



A T T R A C T I O N 2 3 7

39. årgång · september 2001





IRMA's populære -rullende-pølse- og kaffebar



Danmarks Radio bruger CITROËN HY både i Radioafdelingen og i Fjernsynsafdelingen.



Den ambitiøse brochure fra 1960 viste mange eksempler på HY-modellernes indretning - alle danske. Den største kunde var utvivlsomt Arbejdernes Fællesbageri - hvortil Citroëns salgshæf Erik Jensen havde konstrueret et læssesystem, der kun passede til HY'ens lave gulvhøjde. Arbejdernes fællesbageri købte HY'ere så sent som omkring 1975-76.

-jmn



TRACTION SPECIAL

Traction Avant Danmark



Bestyrelsen:

Formand:

Torsten Laursen Vig

Bakkedraget 75,
4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.
e-mail: tlv@traction.dk

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:

René Christensen

Holmemarksvej 28, Taulov,
7000 Fredericia.
Tlf/fax: 75563209 (bedst aften).

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

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

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

Halvtolv 23 st. th.,
1436 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. november. Deadline til dette nummer: 1. oktober - 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

Når det her læses er sommertræffet overstået, og jeg håber – som medlem af træfgruppen – at det er gået rigtig godt. Nu kan vi så se frem til næste års træf, som Finn Lyster og Olav Fredslund har lovet at arrangere, og måske kunne man allerede nu begynde at spekulere over, hvor i landet træffet i 2003 skal være. Skulle nogen sidde og brænde for at arrangere sommertræf i 2003, er de velkommen til at kontakte mig.

Vi har som bekendt sendt en brev rundt til medlemmerne, for at få oplysninger til vores kommende medlemsliste. Tidligere har det knebet lidt med responsen, når vi har søgt oplysninger hos medlemmerne, men denne gang er jeg positivt overrasket, over det antal besvarelser jeg har fået retur. Det giver forhåbentlig en rimelig nøjagtig medlemsliste. Skulle nogen mangle at sende rettelser, kan det stadig nås, og de modtages med tak.

I forbindelse med sidste nummer af bladet var vi lidt uheldige med at glemme Henrik Rasmussens arrangement i aktivitetskalenderen. Problemet blev dog klaret på fornem vis, og jeg har efterfølgende hørt at det var et glimrende arrangement, selv om Henrik måtte en tur på skadestuen. Han er forhåbentlig ok igen.

Det er glædeligt at Henrik har vist et godt initiativ med dette arrangement i Bogense. Det skal jo ikke være en hemmelighed, at der har været meget stille på Fyn siden Carl Aagaard døde.

Her på Sjælland fortsætter vi med klubmøderne hos Per Bødker, og jeg skal opfordre alle interesserede til at møde op.

Torsten Laursen Vig

Redaktionelt

Ofte når vi skal til at lave et nyt blad, ser det ud til at bunken med stof er meget lille - men alligevel bliver det stort set hver gang til omkring 20 sider, når først vi har fået det hele med.

Denne gang er der rent faktisk ikke så meget i bunken - desuden er det sommerferie, med hvad deraf følger af mere eller mindre rekreative gøremål (f.eks. at køre rundt i landet i sin Traction). Så kære læsere: I må lade jer nøje med de få godter vi har at byde på denne gang. I næste nummer kan I til gengæld regne med en stor reportage fra Sommertræffet - samt hvad der ellers måtte komme.

Læs ikke dette som piveri over mangel på indlæg - men husk at vi altid gerne vil bringe nyt fra klubbens medlemmer. Skriv om jeres oplevelser med bilerne, hvad enten de foregår på landevejene eller i værkstedet! For mange medlemmer er bladet den primære kontakt til klubben - så meget desto mere grund er der til at få fortalt om hvad der foregår rundt omkring!

-red.



Klubmøderne i Roskilde

Så starter en ny sæson for klubmøderne hos Per Bødker på Elisagårdsvej 14 i Roskilde. Klubmøderne afholdes hver den 2. fredag i måneden og starter kl. 20.00. Der er planlagt følgende temaer:
 Den 14. september: strømfordeleren.
 Den 12. oktober: benzinpumpen.
 Den 9. november: styretøjet.

**Renlighed er en god ting...**

Det er altid sjovt, når der dukker effekter op med tilknytning til tractioner - denne må siges at være én af de mere specielle - en serviet! Den er tilsyneladende udleveret i nogle eksemplarer til kunden efter reparation hos forhandleren.

"Rattet er tørret af, men.. brug venligst servietten" - ja - men til hvad? Måske på gearstangen...?





Den var ærlig talt et trist syn, dengang i 1981. Og faktisk nåede den at blive endnu værre, inden Stig Larsen gik i gang med at restaurere den omkring 1990! Så meget desto mere er det godt at konstatere at denne unikke bil nu er bevaret flot og original - takket være en heroisk indsats! Det selvsamme foto findes i det allerførste nummer af TractionSpécial...



Klar til første tur - på prøveplader...

Da Stig som 17-årig købte bilen forestillede han sig nok ikke, at han ville blive over dobbelt så gammel før bilen skulle ud at køre!

20 år senere...!

Mens dette blad skrives befinder vi os et par uger før Sommertræffet i Tisvilde. Ét af de steder, hvor der p.t. er hektisk aktivitet for at få en bil klar, er hos Stig Larsen i Tikøb. Anstrengelserne gælder sidste hånd på værket; Stigs Taxa-familiale fra 1954. I skrivende stund mangler der kun justering af forbremserne før bilen er klar til den allerførste prøvekørsel, der sikkert går forbi synshallen!

Der er løbet en del vand i stranden siden vi første gang kunne fortælle om bilen i nærværende blad. Faktisk skete det i det allerførste nummer (Attraction 127, maj 1983).

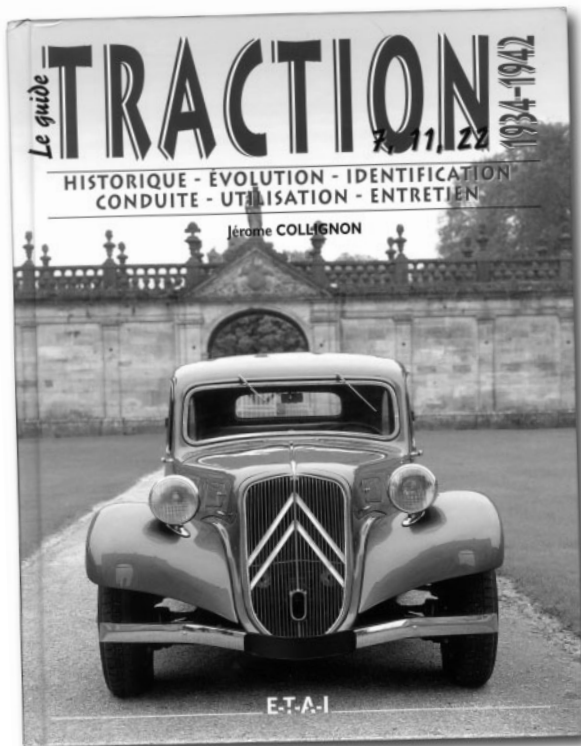
Der er gået 20 år siden billedet af det noget trøstesløse vrag blev taget - men nu står den der, så godt som færdigrestaureret og særdeles velrestaureret, med bevarelse af flere sjove detaljer, såsom mellemrude/forsæde-arrangementet og den veldimensionerede radiator, der kan give god fodvarme til bagsædepassagererne! Disse ting blev lavet specielt hos Citroën i Sydhavnen til denne særlige danske taxa-model.

Bilen har oprindeligt kørt som hyrevogn i Nakskov - og på motorkontoret ligger et sæt sorte nummerplader med nummeret L350 og venter på at blive skruet på bilen - hvilket forhåbentlig sker tidsnok til Sommertræffet.

Vi vil naturligvis vende tilbage mere om Stigs bil - og de andre danske TA-taxaer!

-red/jmn.





Den nye bibel!

- en boganmeldelse...

Der er udkommet en ny bog om Citroën Traction Avant. Normalt vil dette ikke være en stor nyhed - for det er jo sket jævnligt i de sidste 25 år, og det er jo rent utroligt, hvad der findes af litteratur om vores biler. De fleste med stort set det samme indhold; gammel vin på nye flasker, de samme fotos, de samme historier. Nogle gange også med de samme fejltagelser, fordi forfatterne naturligvis læser i de samme bøger...

Den nye bog er til gengæld ægte ny. Den

hedder "Le Guide Traction 7-11-22, 1934-1942" og er skrevet af Jérôme Collignon, der er medlem af vor franske søsterklub La Traction Universelle. Selvom bogen, som titlen også angiver, kun beskæftiger sig med førkrigsmodellerne - og selv om man ikke kan et ord fransk, bør man købe den, hvis man er blot en smule interesseret i de gode forhjulsdrevne biler!

A propos dét der med fransk. Personligt har jeg det sådan, at jeg har "en lille smule kendskab" til sproget. Det vil sige, at jeg kun med stort besvær vil være i stand til f.eks. at spørge om vej og med garanti have endnu sværere ved at forstå svaret. Men efter at have rodet med Citroën'er i efterhånden mange år, så ved jeg godt at et ventildæksel

hedder couvre-culasse. (Og sådan er det hele vejen igennem).

Bogen giver på 168 sider en bred indgang til bilerne - og det er klart, at den ikke er ventrehåndsarbejde af en "professionel" motorskribent, men derimod skrevet af en ægte entusiast! Bogens undertitel er (på fransk): "Historique - Evolution - Identification - Condiute - Utilisation - Entretien" (det var ikke så svært, vel?). Og bogen kommer hele vejen rundt fra bilen skabelseshistorie, gennemgang af modellerne, tilbehør, produktionstal og priser, tekniske data, stelnummerlister etc., ja sågar en købsguide! Desuden findes et stort afsnit på over 30 sider med nogle

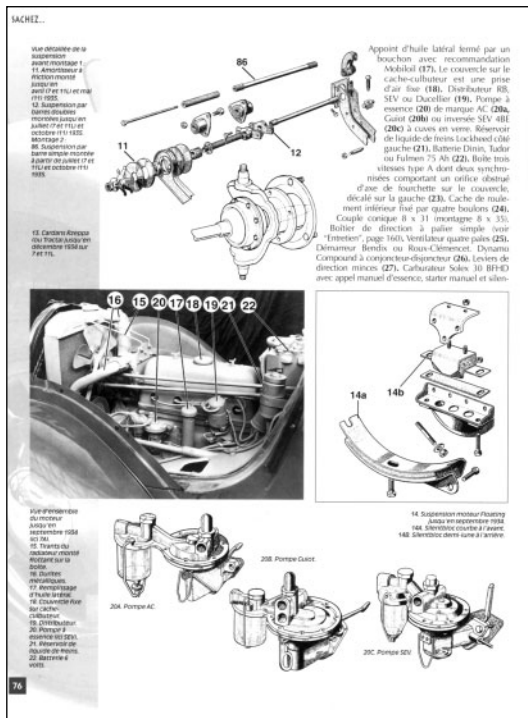
meget flotte farvefotos taget af Pierre Levy, der også er med i Traction Universelle. Bilerne der er fotograferet er meget omhyggeligt udvalgt - enten er det perfekt restaurerede biler, der er holdt strengt originale, eller også velbevarede og helt uberørte biler. Alene billedserien er efter min mening bogen pris værd!

Men dér hvor bogen klart har sin styrke er i beskrivelserne af tractionens udvikling. Næsten måned for måned gennemgås modellerne og de forskellige store og små ændringer undervejs. Dette afsnit er meget detaljeret - og godt illustreret på nær nogle få af tegningerne (der ikke er helt gode). Gennemgangen er ikke 100% fejlfri; det kan nok slet ikke lade sig gøre, men den er meget grundig. Stor værdi for den som restaurerer - eller interesserer sig for de tidlige årgange!

Der står ikke "bind 1" nogen steder i bogen. Dette er dog set i en annonce for bogen i "La Vie de l'Auto" - og man kan kun håbe på, at den bliver fulgt op med et bind 2, der omhandler 15six og efterkrigsmodellerne. Alligevel må bogen siges at være den vigtigste udgivelse siden "L-Album de la Traction" fra 1980 og Olivier de Serres' store Traction-bog.

Bogen er nem at få fat i, hvis man har internetforbindelse og et kredyt kort. Gå ind på www.fnac.com (frankrigs største internet-boghandel) - og find den hurtigt ved simpelthen at søge på ordet "Traction". Prisen er 209 franc plus forsendelse.

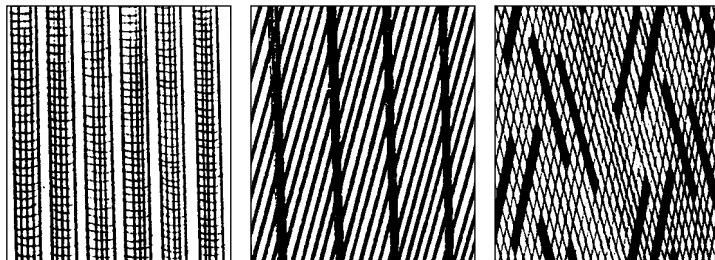
Jens M.N.



Herover ses en side fra bogen - for at give et indtryk af "detaljeringsgraden".

Til højre et par fotos (i farver i bogen) af en helt ekstremt original og urestaureret 7B fra 1934!

Herunder: Bogen indeholder mange instruktive tegninger, bl.a. af indtræksstoffet i de forskellige modeller og årgange - dette har ikke tidligere været særlig beskevet i bøger om Traction.





I Buenos Aires

Evita ble til Ebonita...

En historie om en bils fall og gjenfø-delse, en overivrig tractionist og hans medpassasjer (som snart skal få sitte på i en cabriolet som beveger seg!)

Alle som har opplevd noen norske somre er vel enige, kabriolet er tingen! Nå finnes det sikkert en bred variasjon av slike åpne herligheter å få tak i, men for min samboer gjelder selvfølgelig kun Traction Avant. Normale cab er sikkert vel og bra for noen, men etter hans mening skal Normalen ha et tak og være fornuftsbil (hvis vi kan blande inn fornuft i denne sammenheng) drømmecabben er av type Sport og produsert i 39, enkelt og greit!

Nå er slike drømmebiler mangelvare, noe som vekker jaktinstinktene hos våre brave menn. Men dessverre øker jo prisen tilsvarende, og det så derfor lenge ut til at drømmen om cab skulle forbli uforløst inntil en vakker dag noen penger kom dalende ned over oss. Så da de økonomiske forutsetningene var der (hva annet kunne vi ha brukt de pengene til???) startet "Jakten på Caben" sånn for alvor en gang midt på 90-tallet.

Alle følere var ute både i inn- og utland. Etter en ca. 20 års lidenskapelig forhold til disse bilene hadde han jo en sånn rimelig oversikt over hvor de fleste av cabbene hadde havnet, kunne det la seg

gjøre å fravriste en fra en av eierne av disse biler, eller skulle man tro på mirakler? Noen vietnamcabber utlagt for salg i Herning ble hånlige avvist. De var for amatører! Så plutselig dukker annonsen opp i det danske Traction bladet, med kopi i det norske. En cab av rette årgang og fasong fullstendig og perfekt restaurert i Argentina. Det var kjærlighet ved første gjennomlesning. Den perfekte cab. og til den prisen kan det være sant? Her gjelder det bare å komme først til mølla (Argentina).

Men handle bil tvers over jordkloden kan det la seg gjøre? Vel selv om man holder på med gamle biler lever vi i moderne tider, Internet-handel er tingen. Snart begynte de innsmigrende mailene med flotte bilder av en kjekk liten kabriolet som blunket skjelmisk der den stod i solnedgangen i Buenos Aires gater å flomme inn. Tilbake gikk spørsmålene – vi vet jo tross alt litt om dette her! Her skal alle forsiktighetsregler taes. Svarene fra Argentina ble lest med halvt øye mens blikket stadig fant veien til lille Evita... Alt virket jo så bra, fyren svarte fyldestgjørende og flott for seg, Jo her skal det bli handel!

En kald januardag skjedde det første møte – på havnen i Hamburg – Hvor var sollyset og støvete argentinske gater? Bilen så liten og fortaapt ut der den brutalt hadde blitt lempet ut fra lasterommet av noen sjauere som selvfølgelig ikke forstod hvilken skatt de hadde å gjøre med. Den argentinske venn hadde tappet ut all bensinen, og batteriet hade mistet foten...

Hjemreisen gikk smidig takket være den tyske eieren av Evitas medpassasjer, en A-



Efter ankomsten til Oslo. Bilen ser nydelig ud, men, men...

Ford 1930 modell. Samboeren betalte frakten for de begge, tyskeren sørget for guide og hjelp på havna – samt transport til Kieffergen – grei deal!

Vel hjemme i gamlelandet bar det rett til kamerat Pers lille hjørne i Ole Deviks vei hvor det ble konstatert at caben var grei den, bare noen nye bremseslanger som skulle på plass, så ville den gå rett gjennom hos biltilsynet. Men på veien hjem til garasjen ble clutchingen vanskeligere og vanskeligere, og vel rygget på plass i garasjen kunne en mindre glad eier konstatere at clutchhuset hadde sprukket. Svært sjelden fikk jeg høre. Vel vel, dette skulle ikke by på noen problem, vi hadde

tross alt fått en ferdig restaurert bil i eie, og reservedeler hadde vi mer enn nok av! Jeg gledet meg allerede til å føle vinden ruske av håret og tårene flomme fra øynene, da de første forsiktige negative meldingene begynte å komme. Jo det var nå riktignok slik at det ikke var stort i veien med Evita, hun lot seg nok svært raskt reparere antageligvis var det bare snakk om en dag eller to (javel, to uker da tenkte jeg) men så var det slik at når man hadde begynt å skrelle litt forsiktig av damen så viste det seg at hun nok var enda mer original enn man hadde forestilt seg.. hvis du skjønner?

Mailene fra den argentinske Senor ble lest med nye og mindre slørete øyne og det gikk opp for min kjære at det går faktisk an å lese med for stor velvilje. Ok, Evita var altså allikevel ikke rene røverkjøpet, men prisen var allikevel akseptabel for en slik sjelden bil, så vi måtte fortsatt være glade sa min kjære tappert. Tiden begynte å gå og prosjekt Evita ble igangsatt. Hun ble stadig mer avkledd for hver gang jeg så henne. Guttene fant stadig nye små uregelmessigheter – de hadde tydeligvis en spesiell vri på tingene der borte i Argentina. Dippedutt slik var skrudd speilvendt osv...(på det tidspunktet hadde jeg falt av lasset...)

Da hun til slutt stod der og frøs uten et eneste underskjørt begynte planleggingen for å få henne oppbygd i korrekte former igjen. Men så fikk min kjære et lite slag i hodet som for en stund satte stopper for fremdriften. Dessuten hvordan skulle nå egentlig Evita være skrudd sammen? Her trengtes det modeller! På minitreff i Ørje i 1997 hos Asbjørn Otto, ble en svenske

med lik cab nærmest overfalt og fikk ikke nærme seg sin egen bil før den var knipset fra alle mulige vinkler mens Per karosserimaker høytidelig tegnet, klippet modeller i papp og målte. En vinter dag bar det plutselig ut på tur til Østfold. En annen 1939 modell hadde stilt seg villig som modell – riktignok ikke en cab men likheten er jo slående. Nå vet jo alle at selv om bilder og tegninger er bra, slår det jo ikke originalen. Tenk så praktisk å ha en 1939 bil for hånden og attpåtil er kjørbare, tenkte min aller kjæreste, og da handling gjerne følger tanke når det gjelder bilkjøp (men ikke når det gjelder ting i huset) fikk jeg den glade nyhet sammen med kaffen i vrangstrupen kort tid etter Østfoldturen.

Etterhvert har jeg lært å sette pris på "Kjekken" men at jeg den gang forstod poenget i å kjøpe en ny bil før Evita var på veien er vel en sterk overdrivelse. Nå var det jo så praktisk at "Kjekken" var i original stand og trengte ikke noe som helst! Nesten.... Vel, tiden gikk og enda en Traction kom inn i vårt liv. En bronsebrun neglisjert Dame aargang 1936 hadde stått glemt i en garasjen og da min kjære fikk se at det var skrevet "Kjell 1979" i støvet smeltet han og tok seg umiddelbart av den ulykkelige. Ved siden av disse to vedlikeholdsfrie Tractioner og fantes det et ukjent antall Harley og Vespaer som heller nesten ikke tok tid. Når eier attpåtil har en jobb innen data og våren 97 fikk seg en kraftig trøkk som gav varig mén, sier det seg selv at Evita måtte lide.

Jeg så Evita en sjelden gang og syntes synd på henne der hun stod avskjermet (bokstavlig talt) og puslete, men forstod



etterhvert at samboerens betatthet nok hadde bleknet betraktelig. Drømmen om cabriolet var riktignok tilstede i fullt mon. En gang fikk jeg til og med sitte på i en slik, riktignok var det en Mercedes og langt fra 1939 modell, men det smakte absolutt av fugl. Problemet for den tidligere så glade eier av Evita var all den mishandlingen hun hadde blitt utsatt for som gjorde at hun trengte mer enn bare en kjærlig hånd for å komme tilbake til utgangspunktet. Motivasjonen for å gå igang med en oppbygging og rehabilitering av både seg selv og den stakkars falmete skjønnhet svant ettersom tiden rant og andre prosjekter hele tiden på mystisk vis trengte seg foran i køen.

Så en vakker dag kom redningen for oss alle; Evita skulle på cruise og bli karibisk utstillingsmodell og vi skulle "få" en riktig godt restaurert cab, denne gang fra solide Benny i Danmark som har en ganske annen støpning når det gjelder restaurering av Tracteron enn argentinske Mario Kaplan. Et amerikansk rederi hadde bestemt seg for å gi sine cruisegjester en liten tidsreise i form av en franskinspirert gate. For å gjøre den komplett måtte det selvfølgelig en typisk fransk åpen bil til, og hvorfor ikke noe så eksklusivt som en Tracteron Avant cab. Gjennom de rette kanaler fikk de så høre om den stakkars Evita og bestilte prompte: 1 stk. Oppbyggd, ikke kjørbar, nyoppfrisket Evita.

Evita ble så trukket frem i lyset og ble plutselig igjen hoved"person" i livet vårt! Etter høytidelig forprosjektering og påfølgende montering, ble lakerer engasjert og da han fikk høre om hvilken viktig oppgave Evita/Ebonita skulle utføre, ordnerte han håndsliping! Dette skulle gjøres i en håndvending (ha ha) og for å spare penger tenkte min kjære at dette kunne jo han like greit gjøre selv. Når man har slikt å gjøre.... seks uker senere og ikke fullt så blid følte nok livet hardt for ham, også fordi han ikke møtte særlig medfølelse hjemme; man blir da ikke sliten av å drive med hobbyen sin!

Nå står hun da endelig her takket være iherdig innsats fra mange gode hjelpere og blodslitet til "hobbyisten" og føler seg nok så forandret i sine nesten finske farger at navnet Ebonita nok klinger like bra som Evita! God tur og lykke til, vi får håpe at vi en vakker dag kan komme på visitt. Nå går ferden til Danmark for å hente hjem vår nye venninne! (Hjeeelp!)

Elizabeth



Evita på vej til maleren - for at ende som Ebonita. Artiklen forfatter i forgrunden.

Til høyre: Færdig - og klar til at stå til søs!





12th ICCCR USA

I den bedste ånd efter André Citroën, hvis biler som de første krydsede Sahara og udforskede de sidste "hvide" pletter på Afrikakortet og senere fulgte silkevejen til Kina, har det været Amicale Citroëns ønske at bringe Citroëns biler "tilbage" til Amerika.

Der er kun et år tilbage til det næste ICCCR som afholdes i New England (tættest ved Europa). Hvad enten Citronister eller TAD klubmedlemmer kunne tænke sig at deltage eller måske ligefrem påtænker at tage bilen med derover, er det interessant at se lidt på hvordan situationen tegner sig omkring det store træf.

Det 12. Internationale Citroën Car Club Rally er efter en del turbulens lige efter det 11. i Chevtogne flyttet fra Europa til USA.... Det er der jo mange synsvinkler på, især er det jo nærliggende at kritisere at de mange klubmedlemmer i de oprindelige Citroën-lande nu billedligt talt er afskåret fra at deltage i Citroën-hoved-

begivenheden - det tilbagevendende Internationale Citroën Car Club Rally.

Umiddelbart kan man jo godt give kritikerne ret, men på den anden side så ved man jo også godt at så vigtig og interessant er ICCCR heller ikke i sammenligning med f.eks. de mange regionale træf som holdes hvert år i hvert af de europæiske lande. Men tiltrods for at ICCCR oftest er meget stort, næsten uoverskueligt og forvirrende, er det også sjovt og spændende. Det vigtigste er jo trods alt vort eget sommertræf (som i skrivende stund ligger en uge fremme i tiden) og måske deltage i flere af de nordiske ditto, men én gang hvert 3. eller 4. år er der nu noget særligt ved at lade sig opsluge i et rigtigt stort Citroëntræf. Nu er det jo nok ikke sikkert at det 12. ICCCR bliver helt så stort som de rigtige i EU, men der er nok ingen tvivl om at det bliver internationalt og at meget vil foregå på engelsk....

Nå men tilbage til realiteterne; det 12. ICCCR vil blive afholdt fra den 9.-11. august 2002 i Amherst midt imellem New York og Boston (170 miles fra NY og 120 fra B.). Området for træffet skulle være et typisk New England-område med nogle af USA ældste bebyggelser, byer, søer, skove og bløde bjerge som attraktioner. Stedet for samling af biler, mennesker osv. bliver de historiske omgivelser ved Massachusetts Universitetet i Amherst.

Citroën'er vil kunne sendes over Atlanten med roll on /roll off transportskibe fra Southampton i England, Le havre i Frankrig og Zeebrugge i Belgien og Bremerhaven i Tyskland, mens de amerikanske tractionister for første gang vil have mulighed for selv at køre til et ICCCR. En grup-

pe af entusiaster fra det vestlige USA er allerede ved at planlægge en fællestur på tværs af staterne, som jo alligevel bliver lidt af en rejse med ca. 3500 km hver vej....

Det traditionelle ICCCR arrangement ligger i weekenden den 9.-11. august og i forlængelse af dette arbejdes der med at lave en tur: "Raid, Montreal" som vil strække sig over en til halvanden uge herefter. Der vil her blive lejlighed til at få kørt lidt i det nordøstlige USA og Canada og der planlægges et rendezvous med *Antique Cars Clubs of Quebec*. Efter denne tur vender deltagerne tilbage til Boston, hvorfra bilerne sendes tilbage...

Der er såvidt man kan se af forarbejderne lagt op til et interessant træf og der er karakteristisk at der i organisationskomiteen sidder en del personer som allerede er kendte deltagere i de hidtige træf i Europa. Det kan oplyses at booking til arrangementet nu er startet.

Det nemmeste er at gå ind på nettet under www.icccr.org og orientere sig nærmere om alle detaljer. Bl.a. skal tilmeldingen ske på en dertil udformet tilmeldingsblanket som "downloads" fra nettet på engelsk, fransk eller tysk.

Det er ret sjovt at gå ind på træfsiden og læse de informationer som allerede er samlet. Det drejer sig om en masse praktiske ting omkring lokaliteterne i Amherst men også om transport til og fra samt opholdet. En central side er en "spørgeside" med alle mulige spørgsmål til træffet og her besvares faktisk en masse af de spørgsmål som mange sidder med, som f.eks. Hvordan får jeg bekræftet at min

registrering til træffet er nået frem til jer? Hvornår er sidste frist for tilmelding? Må jeg køre i USA med mit EU- kørekort? Hvad med vores nummerplader - er de lovlige i USA? Er alle Citroën'er lovlige i USA (man har hørt så meget om de dobbelte forlygter på US importerede D-modeller og CX'ere)? Hvem vil tage sig af bilerne under transporten? Hvornår skal min bil af sted og hvornår kommer den hjem? Kan jeg blive længere derovre end to uger? Kan jeg sælge min bil i USA efter træffet? etc. etc.

Men det som organisatorene er igang med lige nu, er at få at vide, hvor mange europæiske deltagere der bliver og hvor mange biler der vil blive sendt på tværs af dammen....

For lige at løfte sløret for de forventede basisomkostninger refereres her nogle priser for transport af bil mellem EU og USA, der bliver omkring 1000\$ t/r. Der vil ikke umiddelbart være mulighed for at rejse sammen med bilen. Sejltiden vil ligge på ca. 7 dage hvilket betinger at bilen skal sendes i forvejen omkring den 1. august eller måske endda lidt tidligere. Hertil kommer flyrejsen + hoteller, camping o.lign... Disse omkostninger vil variere, stærkt afhængigt af individuelle ønsker og muligheder, men priseniveauet ligger generelt lidt over det nordeuropæiske og en del over det mellemeuropæiske. Det er desværre en ringe trøst, at når man så står i havnen i New York eller Boston - så kan tanken fyldes for lidt over en "hund"....

Afslutningsvis kan jeg sige at min personlige ambition er at deltage i USA og at tage tractionen med derover (desværre

går man så glip af sommertræffet). Det betyder at der skal spares lidt voldsomt sammen det næste års tid og jeg vil holde øje med nyhederne omkring skibstransport, flybilletter osv. Hvis andre har de samme tanker kunne vi jo snakke sammen....

Sideløbende med informationer om det 12. ICCCR er det kommet frem at efterdønderne efter det 11. ICCCR i Belgien har været nok så voldsomme. Ifølge David Conway som har været sekretær i Amicale Citroën International er det lykkedes den Belgiske komite at sætte 10 mill. BFR (ca. 2 mill. dkr.) over styr på træffet. Dette tab blev heldigvis dækket af Automobile Citroën i Belgien, som havde stået som garant for et underskud. Til gengæld har det også ført til tab af så godt som alle midler i A.C.I., som havde været lånt ud til de belgiske Citroënklubber. Konsekvensen er at der ikke kan overfø-

rets midler til den amerikanske komite i Massachusetts, hvilket ellers altid har været kotyme som start for de arrangerende klubber når et nyt ICCCR skulle løbes igang.

Desværre er der ikke lov hjemmel i Belgien til at kræve et regnskab aflagt for træf som ICCCR. Spørgsmål stillet den afgående ICCCR-komite i Belgien (altså ikke de belgiske Citroënklubber) blev behandlet som beskyldninger om svindel og er derfor forblevet ubesvarede.

Det er jo godt at amerikanerne ikke lader sig skræmme og klare startkapitalen selv.

Sidste nyt

Rapporter fra Amicale Citroën lyder på at det 13. ICCCR vil finde sted i 2004 i Frauenfeld i Schweiz. Planer for afviklingen er allerede under udarbejde af den schweitziske Tractionklub, CTAC....

pjj



KØB & SALG



Sælges:

Luftfilter gammel model (pandekagemodel)

2 horn gammel type som sidder bag forskærmene

topstykke med manifold til 7B

topstykke til perfo-model

motorhjælm til 11S og 11N

bagklap flad model

for- og bagdøre

for- og bagskærme

RB strømfordeler type GH4

lyskontakt 35-37

OS spedometer med ur 11S

Jaeger spedometer med ur 11S

Sort tre-eget rat

11-er motor 1938

11-er motor 1950

motorblok 11D

kølergitter 11S og 11N

Harpoon-baglygter

gearkasser

fælge 185x400

- samt mange andre gode brugte reservedele.

Endvidere stort lager af nye reservedele

Ring eller skriv efter nyt katalog

Finn Lyster

Smedebakken 26

8653 Them

86 84 72 49

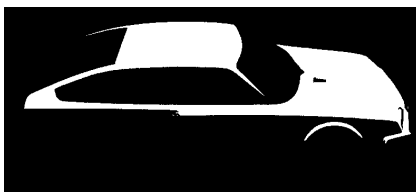
E-mail: finn-lyster@mail.dk

Sælges:

Til Citroën 7 og 11, årg. 36-39, 2 originale baglygter - oplukkelige, en ny forrunderamme (i alu.) med gummi, lyskontakt, afviserkontakt, tændingslåsecylinder, tændingsregulatorekabel, choker- og startreguleringskabel.

Reservedelskatalog i kopi til 7 og 11, 2 originale reparationsbøger til 7 og 11. reparationshåndbog til 15 på fransk, 1 stk. specifikationsbog. Alt sælges - helst samlet.

Gunnar Madsen, medlem nr. 54,
tlf. 86 98 54 60



Sælges:

Citroën CX 2400 IE Pallas Automatic 1983, i meget fin stand. Vognen er hentet i Avignon af Auto Retro og har kun kørt 114.500 km hvoraf jeg har kørt de sidste 40.000. Farve, mørk grøn metallic. Fungerer perfekt, er totalt rustfri, men den har fået et par småbuler hist og her. Prisidé 25.000 kr.

Peter Juel Jeppesen, 32 54 14 27 eller
e-mail: arkpeter@post4.tele.dk

Nødlidende projekt sælges:

Citroën 11 sport, Stel 552140, reg. første gang 5. april 1951, under nummer S1134, afmeldt 10 md. 1991.

Alle vognens papirer (Indkøbstilladelse, købekontrakt, diverse korrespondance m.v.) forefindes og medfølger.

Renovering er desværre påbegyndt, men alle dele samt nogle nye forefindes, incl. ny bund. Indtræk og døre er i forholdsmæssig god stand. Ekstra gearkasse medfølger (ukendt tilstand). Motor kørte fejlfri på afmeldetidspunktet.

Vognen har været i vores familie fra ny, hvorfor det selvfølgelig er lidt sørgeligt at skrive denne annonce, og jeg ser gerne, den kommer på hjul igen.

Pris: Giv et bud, eller lad os snakke derom.

Ole Borum

Færgemandsvej 20

6960 Hvide Sande

97 31 10 09 eller arb. 97 31 10 67

E-mail: borum@post6.tele.dk

Sælges:

Citroën 2CV årgang 1958. Bilen er i meget flot original stand. Har aldrig været svejset i (kommer fra Sydfrankrig).

Nysynet i august 2000. 8 år til næste syn.

Henv.: Finn Lyster, tlf: 86 84 72 49.