



ATTRACTION 227

37. årgang · januar 2000





TRACTION SPECIAL



Traction Avant Danmark

Bestyrelsen:

Formand:

Torsten Laursen Vig

Bakkedraget 75,
4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.

NY adresse!

Kasserer (indmeldelse):

Jørgen Krogh

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

Sekretær:

Jens Møller Nicolaisen

Mars Allé 6,
2860 Søborg. Tlf: 39 69 11 40.

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 Reeke

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

Bakkedraget 75,
4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.

NY adresse!

Hjemmeside:

www.traction.dk

Klubbens gironummer: 828-0584

Redaktion:

Jens Møller Nicolaisen

Mars Allé 6,
2860 Søborg. Tlf: 39 69 11 40.
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. marts. Deadline til dette nummer: 1. februar - med morgenposten.

Vi er meget 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...

Jeg vil gerne starte med at ønske alle et rigtig godt nytår.

Vi har på det seneste oplevet en medlemstilgang, og jeg vil håbe at det fortsætter her i år 2000, så vi måske kan nå et medlemsantal på 180 medlemmer i løbet af et par år. Der er ingen tvivl om, at en af grundene til den øgede interesse for vores klub er vores hjemmeside, der selv om den ikke er omfattende, alligevel resulterer i flere henvendelser både som e-mail og telefonisk til mig.

Der er intet mærkeligt i den udvikling da flere og flere danskere får computer med internetforbindelse, og bare inden for vores egen klub kommer der flere og flere medlemmer på nettet. Nu mangler vi bare at få udbygget vores hjemmeside og få noget "kød" på den, så derfor håber jeg på, at Jens får tid til at arbejde lidt på hjemmesiden, når han ikke restaurerer på sit nyerhvervede hus i Søborg.

Ligesom Jens er jeg selv blevet husejer, og det er dejligt med mere plads og ikke mindst de 32m² til elveren er et kæmpe fremskridt. I fremtiden bliver det meget nemmere at få lavet noget på den, uden først at skulle køre hen til en lejet garage, for derefter at opdage, at man har glemt et eller andet vitalt.

Som tidligere nævnt har jeg haft problemer med motoren på elveren og den er nu taget ud og adskilt. Jeg havde en mistanke til et par plejstangslejer, men det viste sig at det hvidmetal jeg fandt i olien stammede fra et hovedleje, der var ved at blive gnavet i stykker af en rustgrat på

krumtapsølen. Nu er motoren ved hjælp af Erik Hougaard og Per Bødker sendt over til Filtenborg i Vejle for reovering, så jeg kan komme ud at køre til foråret.

Vi har her på det sidste fået en ny cabriolet, eller mere korrekt dele af en cabriolet til klubben. Det er Johnny Hansen der har indkøbt den i Sverige efter en annonce i Klassik bil og MC, og der er ingen tvivl om, at der forestår et meget stort stykke arbejde før den er færdig.

Hans Henrik Sørensen har indkøbt en dansk normale fra 1957. Det er den "nye" traction med dansk historie, idet den har stelnummer inden for de sidste 500 fremstillede. Også denne elver er i godt brugt stand og trænger til et par kvadratmeter ny plade, men Hans Henrik har før

bevist at han kan klare en stor opgave, så den skal også nok komme ud at trille.

Som det før er nævnt arbejder jeg på at samle oplysninger om alle tractioner i Danmark, og jeg kan på den baggrund nu komme med et kvalificeret bud på, hvor mange tractioner der findes i Danmark, både de originale danske og de senere importerede. Jeg har regnet mig frem til, at der findes 250 som jeg kender til, men der er flere, det er der ingen tvivl om. Når det bliver muligt vil jeg komme med en større redegørelse med antallet fordelt på typer og om de er kørende eller ej.

Godt nytår!

Torsten Laursen Vig



Redaktionelt

Efterhånden er vi nu ved at finde os til rette med bladets nye layout. Blandt redaktionerne er der enighed om, at det fungerer rigtig godt - og vi er ganske stolte. Vi har også fået megen ros fra alverdens steder - som vi siger tak for!

Flere andre klubber har - vel at mærke også før vi fornyede bladet - udtrykt interesse for at være med i samarbejdet omkring Attraction. Af disse kan vi nævne: ID/DS-klubben i Danmark, den norske traction klub, Dansk Citroënklub og den norske CX-klub.

Jeg gætter forsigtigt på, at de fleste af de efterhånden mange mennesker der er involveret i at lave Attraction synes det er en god idé - et tykt blad, med hundredevis af sider Citroënstof om året.

Der er mange perspektiver i en sådan udvidelse, især omkring det rent produktionsmæssige og "tekniske", men også omkring priserne på både trykning/indbinding og porto. Hvad vil det koste, og hvor stort et oplag skal der til? Alle er vist enige om at bladet ikke må få en højere stykpris, incl. porto! Også på det indholdsmæssige og layoutmæssige plan vil der være mange ting, der skal falde på plads før en udvidelse.

Ovenstående vil sikkert blive det helt store punkt, når de fire redaktioner skal mødes her i starten af det nye år! Her skal vi også diskutere muligheden for at få flere annoncører, så bladet ikke overbelaster klubbernes økonomi...

Også herfra: Godt nytår!

-jmn.

Retromobile 2000

Pr 1.ste december var der tre pladser tilbage.

Ring hvis du er interesseret.

Irma og Finn Lyster

86 84 72 49

Epoque' auto Lyon

I weekenden 6-7 november var Benny, Viggo og undertegnede igen til dette marked i Lyon.

Vi havde i år planlagt turen således at vi kunne nå at besøge Automusée du Forez som ligger i St.Germain-Laval på autoroute A72 mellem Lyon og St.Etienne.

Museet består af ca 150 køretøjer hvoraf ca.halvdelen er til salg. Her var biler for enhver smag og pengepung. Jeg forelskede mig i en 2cv AZU fra 1958 i meget god og original stand. Prisen var også rimelig, men handlekraften manglede. Da jeg fik ringet derned ugen efter var den solgt!!

Epoque' auto vokser sig større for hvert år. I år var der nok ca 200 stande på markedet samt en stor udstilling i anledning af Citroen's 80 års jubilæum.

Markedet indeholdt mange spændende og originale nye dele fra gammel lagere, så vi fik gjort flere gode handler.

Dette marked kan absolut anbefales, det har kun ét minus: 1750 kilometer hver vej!!

Finn Lyster

Klubmøder i Roskilde

Forårets klubmøder er planlagt med følgende temaer:

Fredag den 14. januar: Oliepumpe

Fredag den 11. februar: Vandpumpe

Fredag den 10. marts: Kobling

Fredag den 14. april: Karburator.

Møderne finder sted i værkstedet hos Per Bødker, Elisagårdsvej 16, Roskilde. Alle dage kl. 19.30.

Klubmøderne er altid den 2. fredag i måneden og tilmelding normalt ikke nødvendig. Alle er velkomne!

Værkstedsmøde hos John Reelev

Lørdag den 26. februar kl 10.00 på Nakskovvej i Valby.

Her er der mulighed for at tage praktisk fat - f.eks. i medbragte reservedele og komponenter. Hvis der er behov for det tager vi et opfølgende møde ca. 2 uger efter.

Tilmelding til John på 36 30 74 02.

Forårsskovtur!

Datoen for den årlige skovtur på Sjælland er fastsat til søndag den 7. maj. Har DU lyst til at arrangere turen, eller har du en god idé, så ring til Eugenio Lai på tlf 35 81 68 70.



Sommertræf 2000

Næste års træf finder sted i weekenden den 18-20. august på Tranum Kursus- og Feriecenter, midt i Jammerbugtens barske natur...



Fredericia 1999





Et par stemningbilleder fra september måned på veteranbil-messen i Margrethe-hallen i Fredericia, hvor klubben som i de tidligere år var fornemt repræsenteret med en meget flot stand. Det er et meget flot arbejde som Lena og René Christensen hvert år lægger i dette arrangement!

Fotos: Eugenio Lai (som også benyttede campingvognen til at sove nogle timer i, mens udstillingen var åben....)





Foto fra Traction Universelle kalenderen.

Mon ikke det er taget i 1999? Men det kunne næsten have været fra "dengang"!

Det foreløbig klart bedste (og nyeste!) bidrag til vores stort anlagte fotokonkurrence, som vi frejdigt vælger at forlænge endnu et år!

TA-kalender 2000

Vi har fået brev - på svensk - fra Traction Universelle i Frankrig...

Kära Tractionvänner !

Inom några månader öppnar sig ett nytt århundrade-vi på La Traction Universelle (största franska Tractionklubben) tyckte att detta evenemang var en god anledning för att ge oss i ett stort projekt, nämligen produktionen av en Tractionkalender för året 2000.

Denna kalender innehåller 7 svartvita bilder av utsökta Tractioner, fotograferade i passande omgivning, i Paris och på landet (se bifogad omslagsbild - ja, ni kommer även att kunna beundra Eiffeltornet !). Våra gästbilar är :

- 15/6 Familiale 1954 Omslagsbild
- 11 Légère 1951 Januari-Februari
- 15/6 1938 Mars-April
- 11 Légère 1939 Maj-Juni
- 11 Légère Cabriolet 1935 Juli-August
- 7A Coupé 1934 September-Oktober
- 11 AL 1934 (strålkastare) November-December

Alla dessa bilar (som tillhör våra klubbmedlemmar) fotograferades speciellt för denna produktion med mellanformatkamera, och bilderna trycktes på högkvalitetspapper. Kalendern har åtta sidor i vertikalt format 40x60 cm.

För att behålla priset inom rimliga gränser beslutade vi oss att trycka totalt 1000 exemplar - denna mängd leder oss nu att

erbjuda detta lilla konstverk till utländska Tractionklubbar.

Du kan alltså som medlem i Traction Avant Danmark beställa ditt eget exemplar (som kommer att levereras i mitten av december-månad) till ett pris av 120 Franska Francs (förpackad, dock exklusive portot, som ligger troligtvis på 30-40 kronor).

Intresseraderna får höra av sig (på Svenska) för vidare information eller beställning till :

Pierre Lévy, 13, rue E. Léveillé, 60270 Gouvieux FRANKRIKE

E-Post : pierre.levy@delphiauto.com

Fax : (33) 1 49 90 49 20

Lidt historie...

Nedenstående billede er ét af de helt sjældne - nemlig et krigsbillede af danske tractioner - med "mørkelægningsmaling", gengasgenerator, brændesække på taget og det hele.

Billedet er taget den 5. juni 1943, i baggården hos Citroën i Sydhavnen og er fra den årlige skovtur. Den nærmeste bil i billedet må være Faramonds gamle direktionsvogn, en "11 Sedan" (limousine) fra 1934 med flade lygteglas. Direktør Faramond selv var på dette tidspunkt i landflygtighed - og vi genkender bl.a. Axel Kjellund blandt de øvrige deltagere på turen. Et rigtig sjovt lille foto, desværre ikke særlig skarpt - men ikke desto mindre helt ekceptionelt!

-jmn.



Munkebjerg Hill Climb 1999



Lørdag-Søndag den 14.-15. august genlød Vejle og omegn af rigtig god udstødningslyd fra op imod 40 gamle sportsbiler indenfor rammerne af HMS (Historisk Motorsport i Danmark).

Løbet, som bliver kørt på en af Danmarks smukkeste og stejleste bakker i det smukke landskab øst for Vejle, hedder et "hill climb". Dvs at en given bakke skal force-res så hurtigt som muligt. Bilerne bliver opdelt i klasser efter alder, motorstørrelse og type. Dette år havde tre tractioner fundet vej til Vejle.

Første gang løbet blev kørt i 1997, mødte et lille københavnnerhold med førkrigsbilerne fra Christiania's veteranværksted. Vi mødte René og Lena fra Toulou og snakken gik og vi blev inviteret til at overnatte i Toulou. Det blev mægtigt skægt både at køre løbet og at overnatte i Toulou.

Samtidig blev René meget inspireret til at deltage i dette års løb. Problemet er bare at man skal have en bil fra før 1940 - og sådan én har René ikke længere...

Benny Sørensen har derimod flere og han tilbød beredvilligt at René kunne låne en af ham. Sådan gik det til at René

Christensen, stillede op i Citroën 11B Limousine 1938.

Foruden René var Fritz Trøst mødt i B11 Sport 1946 (gul) og redaktøren var der med den blå B11 cab. 1938. Og sådan gik det til at vi atter mødtes til en dejlig weekend hos René og Lena. Fra TAD deltog også Henrik Jacobsen i Riley Imp og Eugenio Lai som fotograf.

Politimesteren i Vejle har givet lov til lukning af den offentlige vej op ad Munkebjergbakken én dag - nemlig søndag. Derfor var første dag, en ren øvedag, henlagt til Vandel militærflyveplads, hvor

vi skulle køre mod stopuret, men på en flad bane.

Militærflyvepladsen rummer en ca. 4 km rundstrækning med en langsideså lang, at det høje gear nemt kan løbe ud uden problemer - især for de ældre førkrigsbiler. Der var flere købere i de nyere vogne, der fortalte at de havde været oppe på lidt over 200 km/t. Det gjaldt ikke tractionerne og de små MG'er og Riley'er, men Fritz var dog oppe og runde de 120 km/t - siger han.

Noget kunne tyde på at han har ret - han kørte ihvertfald de hurtigste tider i tractionklassen.

Vejret var rimelig godt dagen igennem og der blev kørt tider som hele tiden blev forbedret, efterhånden som man nu lærte banen at kende. Jeg havde lidt bøvvl med en knirkelyd fra venstre forhjul, men fortromlen blev spændt en ekstra gang med en stor nøgle nr. 36 og så gik det fint. Da dagens strabadser var til ende ved 16-tiden kørte man "hjem" til Munkebjerg Hotel i silende regn, - til festbanketten som skulle holdes der lørdag aften kl. 18.

Da Eugenio og jeg kom igennem Bredsten med kurs mod Vejle den eftermiddag skete der noget mærkeligt. Tractionen begyndte at sejle lidt og der kom en mærkelig rumlelyd. Styringen blev også i det samme lidt upræcis.

Et sekund senere viste det sig at højre forhjul havde besluttet sig til at køre sine egne veje. Nu kørte vi heldigvis ikke særlig stærkt, men 70 km/t er stærkt nok på tre hjul. Sekunder senere viste det sig at bremsepedalen ikke udviste den ringeste bremsekraft, hvilket jo egentlig er ret

logisk, når man betænker at bremsetromle og hjul har forladt bilen og triller nok pænt ved siden af - på vej ned i den nærmeste grøft...

Så er det jo rart at der findes en håndbremse som tager på baghjulene. 150 m efter holdt vi ihvertfald pænt inde i vejsiden, men på tre hjul. Det regnede som sagt, så der var ingen der så gnister, men der blev i stedet tale om "vandslipning" og ankerpladen ydede sit til opbremsningen. Den var ihvertfald filet pænt ned til der hvor bremsebelægningen begynder....

Fritz, som kørte bagved bremsede beredvilligt op da han så hjulet komme trillen-

de. Han samlede det diskret op og kom lige forbi og spurgte om der var nogen som savnede et forhjul. Det gjorde jeg jo faktisk. Forakslen var knækket umiddelbart bag gevindet og for første gang stod jeg med et hjul som var taget af bilen - uden at hjulkapslen var taget af først....

Det så ikke helt godt ud. Skærmen havde fået et ordentlig tryk i kanten da hjulet gled af, men bortset fra ankerpladen som var slidt ned, så resten af fortøjet ikke ud til at have lidt skade...

Nu var gode råd dyre. Mobiltelefonen er god ved sådanne lejligheder. Jeg ringede til René som sammen med Benny var kørt



René i Bennys Limousine. Redaktionen har her anvendt lidt digital billedteknik, så man tydeligere kan se ansigtet - et billede af kørendelse og adrenalin...



til Taulov tidligere på eftermiddagen, for lige at chekke gearkassen på Benny's Limousine, som havde skramlet fælt under sidste gennemkørsel på banen. René og Benny var travlt optaget af at montere en ny kasse på Limousinen, men dog ikke mere optaget end at vi aftalte at vi skulle se at få cab'en ned til Taulov - så kunne vi altid i løbet af "natten" se om vi kunne skifte akslen.

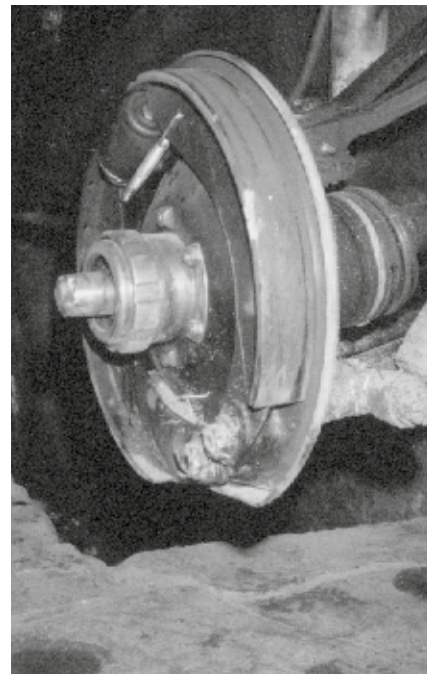
Det krævede sådan set bare at vi fandt en anden aksel. En opringning til Finn Lyster i Them godtgjorde at han faktisk havde en aksel, men han var på vej til sommerfest og var ikke hjemme mere den aften. Han lovede imidlertid at lægge akslen frem, så vi bare kunne hente den.

I mellemtiden havde Henrik Jacobsen og Fritz været i Vejle og låne Finn Jørgensen's fejleblad, som var med som transportvogn for Jasom Watts Ford Mustang. Med lodder og trisser lykkedes det nu at

få bugseret Tractionen op på fejlepladet vha. en rullende dunkraft og diverse trækklodser.

Vel fremme ved Munkebjerg Hotel talte jeg med Finn Jørgensen, der som altid er meget rundhåndet når det kniber. Han tilbød at vi blot kunne låne hans nye Xantia HDI til Them, så vi kunne hente den manglende aksel.

Nu var det imidlertid blevet spisetid og René og Benny var netop vendt tilbage fra Taulov og kunne berette at nu var der kommet ny gearkasse på Limousinen. De var dog ikke helt tilfredse med den, da den blev ved med at hoppe ud af 2. gear, så noget måtte gøres - senere på aftenen. Mens selskabet gik til festdiner på hotellet, kørte Henrik J. og undertegnede til Them for et hente aksel. Alt gik fint selv om guderne skal vide at det regned kraftigt den aften. Kl. 21.15 var vi imidlertid retur med en normale-drivaksel til højre



side, som så ud at virke rimelig godt, men som bestemt ikke havde været rensset af siden engang i begyndelsen af 1950'erne...

Henrik og jeg nåede lige at spise lidt fra den overdådige diner samtidig med at de sidste festtalere fik udtalt sig om det fortræffelige Munkebjerg Hill Climb.....

Kl. 23 trak de fleste af selskabet fra Taulov sig tilbage i god ro og orden - vi havde jo et par projekter vi lige skulle kikke på inden det blev helt mørkt. Det

Mens legen endnu var god..... K 758 på rundstrækningen ved Vandel Flyveplads. Øverst, efter skadet var sket og bilen er moden til at få en ny foraksel. Ankerpladen var ikke længere rund...

var faktisk blevet rigtig mørkt og det regnede stadig. Vel tilbage i Taulov med fejlblad med et stk. Traction cab. og med René og Lenas Familiale som stabsvogn var det tid til lige at nyde en godnatbajer.....

Når sandheden skal frem, var vi faktisk alle på det tidspunkt lige ved at gå i brædderne efter dagens mange indtryk. Men den kollektive arbejdsånd sejrede (Benny og René er utrættelige indpiskere) og kl. 12.00 gik vi ud i værkstedet og gloede lidt på den strandede hval.....

På med kedeldragter og igang gik vi derefter fem mand høj + Lena som lavede stærk kaffe. Alt det med skruenøgler springer vi over her, blot vil jeg nævne at René og Lena har en speciel jargon. Når René ligger under bilen råber han blot "sytten kort" eller "fjorten top" eller noget andet som har med tractiondimensioner at gøre og straks ved Lena ved lige hvor den pågældende nøgle ligger begravet - evt. under bunker af andet værktøj.

For at gøre en lang historie kort var klokken faktisk kun omkring 3, da min cabriolet kunne rulle ud af værkstedet med en ny højre drivaksel. Kun få dråber bremsevæske var mistet selvom ankerpladen også havde været afmonteret. Alt fungerede fint igen og vi var flere, som da var parate til at sove et par timer.

På den anden side stod Limousinen jo ude i gården og kunne ikke holde på sit 2.gear..... Hvad var egentlig mere naturligt end at vi flux byttede om på bilerne og gav os til at kikke lidt på den røde Limousine. Igen - af med motorhjælmen, af med kølevand og køler, løfte motor,

væk med tværbommen over gearkassen - vi var fire mand igang, så det tog ikke lang tid. Benny og Henrik Jacobsen prøvede at se lidt på skiftemekanismen i låget, men så ikke ud til ligge inde med hemmeligheden om det "løse" 2. gear.

René havde faktisk endnu en gearkasse stående - og den så bestemt go' ud (det gør de egentlig altid når man får hevet låget af og i kontrast til alt det ydre

snavs og skidt kan se ned i det karamelfarvede indre med gammel tyk gearolie og tandhjul som "slet ikke " er rustne....). Vi besluttede os hurtigt til at vi ligge måtte prøve gearkasse to.....

Klokken var blevet henad 4.30 og vi kastede os ud i det igen. Der var en banden og svovlen der sidst på natten - eller først på morgenen af den nye dag og vi var nok ikke så hurtige længere, men





I år var der ikke mindre end 3 klasser med førkrigsbiler, indtil 1931 fra 1931 til 1946 under 1500 ccm og 1931-46 over 1500 ccm. Tractionerne kører i klasse 3 og vi må jo erkende at de ikke hører til de hurtigste - men vi er heller ikke langsomt.

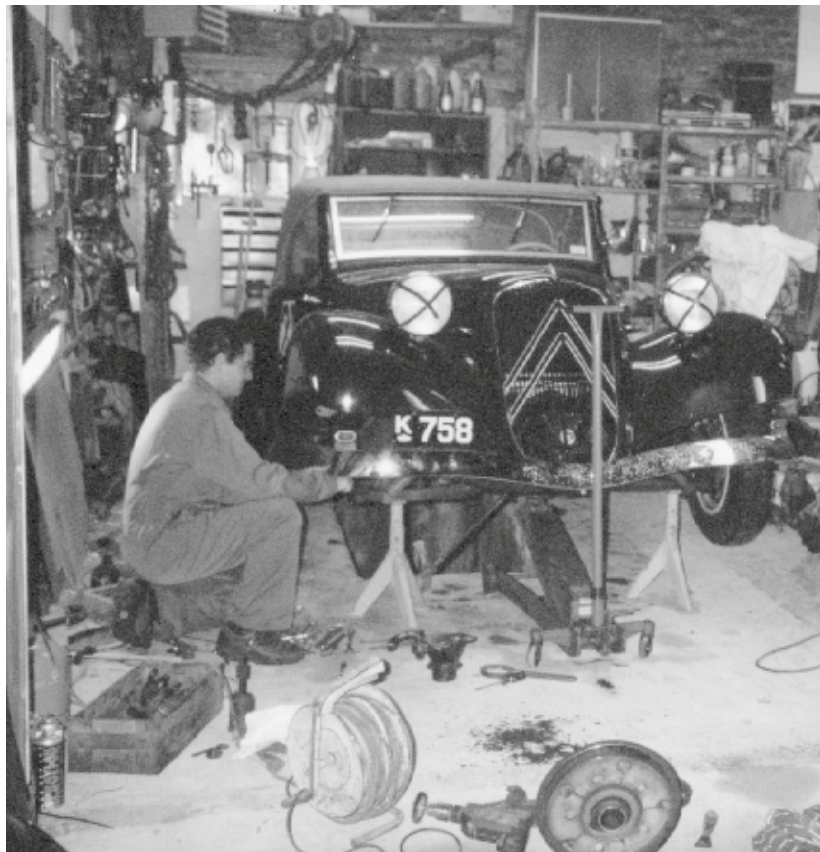
De små Riley Brooklands fra før 1931 klarede bakken på omkring 1 min 22 sek. MG Magnette og MG K3 lå på 1 min.16 sek og Fritz Trøst som var hurtigst med den "gule" klarede 1 min. 25 sek. René og jeg klarede 1 min. 30 sek. mens Henrik Schou i Riley Imp og Claude Simony i MG J2 lå på hhv. 1 min 33 og 1 min 43 sek.

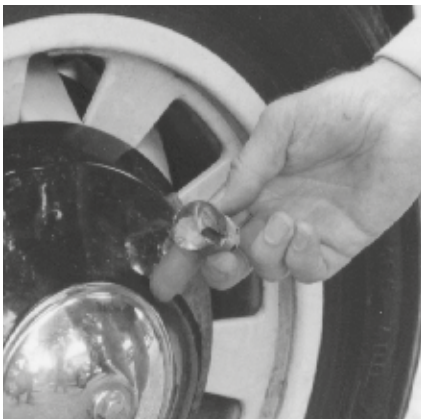
klokken 6.30 var Limo'en kørende igen med alt monteret og med fungerende 2. gear.

Kl. 8.00 søndag morgen var vi klar til afgang fra Taulov efter en meget kort søvn. Kl. 9.30 gik starten til første træning op ad den ca.1,5 km lange bakkestrækning med en stigning på ikke mindre end 12%, det er faktisk meget målt med danske øjne.

Vejle Motoklub havde sat alle sejl til og bestod med bravour; alt det tekniske med start, tidtagning, officials o.s.v. stod den gode klub for og det skal de have stor tak for.

Ekvipagerne i klasse og tidsmæssig orden blev med i alt 4 pacecars sendt til foden af "bjerget" og afsendt i en lind strøm. Kl. ca. 12.00 begyndte de egentlige heats - 3 i alt, hvor de to bedste resultater var de som talte.





Desværre fik Kjeld Jessen fra Belgien, direkte ankommet fra Murmansk i Rusland i sin store 4,5 ltr. Bentley, gearkassehvari allerede om lørdagen og det lykkedes ham ikke trods ihærdige anstrengelser at blive klar til om søndagen. Det havde ellers været en fornøjelse at høre og se den store vogn mule op af bakken for fuld speed og udblæsning.

Tiderne i generalklassementets top stod imellem tre købere der havde kørt strækningen under 1 minut på tør bane. Stillingen i toppen så da således ud : 1) Holger Winsløw i Porsche 911 i dagens hurtigste tid 59.10, 2) Jason Watt, Ford Mustang, 59.16. 3) Brian Stoltze, Ford Mustang 59.21.

Hyggeligt var det især at følge kampene imellem de enkelte købere i klasserne, som til dette rally var lavet helt fornøftigt og således, at man faktisk inden for hver klasse så meget lidt spredning i tiderne.

Under præmieoverrækkelsen havde selve borgmesteren gode ord til overs for dette

spektakulære skue, som allerede er fastsat til at skulle køres igen om to år. Og med rund hånd blev der delt præmier ud til de hurtigste (læs dristigste), i form af keramiske skønheder fra Holmegaard.

Der blev også sagt tak til alle der på en eller anden måde havde deltaget for, at løbene kunne gennemføres. Til sidst overrakte Hans Geshwendtner fra Hotel Munkebjerg en megastor Champagneflaske til dagens hurtigste "bjergbestiger".

Så gik den weekend og den gik godt, men det blev også lidt småsent den søndag nat inden Tractionen var hjemme i garagen...

-pjj.



Garagescener fra Taulov - et godt alternativ, hvis man vil hygge sig en lørdag nat!



dæk fra en af de store racerbiler, Sunbeam 350 h.p. Bluebird, rev sig løs da vognen som kørte over 200 km/t, og rullede ind mængden af tilskuere og ramte en lille dreng, som senere døde af sine kvæstelser.

I september 1996 holdt Dansk Motor Klub og Fanø Lokalhistoriske Forening faktisk et mindre motorarrangement på stranden, som imidlertid ikke påkaldte sig særlig meget opmærksomhed - måske fordi det kun havde motorcyklister som deltagere.

Denne gang var det anderledes. Der var både motorcykler og biler. Arrangørerne havde på forhånd slået på tromme for begivenheden og havde bl.a. forsket lidt i hvilke biler fra dengang, som stadig eksisterer og om de nuværende ejere evt. kunne være interesseret i at deltage i genoplivning af løbet på stranden.

Fanø Motorløbet 1999

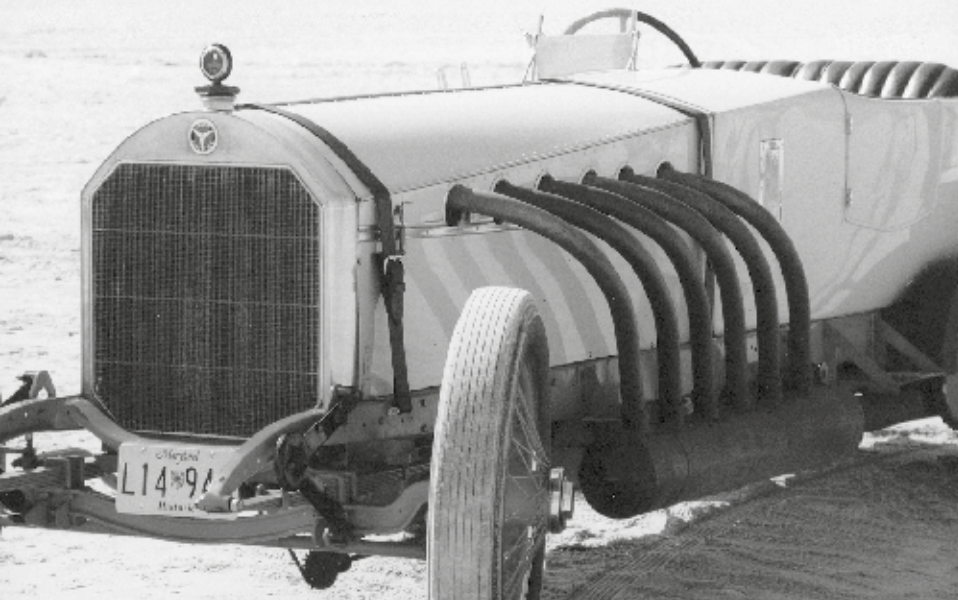
Fanøløbet blev kørt på stranden ved Fanø Vesterhavsbad i weekenden den 4.-5. september. Løbet blev arrangeret som en markering af det første motorløb på stranden for 80 år siden.

Helt nøjagtigt blev det første væddeløb på Fanø Strand - "Fartens Ø" - som man sagde i de dage, afviklet i elendigt vejr den 23. og 24. august 1919. Løbet var faktisk det allerførste rigtige hastighedsløb i Danmark og blev et tilløbsstykke i de fem år det blev kørt på stranden.

Når det blev stoppet skyldes det et alvorligt uheld som indtraf i 1924, hvor et

Til venstre Bugatti type 37 A med en af løbets arrangører Jørgen Lind som selv bor på Fanø. Nedenunder Bluebird og til højre Scariscrow/Mercedes.....





Og det var til fulde lykkedes at skaffe interessante biler frem. Det største klenodie fra tiden, nemlig ex- Campells Sunbeam 350 h.p. Bluebird fra Fanø løbene i 1923 og 24, kom frem af gemmerne. Denne bil satte uofficiel verdensrekord på stranden i 1923 med en hastighed på 214 km/t. Bilen satte siden hen flere verdensrekorder end noget andet køretøj på fire hjul og var aktiv og klarede sine 130 m.p.h. (210 km/t) til langt op i 1930'erne. Desværre har bilen lidt motorhaveri for et par år siden, så den måtte nøjes med at blive udstillet i det opstillede udstillingstelt, men ellers står den i England på National Motor Museum i





Beulieu i selskab med tre andre verdensrekordbiler.

Den mest imponante deltager var den kolosale Scariscrow - en Brooklands-racer bygget i 1922 på et forstærket Mercedes chassis og bestykket med en 18.882 ccm Benz flymotor. Netop denne bil deltog i 1922 og kom med sin nuværende ejer, John North, den lange vej til Fanø fra Maryland i USA - bare for at være med i løbet.

Fra Tyskland kom en Austro-Daimler "Sascha"-racer som er magen til den som





deltog i 1922. Fra Norge kom to Bugattibiler, en type 37 A og en type 13.

Endelig deltog et flot felt af 16 sportmotorcykler alle fra før 1930. Motorcyklerne var, når de ellers kunne få fodfæste i det stedvis løse sand, hurtigst, men bilerne var nok alligevel mest interessante at se i aktion....

På dette opslag; øverst til venstre Jørn Uldall på sit nyrestaurerede Buick chassis 4,2 ltr. årg. 1924. Nedenunder den meget hurtige norske Bugatti type 13. Øverst på denne side "Fritz...." og nedenunder Bo Bonfils i Riley 6 MPH 1935, med et af løbets bedste motorlyde...



Lidt usædvanligt for historien, men måske i erkendelse af, at der kun findes så få kørende racerbiler fra før 1924, havde man besluttet at udvide deltagerkredsen til åbne sportbiler op til 1940. Det betød at ikke mindre end 24 vogne havde meldt deres deltagelse, udover de som er nævnte ovenfor.

Derfor var der tre Citroën'er fra 20'erne (2 stk 5 cv og 1 stk B14) samt Ford T og A Speedsters, Buick 1924 4,2 ltr. chassis, Bentley 4,5 ltr. 1929, MG Q 1934, MG J2 1934, Riley Imp 1934, Riley MPH Racing 1935, Morris 8 Special 1936, Alvis Speed 25 1937, BMW 327/328 1939 m.fl. samt ikke at forglemme to Tractioner 11AL Cabriolet 1934 (Fritz Trøst) og 11B 1938 (redaktøren).

Løbet gik i al sin enkelthed ud på at gen-

nemkøre 400 m fra stående start så hurtigt som muligt. Til brug ved tidtagningen var fremskaffet det originale tidstagningsudstyr fra 1919, som havde stået ubrugt og hengemt i et skab hos Dansk Motor Klub siden 1924....!

Fredag aften var der samling ved Fanø Strandhotel, hvor vi blev indkvarteret i et par bekvemme ferielejligheder, som arrangørerne af løbet velvilligt havde stillet til rådighed.

Lørdag og søndag gik det løs nede på den brede strand, hvor en bane var indhegnet med flagrækker og røde bånd. Billederne fortæller nok mere en teksten...

Det er lidt uvist hvem der egentlig var hurtigst, dels fordi sandet var lidt lumsk og gjorde det vanskeligt for visse biler at

Her ser vi det så hvidt på sort.... Århundredets nummerpladehistoriske hysteriske tilfældighed....

To af klubbens cabrioletter indregistreret henholdsvis K 758 og K759.

Hvordan kunne det gå til?

Een ting er sikkert Fritz' bil har oprindeligt været indregistreret K 759. Beviset kan føres ved lejlighed...

Men hvorfor skal redaktøren så absolut stille med nummeret K 758? Er han misundelig eller hva'?

Nej, men forklaringen er faktisk såre enkel. Hr. Dråby i Dansk Veteranbil Klub som er justistministeriet behjælpelig med uddeling af hysterisk korrekte nummerplader foreslog, da jeg nævnte at jeg gerne ville have et 3-cifret nummer, at det meget passende kunne blive de sidste tre cifre af mit "gamle" hvide nummer nemlig DJ 67 758.

Da jeg jo bor i København blev det til K 758

Jeg tænkte ikke nærmere over det før jeg hentede nummerpladerne på motorkontoret og fik et deja vue til "FDM's Motor" 1938" /pjj

starte hurtigt - selvom der var motorkraft nok. Dels blev der anvendt et sindrigt handicapsystem, som ingen rigtigt forstod, og som betød at nogle biler fik et forspring fra de andre, som blev alt for stort i forhold til de tiderne fra de indledende runder.

Det korte af det lange var ihvertfald, at den store Scariscrow/ Mercedes var helt suveræn i både fart og lyd. Dernæst er der ingen tvivl om at den store Bentley 4,5 ltr. og de to Bugatti'er var rigtig hurtige. Dernæst tror jeg kom den meget sjove og hurtige Ford A Spedster.

Alle deltagere morede sig kongeligt, hvad enten de kom først eller sidst, og der blev ikke rapporteret om skader denne gang - bortset fra det indtrængende sand som siden hen har måttet skylles og blæ-

ses ud fra alle kroge på bilerne.

Fanøløbet 1999 blev afviklet i strålende sol og med et sommervejr som var helt usædvanligt for september måned og som det lige nu er helt umuligt at forestille sig, hvor vi slås med vinterkulden.

Temperaturen var på intet tidspunkt i løbet af weekenden under 25°C, og hele weekenden på Fanø og turen frem og tilbage blev afviklet uden at kalechen på noget tidspunkt var oppe.

Med sådanne temperaturer og solskin var der i virkeligheden kun ét sted, der var til at holde ud at være - nemlig i Vesterhavet... og der var vi også imellem motorudskejelserne....

-pjj.



KØB & SALG

Gratis annoncer! Kontakt din redaktion!

Sælges:

Citroën 11 Sport fra 1953 sælges. Komplet med alle originale dele. Har ikke været adskilt. Bilen har stået stille i mange år (i garage). Pris: 15.000 - eller højeste bud.

Lene Lüders, tlf: 33 69 50 00 dag
39 18 63 82 aften
eller e-mail: ll@lindhardt-og-ringhof.dk

Sælges:

Citroën 11C Commerciale 1938, restaureret og i god stand, lidt arbejde mangler. Pris: 100.000,- kr.

Henv.: Kaj Sørensen, tlf: 55 72 61 98.

Sælges:

Citroën B11 Normale, 1954, 11-D motor, sort, ca 140.000 km, meget fin stand, 100% original, samme ejer 12 år, nyt sædestof medfølger, pris efter aftale.

Henrik Jespersen, tlf: 86 17 38 89 aften.

Sælges :

B11 Normale årg. 1953. Original og meget flot. Indregistreret på hvide plader. Sidst synet 10/11 97.

Henv. Ole Pars, tlf. 65 91 40 16,
20 44 59 01, E-mail pars@mail.tele.dk

Sælges:

1 sæt meget flotte Marchall forlygter
tp397 Kr. 1200,-

1 sæt meget flotte Ducellier forlygter
tp354 Kr.1250,

Ny sølvfarvet Marchall tændspole i original uåbnet emballage. kr 200,-
Jaeger ur til midt af instrumentbrædt. Kr 700,-

OS speedometer sort skive med ur.

Kr.1000,-

Hjemkommer i december: Et lastbillæs brugte reservedele til TA.

Indholdet kendes endnu ikke, men ring og hør. Måske er lige den ting du mangler med i dette læs!!

Finn Lyster, tlf: 86 84 72 49

e-mail: irma@post11.tele.dk

Sælges:

Reservedele til TA - forskellige modeller. Kun brugte dele - stort udvalg i døre, skærme, motorklapper etc.

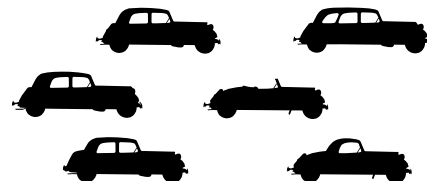
Citroën CX 20RE Break 1987 kan afhentes særdeles billigt - noget (rust)arbejde må påregnes, men bilen kører godt. Rustfri rør og pæn kabine. Denne bil har rigtig god plads til reservedelene! Evt. bytte med Vespa Scooter...

Citroën BX16 - se annoncen hos Citroënisterne.

Søges:

Normale-karosseri før 1952 til skarring.

Jens Møller Nicolaisen, tlf: 39 69 11 40.



Les Traction Avant
CITROËN