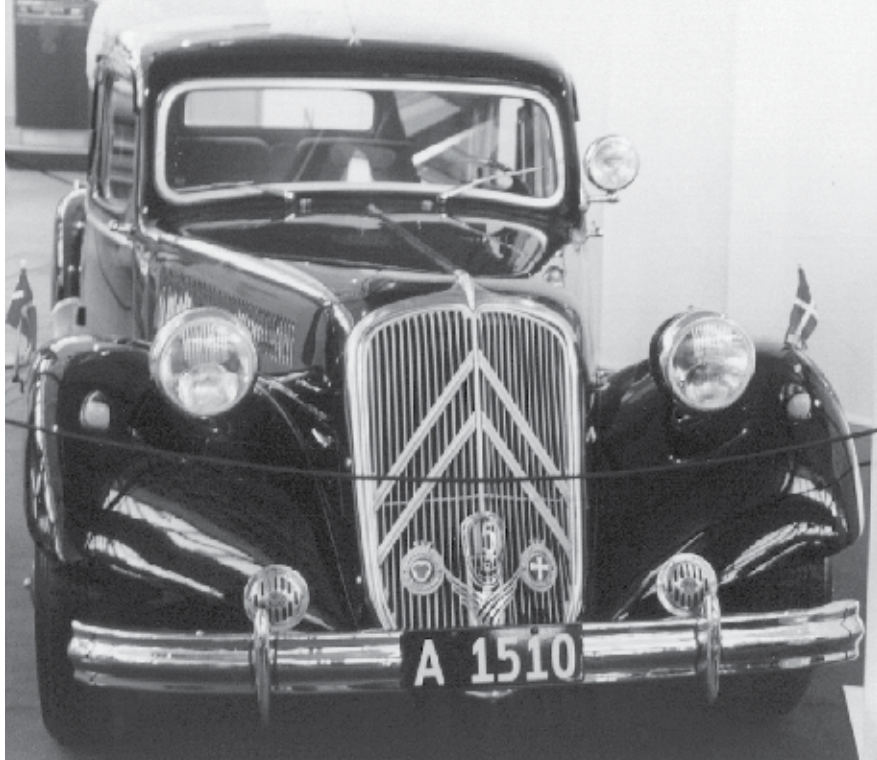


Et flot bidrag til den historiske afdeling - selvom den er meget lidt dansk: TPV'en; 2CV-prototypen fra 1939, som der blev lejlighed til at studere i detaljer. (Se også Attraction 217). Bag den traction-afdelingen, med varevognen, Peder Grønborgs Sport og Peter Schmidt-Jensens 15six. Bagest i billedet anes fremtiden: endnu en prototype, nemlig den nye Xsara Picasso, der kommer til Danmark om et lille årstid.

Til venstre herfor ses Kaj Sørensens fine 2CV AZ fra 1959, smukt restaureret i original (dansk) lyseblå farve.

Alle der stillede biler til rådighed til udstillingen var så heldige at få bilerne poleret af professionelle bil-sminkører. Se, hvor de skinner...!

Alle 4 tractioner var i øvrigt forsynet med de nye, hysterisk korrekte nummerplader.





Nyeste "historiske" bil var en ZX

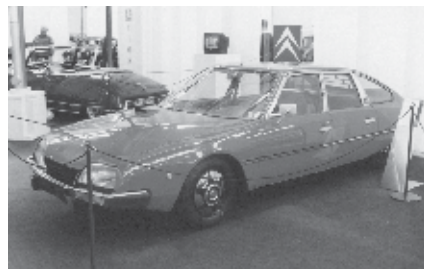


D-modellerne var fint vist med Gert Bue Larsens 1956 DS19, Søren Rønsøvs 1969 ID19B, Peter B. Nielsens 1974 DS23ie Pallas og Peter Schmidt Jensens flotte Chapron Cabriolet.
Men vi savnede den hvide SM!!!

På udstillingen kunne man igennem dagene se ialt 3 stk. Xsara Picasso (...alle tre fremstillede prototyper). I foyeren stod denne, efter sigende en ren mock-up, med døre, der ikke kunne åbnes. Salget af Picasso blev begyndt i Øksnehallen og adskillige blev solgt til levering næste år...

I foyeren kunne man også beskue en imponerende udstilling af modelbiler fra Finn Jørgensens enorme samling.





CX 2000 fra 1975 (uden Diravi). Ejes af Citroën i Vejle.

Conceptbilen C3 Lumiere siges at være et meget seriøst bud på en ny, lille Citroën i år 2002.

Denne udstillingmodel er fremstillet i ét eksemplar - bilen skulle kunne køre omkring 40 km/t; nok til at få det til at se ud af noget på en reklamefilm. Produktionsmodellen bliver sikkert noget hurtigere...



Udenfor kunne holdt både Berlingo og Saxo Électrique klar, hvis man skulle have lyst til en tur på strøm.

I anledning af jubilæet kan mange af Citroëns modeller købes i en særlig veludstyret serie - med navnet "Innovation".



Tekst og foto: jmn.

Tips om reservedele

Den svenske B11-klub har i mange år haft en velassorteret klubbbutik. De reservedele der er tilsalg består af både ubrugte originaldele, nyfremstillede indkøbt hos diverse kendte forhandlere og af nyfremstillede dele som klubben selv har fået produceret.

De ubrugte originaldele er opkøbt igen mange år hos forhandlere og værksteder i Sverige, Danmark og Frankrig, mens der stadigvæk var større lagere at finde. De dele er selvfølgelig igennem årene svundet ind da der ingen tilgang er mere, men hvis man mangler en helt speciel ting, kan det godt svare sig at tjekke om det findes hos den svenske klubbbutik. Det er også muligt at finde dele til de helt gamle modeller (1934-36).

De nyfremstillede dele købt hos forhandlere ude i Europa vil jeg springe over, dem kender vi.

Den svenske klub har igennem tiden fået fremstillet en del reservedele, mest dengang det ikke var muligt at købe tingene andre steder. I modsætning til mange af de ting man kan købe hos de store forhandlere, er tingene fra den svenske klub af meget høj kvalitet fuldt på højde med de originale reservedele.

Jeg vil i det følgende omtale nogle af disse dele.

Øverste bæreamsbøsninger

Når man skal renovere et fortøj er det meget sandsynligt, at det er nødvendigt at udskifte de øverste triangelakslers bøsninger. Det er i dag muligt at købe nyfremstillede aksler med nye bøsninger

eller man kan ændre konstruktionen ved at montere silentbøsninger fra Hans Brouwer i stedet for.

Det er også muligt at købe nye bøsninger i den svenske klubbbutik. Disse bøsninger er i understørrelse dvs. at hullet i bøsningerne er 21,5 mm i stedet for 22 mm som de originale. Derved er det muligt at genbruge de originale aksler efter en renovering, hvor de enten drejes eller slibes ned til 21,7 mm forudsat at de selvfølgelig ikke er for slidte. De sidste 2.5 tiendedele mm fjernes med en rival, når bøsningerne sidder i trianglen. Denne form for renovering har den fordel at man har nogle aksler, man ved kan holde.

Nyfremstillede aksler

Jeg har set mange forskellige nyfremstillede aksler, bl.a. sælger C. Renel nogle med bøsninger. Disse, der koster 500 ff. pr. stk ser ved første øjekast nydelige ud, men et nærmere eftersyn afslører at akslerne tilsyneladende er lavet af noget tilfældigt stangstål, og at bøsningerne allerede er forsynet med en alt for stor tolerance.

Neo-Retro, en andet fransk leverandør af nyfremstillede reservedele, har også triangelakslerne i deres program.

Disse aksler, der med bøsninger koster ca. 1200 ff., er lavet i hærdet stål og ser meget fine ud, men er hærdningen udført korrekt?. Hvis ikke, kan akslen blive skør og knække med katastrofale følger.

De originale aksler er sænksmedede, en fremstillingsform der gør akslerne utrolig seje og holdbare, og derfor kan det efter

min mening godt svare sig at renovere disse aksler, også selvom man skal betale sig fra en renovering hos et maskinværksted.

Ved monteringen af triangelakserne skal der bruges 4 plane skiver med reservedelsnr. 426570. Disse skiver er tit slidte og skæve, men også de kan fås nyfremstillede i den svenske klubbbutik.

For at runde emnet om triangelakserne af, skal jeg blot nævne at bøsningerne koster 100 skr. pr. stk. og skiverne koster så lidt som 10 skr. pr. stk. og at man skal være medlem af den svenske klub for at få lov til at købe i deres klubbbutik.

Bærekugler

Også bærekuglerne kan det betale sig at kikke kritisk på inden man smider dem væk og køber nogle tvivlsomme nyfremstillede. Hvis ikke de er alt for rustne eller slidte kan man forholdsvis let renovere dem.

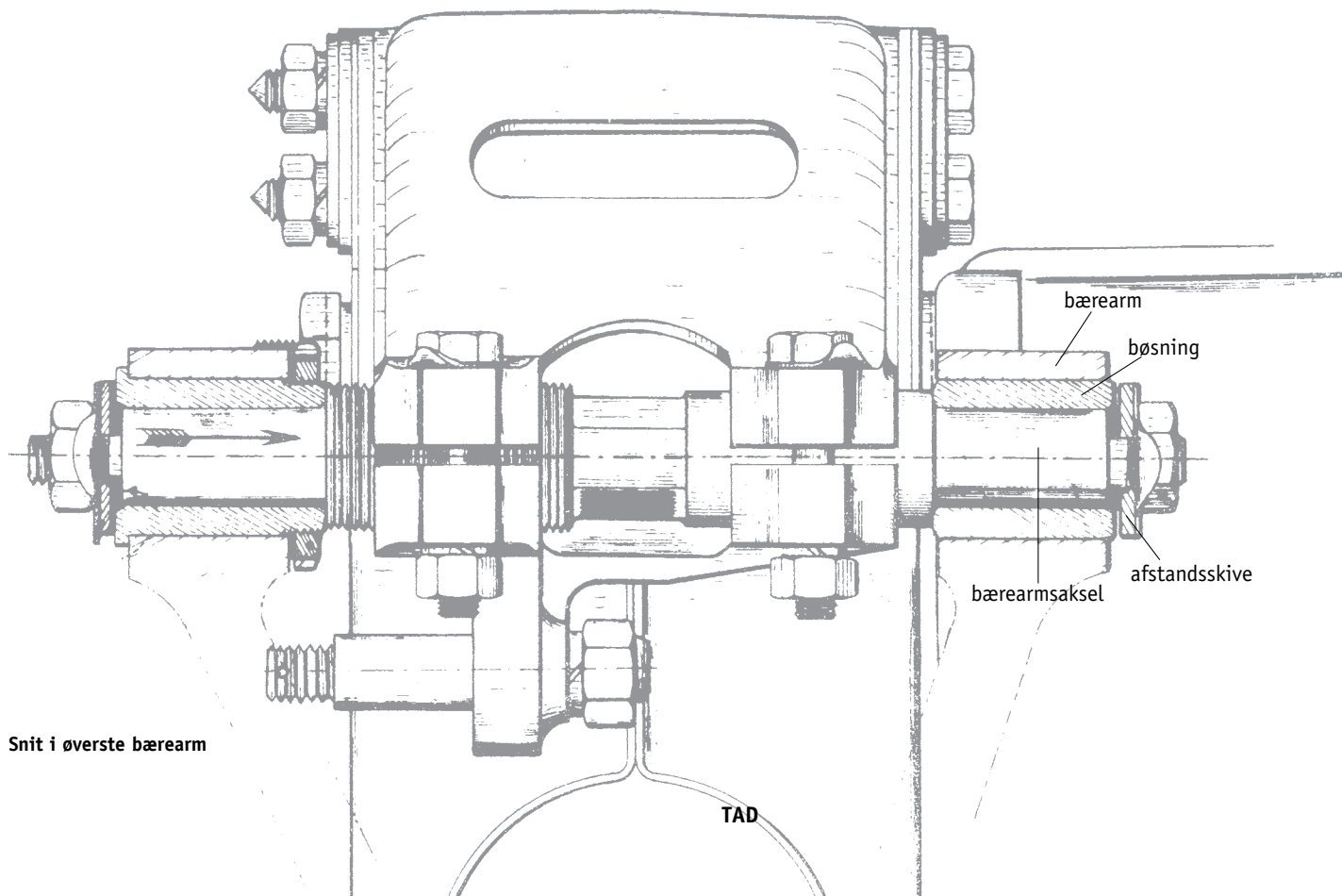
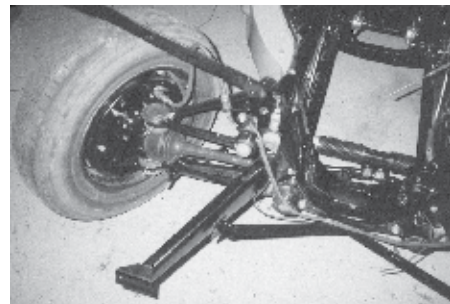
En ny original bærekugle er forsynet med sims som kan fjernes efterhånden som kuglen slides. Disse sims er dog for længst fjernet fra bærekuglerne, når de fleste af os skal til at renovere fortøj. Det slup der er i bærekuglen, kan nu fjernes ved forsigtigt at slibe af mellemlingen. Det skal helst gøres på en plan flade, da det er vigtigt at mellemlingens flader forbliver parallelle. Pas på ikke at slibe for meget af da kuglen kommer til at gå for stramt. På de bærekugler jeg selv har renoveret, var det ikke mere end 0,2 mm, der skulle fjernes.

Hvis der er rust på bærekuglerne, kan

man forsigtigt fjerne det med lidt polerlærred, og pudse efter med en kludeskive og lidt polervoks.

Det var alt for denne gang. God fornøjelse.

Torsten



Fra Motorfolket...

Fra vor tidligere formand Jørgen Kjær har vi lånt et eksemplar af et tidsskrift fra 1939; "Motorfolk" blev udgivet af Landsforeningen af Danmarks Motorfolk, Danske Lægers og Dyrlægers Motorklub og Lolland-Falsters Motorforening.

På redaktionen er vi ikke tidligere stødt på denne forening og dens blad, men formålet med foreningen har øjensynlig været, som de fleste af de øvrige på den tid, en ren interesseforening for de "stakels bilister", som i den grad følte sig forfulgt med motorafgifter og benzinskatter. Foreningens praktiske gøremål i forhold til medlemmerne var, som det fremgår af den lille kolofon forrest i bladet, bl.a at udfærdige "toldpassersedler", som var nødvendige, hver gang man ønskede at køre over en grænse med sit automobil. Der står at toldpassersedler kan skaffes på ca. 8 dage og der ydes hjælp ved ruteplanlægningen til udlandet... Det har været en anderledes uoverskuelig sag at køre en tur til Tyskland eller Sverige på det tidspunkt...

Året er 1939 og bladet er nr. 2 fra februar, så der er endnu ikke udbrudt krig i Europa - og at dømmet efter læsning af bladet, der er heller ingen bekymring at spore i diverse artikler. Tværtimod er der stor tiltro til bilismen i fremtiden i "kampen" om de rejsende i skikkelse af Statsbanerne og private baneselskaber.

Bladet er rigt på annoncer for flere af de nye bilmærker - mest fremtrædende Ford V8 og Opel Kaptain. Sidstnævnte blev



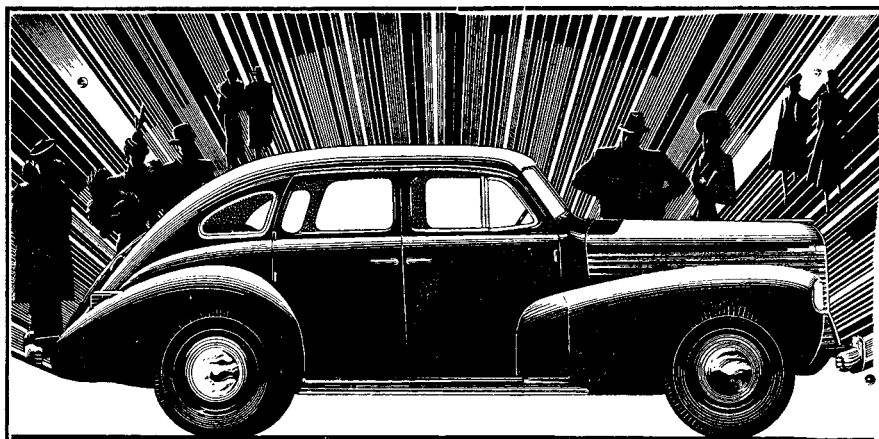
lige netop det år præsenteret i et splinternyt design, i såkaldt strømliniet karrosseri af "elektrisk" sammensvejet stål med en topventilet 6-cylindret motor på 60 hk. Vognen havde en glimrende accelerationsevne og var særdeles komfortabel drift bl.a betinget af synkromesh-gear, knæleds affjedring og hydrauliske bremseser...

Ja i sandhed en konkurrent til vores Tractioner, som jo på det tidspunkt allere-

de havde 6 år på bagen og blot lige havde overstået de mekaniske børnesygdomme.

Vi bringer et uddrag af annoncen for den nye Opel - som viser at også rent grafisk blev det nye koncept fra Opel/General Motors fulgt op med stil.... Prisen for Opel Kaptain i 39 var ca. den samme som for en Citroën Berline 11 - nemlig godt 8.000 kr.

Da krigen kom et års tid senere, blev Opel Kaptain og Ford V8 i virkeligheden værne-



magtens foretrukne biler her i landet - og ikke som det ofte hævdes - Citroën 11.

Nå men det er en helt anden historie. Men hvad skal al den nostalgiske snak til for hvis ikke der også fandtes noget om Citroën i det pågældende blad? Og det gør der.....

En opfindsom Citroën-kører havde udviklet et lille stykke ekstraudstyr til "den høflige bilist" som det hed. Opfindelsen hed signallygten, KARADI - "JEG HOLDER" og var let at anbringe, let at betjene og kostede komplet kun 12 kr.... Hvad det nærmere gik ud på kan læses i artiklen under billedet med A 2451 som vi citerer direkte. Annoncen i samme blad, som vi også bringer i faksimile, underbygger artiklen og er sikkert tegnet over selvsamme foto med Citroënen - dog således at kølgerittret bevidst er tegnet anderledes, for at det ikke skulle ligne fotoet for meget.

Hvordan det gik med signallygten, KARADI - "JEG HOLDER" og hvordan det gik A 2451 efter de svære år mellem 1940 og 45, ved vi intet om. Signallygten har såvidt vides ikke overlevet krigen. Er nogle af vore bilinteresserede læsere nogen sinde stødt på lygten i virkeligheden?

Og hvordan med A 2451? Den ser ud til at være en tidlig 1935, 7 eller 11 model med fine danske afviservinger og danske kofangere. Mon ikke den stod distancen, ihvertfald til et par år op i 50'erne eller måske længere?

Kan nogen supplere historien er vi selvfølgelig glade ...

-pij

"Et dansk Firma har udtaget Patent paa en Signallygte til at anbringe i Overkanten af Instrumentbrættet, saaledes at den kan ses forfra. Naar Lygten tændes, træder Ordene: "JEG HOLDER" tydeligt frem og tilkendegiver derved andre Trafikan-ter, at de kan passere. Dette kan være af Værdi særlig ved Sporvejsstoppesteder og Fodgængerovergange og vel ogsaa, hvor Vogne i et Gade- eller Vekryds holder tilbage for hinanden; det er navnlig om Aftenen ikke altid let at se, om den ene Fører vinker frem, eller den anden gør det, og efter den nye Politivedtægt i København er Sagen blevet endnu mere aktuel".



En Nyhed til den høflige Bilist-

JEG HOLDER

Det er lige saa logisk rigtigt, at De skal have en Signallygte, der viser Stop forud, som at De har baade den almindelige Stop-Baglygte og Afviservingerne. Den nye Signallygte »JEG HOLDER« er let at anbringe, let at betjene - og **Kr. 12.-** koster komplet kun.

Forlang den overalt.

Signallygten KARADI Fabr. Hollandsvej 5 - Lyngby.
Lyngby 612 og 2612

Retromobile/Paris 1999

Ja, så er tiden kommet til det årlige referat fra Retromobile i Paris.

I år blev det hele lidt anderledes end det plejer - det er selvfølgelig også rart med lidt forandring - men noget af det kunne vi nok have undværet.

Alt tegnede til det bedre, da vi startede fra Them, med hovedparten af passagererne, en lækker bus og vores to uundværlige chauffører - Lars & Lars. Men allerede ved Kolding måtte vi sande, at vejguderne ikke helt var på vores side. Sneen væltede ned i store masser, men med ægte dansk optimisme overbeviste vi hinanden om, at det selvfølgelig kun var en byge, og at det hele var væk igen inden vi nåede grænsen. Men nej.

Vi listede dernedad, snakken gik, øllerne blev drukket, og vi blev da også puttet godnat under den sædvanlig tumult til tiden. Mens vi sov (så godt det nu kan lade sig gøre i en bus), var det meningen af vi skulle vågne op, friske og udhvilede, et godt stykke inde i Frankrig. Da jeg vågnede kl. 7.00 holdt bussen stille. Jeg listede ud fra min hylde og ned til chaufføren, deer sad bleg og træt og lignede noget katten havde slæbt ind. Han kunne meddele, at her havde vi holdt de sidste 3-4 timer i en 30-40 km lang kø p.gr.a. ısslag på motorvejen, og de deraf følgende uheld. Vi var endnu på den forkerte side af Köln.

Tilbage på hylden og klappe øjnene hårdt i. Men folk begyndte lige så stille at røre på sig. Nogle bemærkede "at det vel nok var en meget hensynsfuld chauffør, der

havde holdt stille hele natten, så vi kunne få lov at sove i fred og ro". Men henad kl. 8 begyndte trafikken at glide igen. Nu kunne vi endelig komme videre. Forbi Köln og videre gik det ad Belgien til, på nogenlunde bar vej. Men i Belgien startede sneinfernoet igen. På et tidspunkt passerede vi et mega-harmonikasammenstød på flere kilometer i den modsatte køreretning. Viggo bemærkede tørt, at hvis han var pladesmed på alle de biler, var der arbejde til de næste par år...

Nå, men vi fortsatte stødt og roligt mod Paris, hvor ankomsten var planlagt til onsdag kl. 12.00. Vi var på hotellet kl. 21.00. Så da var folks nøje planlagte Paris-tur allerede ødelagt. Men alle tog det utrolig flot, humøret havde ikke taget skade. Troels og hans gamle skolekammerat Lars havde i ventetiden lavet et "bookmaker-firma", hvor vi ved at satse 2 kr. kunne gætte på ankomsttidspunktet til hotellet. Vinderen fik puljen på kr. 36,- med et gæt på kl. 20.59. Efter et bad og noget mad havde sengen travlt med at kaste sig i nakken på os.

Torsdag var jo den "store udstillingsdag". Mændene med enkelte fruer drog glade afsted. Det var som sædvanlig en flot udstilling. Den var i år bl.a. dedikeret til statsoverhoveders biler gennem tiderne. Her var en Citroën C6, som havde tilhørt pave Pio d. 11. Spændende bil, som kun havde kørt 156 km ialt. Endvidere en Horch 830 Cabriolet, som havde tilhørt General von Scholtz, kommandant for de tyske styrker i Paris. General de Gaulle's DS Presidentielle, specialbygget karrosse-

ri, 6,53 m lang. Stalins Tatra fra 1949 var der også. Endvidere havde man været i USA og hos Blackhawk-samlingen lånt 6 store Duesenberg. Og så var der jo også salg af både nye og gamle stumper, så Benny, Viggo og Finn delte en taxa hjem for ikke at overbelaste metroen og dem selv.

Mens nogle havde travlt med Retromobile, havde andre travlt med noget helt andet. Det var lykkedes at få opsust, at Solveig og Orla havde haft sølvbryllup for en uge siden (i dybeste stilhed). Denne stilhed blev hurtigt ødelagt med guilander og flag om hotelværelsets dør, mad og rødvin m.m. på værelset. Kl. 23 så man Orla gå efter mere rødvin. Jow, jow, man kan da altid finde en anledning til at holde fest. I samme anledning prøvede vi at overtale Helge til omsider at gifte sig med Yrsa (efter mere end 30 års bekendtskab). Men end ikke Finns tilbud om en overnatning på Ritz (og Orla ville endda køre dem derved i den gamle) kunne få dem til at love noget. Så Yrsa er stadig frk. Knudsen indtil videre.

Hos Erik Schultz og hans kammerat, major H. Poulsen, var der også hygge. Der var i hvert fald "no connection" næste morgen, da der var samling til årets kulturelle indslag. Poulsen havde selvfølgelig også gået hjem fra Retromobile til hotellet, dvs. tværs gennem Paris, så det *kan* naturligvis skyldes en naturlig træthed. Men der må være en årsag til at Erik måtte fare rundt i kirkerne dagen efter, for at tænde lys og angre at de ikke nåede bussen.

Nu er det jo så på sin plads at fortælle om årets kulturelle indslag. Det var en 3-timers rundvisning på Citroëns fabrik i Aulnay, lige uden for Paris. Det var en stor oplevelse at se, hvor mange tons stål der bliver forvandlet til Citroën Saxo og Peugeot 106 (1.700 stk./døgn). Besøget var arrangeret ved Ellen Nørregaards mellemkomst, så stor tak til hende! Næste år vil vi, sammen med Yrsa, prøve om vi kan få lavet en tur til Versailles.

Resten af tiden gik med alt det andet, man skal opleve i Paris: museer, caféer, boulevarder, butikker m.m. Nogle brugte også tiden på at finde ud af at få vekslet gamle 200-franc sedler. Det gør man altså ikke bare lige i den nærmeste bank. Næh, man bliver kostet ind i Banque Nationale, hvor man kan slippe ind, hvis man ikke har for meget jern i skosnuderne. Men det lykkedes, skulle jeg hilse og sige.

Af de mere sjove episoder må jeg nævne spisekortene. Nogle af vore rejseledsagere mente, at de havde bestilt "noget godt for maven". Det vise sig at være kallun (komave). Det smagte vist heller ikke for godt. Det var vist iøvrigt ikke nogen heldig dag for dem. En af herrerne måtte ud og prøve et offentligt toilet, men måtte skynde sig ud med diverse i hånden, da han var bange for at blive overspulet. Og på vej hjem i metroen måtte de plages med en mand, der havde tamme rotter til at kravle rundt på sig.

En anden af vores gæster forsvandt sporløst, efter at vi havde spist sammen fredag aften. Han ville ud for at købe sig en

rød baskehue. Nu mente vi jo nok, at manden var voksen nok til at passe på sig selv, så det gjorde vi ikke mere ved. Det er jo et "livligt" kvarter vi bor i. Han kom tilbage lørdag morgen kl. 8, ikke helt ædru, havde "mistet" en del penge, været anholdt af politiet og med en forældet VM-kasket på hovedet.

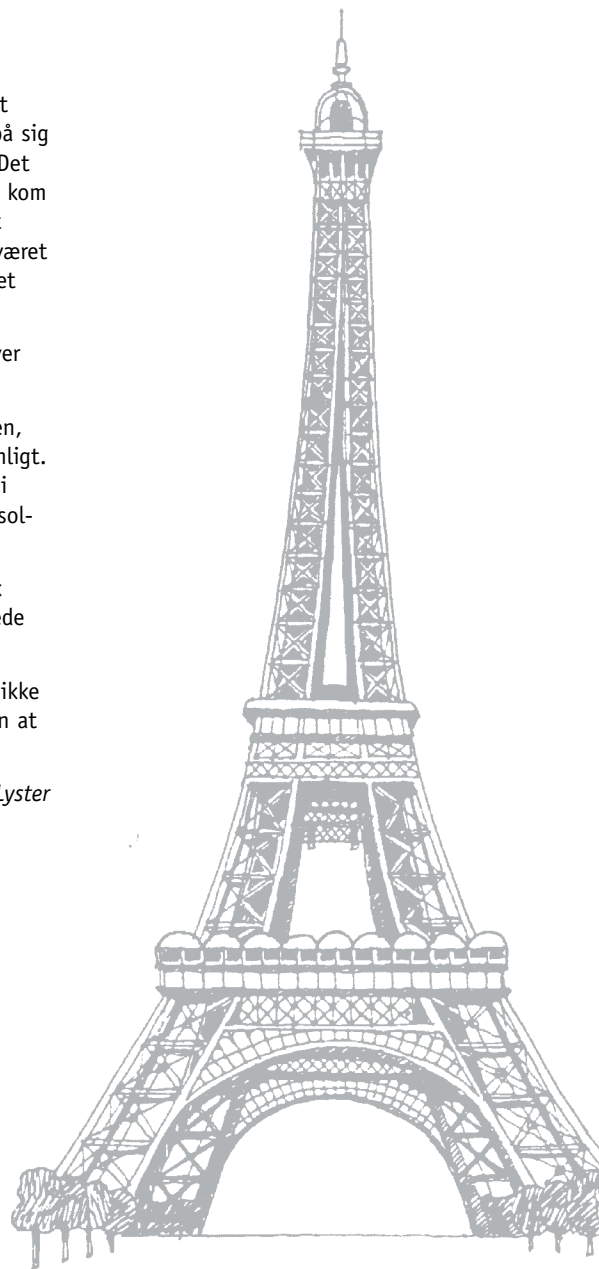
Så kom ikke og sig at man ikke oplever noget i Paris!

For at vende tilbage til vejsituationen, kan vi sige at vejret i Paris var fortrinligt. Lørdag spadserede Finn og jeg rundt i Luxemborghaven i 13 grader og nød solskinnet.

Med hensyn til næste år bliver vi nok nødt til at køre igen, for vi har allerede ca. 30 tilmeldinger.

Som de gamle garvede siger: "Det er ikke et spørgsmål om at melde sig til, men at melde fra"

Irma Lyster



KØB & SALG



Gratis annoncer! Kontakt din redaktion!

Sælges:

Citroën 15six 1952. Sælges indregistreret, men kan godt lige tåle en nænsom hånd.

Citroën 11AL Cabriolet 1934.

Priser kan vi snakke om, hvis der er seriøs interesse.

Jørgen Kjær, tlf: 86 98 31 77.



Sælges:

Citroen 11B (Normale) årgang 1950/51. Bilen kan køre, er indregistreret på sorte plader, men skal synes. Der er ingen rust, men bilen mangler nogen finish. Ring og hør nærmere, få sendt et billede via e-mail eller kom og se bilen og gi et seriøst tilbud.

Erik Olsen, tlf: 54941476,
e-mail: timia@post2.tele.dk.

Fra opgivet restaureringsprojekt sælges:

Citröen 11 Normale årgang 1957.

Bilen er uden døre og bagklap, men er ellers komplet. Kræver en del pladearbejde, men bilen er sandblæst og uden rust.

Motor i god stand, nye bremsecylindre m.v.

Hovedrenoveret benzintank og køler. Nye dæk og støddæmpere.

Nye paraboler, baglygter og gummilister. Manual og diagrammer. Evt. god som reservebil.

Sælges for højeste bud.

Benny Jensen, tlf: 56168198/21428198
e.mail: Jensen.jersie@privat.dk

Sælges:

Traction 7B 1934.

Pris 25.000 FF

Står i Frankrig- Ring til Finn for yderligere oplysninger.

Mange nye og brugte dele til Traction.

Finn Lyster. tlf 86 84 72 49

