

ATTRACTION 239

40. årgang · januar 2002



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):

Carsten Thylgård

Berhard Bangs Allé 4, st.-9,
2000 Frederiksberg. Tlf: 38 33 66 20.

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 girnummer: 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. 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

Vores norske søsterklub, Traction Norvège, er lige blevet 30 år (november 2001), og vi skal i TAD ikke undlade at ønske tillykke, selv om det er lidt forsinket.

Hvis man skulle være så uheldig at eje en dansk traction, hvor papirerne er bortkommet, er der nu lys forude. Told- og Skatteregion Høje Taastrup har udsendt en vejledning om udstedelse af erstatningsattester, hvis de originale papirer er væk. Det man skal gøre er, at ansøge Centralregisteret for Motorkøretøjer om tilladelse til at lade køretøjet indregistrere. Herefter skal man fremvise en rimelig dokumentation for køretøjets afgiftsstatus i form af breve, billeder, udskrifter af gamle salgsbøger, testamenter og lign.

Hvis man på den måde kan sandsynliggøre, at køretøjet har været indregistreret her i landet med "klausulfrit" tolddokument, kan man få udstedt en afgiftsattest med samme afgiftsstatus som den bortkomne, hos den lokale told- og skatteregion. Den dokumentation man eventuelt har, skal fremsendes til den lokale told- og skatteregion.

Hvis man ved eller har en anelse om, hvor i landet ens bil har kørt fra ny, er der mulighed for at få lov til at søge i de gamle toldbøger, der befinder sig hos regionskontoret i Høje Taastrup. Dog skal man aftale tid først. Dette kan gøres ved telefonisk henvendelse til regionskontoret, Lise Lorentzen på tlf. 43587300. Det er også muligt at tage kontakt til mig, hvorefter jeg kan være behjælpelig med søgningen hos toldvæsenet.

Til slut skal jeg lige minde om, at vi stadig har klubmøder på Sjælland hos Per Bødker hver måned.

Godt nytår!

Torsten Laursen Vig



Ledningsnet

Lørdag den 26 marts holder vi værkstedsdag hos John Reelee, vi starter kl.10,00

Vi skal lave ledningsnet! Det har vi gjort før - med et utrolig vellykket og effektivt resultat. Forberedelserne er i gang - og indebærer bl.a. at vi laver nogle store plader, hvorpå man spænder ledningerne op. De nødvendige materialer vil blive indkøbt på forhånd - f.eks. krympeflex, loddeøjer og den rigtige kvalitet stofbetrukket kabel.

Tilmeldning er derfor tvingende nødvendigt af hensyn til materialeindkøb! Ring til Eugenio på 35816870.



Sidste gang vi lavede ledningsnet var i 1992, og på én dag fremstillede vi 7 komplette net, med strømper og det hele - lige til at montere!



Evita/Ebonita - igen!

I Attraction 237 kunne man læse om den argentinske Cabriolet, som Bernt Bowitz fik købt hjem til Norge - en historie der endte med at Bernt fik en anden Cabriolet (nemlig Benny Sørensens) hjem i stedet for. Argentinabilen blev restaureret

som en ikke-kørende prydenstand til at live op i miljøet ombord på et krydstogtskib. Bernt har sendt os disse fotos - af "Ebonita", der nu som pensionist tilbagelægger sømil i stedet for kilometer...

Klubmøderne i Roskilde

Klubmøderne foregår hos Per Bødker i værkstedet på Elisagårdsvej 14, og afholdes hver den 2. fredag i måneden kl. 20.00. Datoerne herunder er blot en serviceoplysning:

Fredag den 11 januar kl. 20.00

Fredag den 8 februar kl. 20.00

Fredag den 8 marts kl. 20.00.

Tilmelding er ikke nødvendig.

Ledningsnet-dag

Lørdag den 26. marts kl. 10.00 hos John Reece. Tilmelding til Eugenio på tlf: 35 81 68 70 - så snart som muligt og allersenest den 5. marts! Se mere om arrangementet her i bladet.

Skovtur

Hvem har mod på at arrangere årets skovtur på Sjælland i maj måned? Ring til Eugenio!

Sommertræf 2002

Kryds i kalenderen: den 16. til den 18. august 2002. Vandrerhjemmet i Ry.





Munkebjerg Hill Climb 2001

Tekst og foto:
Eugenio Lai

Kigger man i de gamle arkiver, kan man se at tractionen har været meget brugt i motorsport, ikke mindt på grund af dens køreegenskaber, som tillod enhver søndagsbilist at køre på banen.

Her i bladet har været flere artikler, der har illustreret dette.

I de seneste år er tractionen ved at komme tilbage på banerne. Først var det Peter Juel Jeppesen med sin Cabriolet, men efterhånden er han ikke alene i Citroën-klassen.

Fritz Trøst har heller ikke glemt sit gamle søndags-erhverv! Hokus-pokus har han forvandlet en gul familie-Sport til et gult lyn! Og det er gjort meget professionelt. Det var to.

Siden da har der været snakket meget om racersport – bl.a. på en af de meget lange aftener ved vores Sommertræf, hvor jeg, René Christensen og Bernt Bowitz var enige om, at det ville være dejligt, hvis der kom flere endnu. Vi snakkede også en del om, hvordan man kunne udstyre

en traction specielt til racerløb. Især var René meget varm på sådan et projekt. Ikke så meget snak. René var meget hurtig til at komme i gang med at bygge en rigtig racer, da muligheden kom, i form af en egnet bil. Bilen blev færdig i forsommeren, så han kunne stille op til Munkebjerg Hill Climb. Så nu er de tre.

Jeg skulle selvfølgelig være til stede – som medpassager hos Peter Juel. Men i sidste øjeblik var Peter forhindret i at stille op. Hvad gør man så? Så kører man

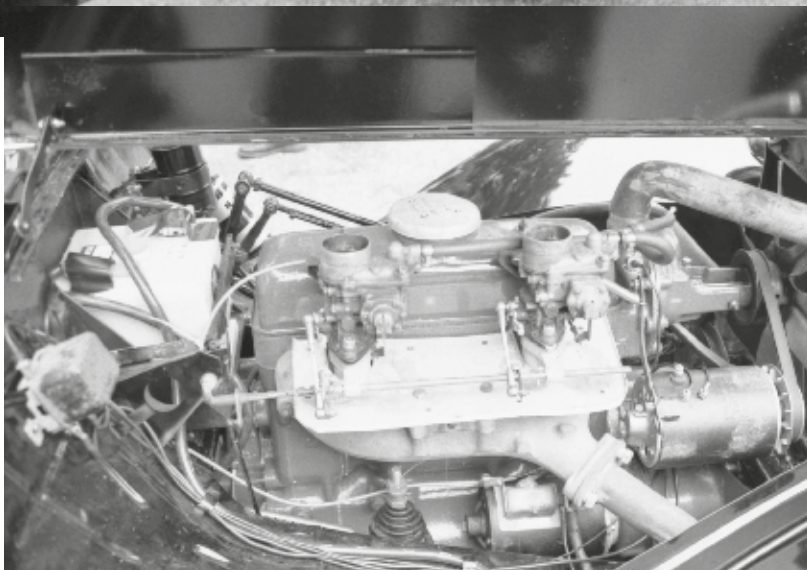
selv med sin egen bil! Hvor svært kan det være? Man kører alene på banen, og kan jo køre i det tempo, man synes er forsvarligt.

Så afsted til Fredericia, overnatte hos René og Lena. Og om morgenen kunne jeg nyde synet på gårdpladsen: René's racer, en sort Sport 1939 der stod klar, med gule pilotehjul (hvad ellers – de savnede sådan en bil).

Fritz mødte op på Munkebjerg med sit store smil og gode humør, men René's smil var endnu større. Det var nemlig første gang han skulle køre i den nye bil. Min sindstilstand var til gengæld ikke let at beskrive. Panik. Hvad hvis der sker noget med bilen – jeg skal jo køre den hjem – i ét stykke. Jeg var spændt på hvordan det ville være at opleve sådan en dag.

René's sorte racer fik en strålende premiere, med en flot førsteplads i klassen!





Dagens Citroënfelt. Hvis det ikke lige var for nummerpladen, den lille Cooper i baggrunden og et større antal buler i skærmene, kunne det vist godt ligne et gammelt pressefoto fra en dansk motorbane....

Ikke en helt almindelig motor!

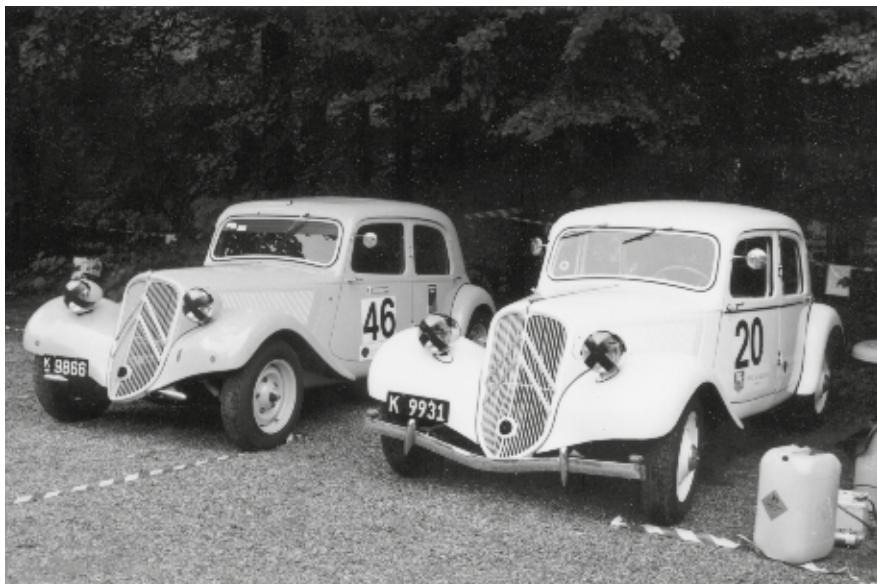
Wuaw!! Adrenalinen kørte op allerede under start af motoren. Og den blev ved med at være oppe resten af dagen! Selvfølgelig oplevelsen af at køre op ad bakken er noget for sig selv. Man starter i første gear, med hjulspin hvis man tør. René turde godt. Han var foran mig i startopstilling, så jeg kunne se og høre ham. Fritz var længere fremme, så jeg kunne ikke se hvad han lavede. Jeg tog det mere roligt: første fuldt ud, så andet gear, højre, under broen, venstre, 3. gear, ligeud, ned i 2.gear, laaaangt sving til venstre så bagenden skrider ud, korrigerer, højre, venstre, ligeud, stadigvæk 2. gear – op så den næsten gør ondt..... så 3. gear – og endelig, det ternede flag bliver viftet over dig. Slut. Tiden er gået, hvor meget... cirka....

Hold da op! Sikken' tur. Mine øjne var hele tiden på vejen og mine ører i motoren. Maskineriet kan nemt komme til at køre for hurtigt.

Jeg kunne selvfølgelig ikke konkurrere med de to andre – de var 10-12 sekunder hurtigere end mig, men det var alligevel meget sjovt! Fire eller fem af disse ture blev det til i alt, med pauser ind i mellem. Slutstillingen blev at René var hurtigst, Fritz nummer to – og jeg nummer tre – på en næstsidsteplads i klassen.

I pitten var der ivrig diskussion om tider og kørsel. Hvordan skulle dét og dét sving tages. Og så kunne man gå rundt og kigge på nogle af de andre biler, som kørte rigtig hurtigt – og hvor konkurrencen og hundrededelene er det vigtigste for ejerne.

Om eftermiddagen var det så tid til at



pakke sammen – og sætte de ting jeg havde taget af bilen (for at lette den) tilbage igen. Og så gik turen hjemad i en dejlig traction, som havde vist at den kan andet end at køre skovtur.

Med tankerne på at dagen bliver et evigt minde, har jeg allerede anskaffet endnu en 11 Sport – som en dag bliver til en racerbil.

Så bliver vi fire.

Eugenio Lai

Eugenios hvide Sport har en fortid som politibil, så den har nok været vant til at flytte sig med en vis fart. Men, men - Fritz' gule lyn fløj noget hurtigere...

Bemærk søroverflaget!



1946: De første efterkrigsbiler i Danmark

Af Jens Møller Nicolaisen

Det er aldrig lykkedes mig at finde frem til den nøjagtige dato, men det må have været en enorm begivenhed, da den første sending Citroënbiler i starten af marts 1946 landede i Københavns Havn. Nærmere betegnet hvor det fandt sted har jeg heller ikke kunnet finde oplysninger om, men det har vel enten været i Frihavnen, eller mere sandsynligt Sydhavnen, et par minutters gang fra Citroëns hovedkvarter. Bilerne var de første franske biler (hvis ikke de første biler overhovedet) der kom til landet efter befrielsen. En stor dag, både for Danmark som helhed, og især for de ansatte hos Automobiles Citroën i Sydhavnen, hvor der gennem krigen havde været skruet gevaldigt ned for blusset og tiden var gået med de særeste ting for at overleve.

Efterspørgslen på biler havde på dette tidspunkt antaget uhyggelige dimensioner og priserne på brugte biler var ofte højere end nyvognsprisen før krigen.

Et større indbudt selskab tog imod bilerne på kajen, heriblandt den nyudnævnte direktør Axel Kjellund og stemningen må have været høj den dag! Man forventede, at denne første sending biler på 23 stk. ville blive en dråbe i havet i forhold til det antal biler, der skulle følge efter.

Hvad vi ved idag er, at der kom rigtig mange Citroëner til Danmark i de første efterkrigsår - men også, at det kunne have været mange, mange flere, hvis ikke de danske myndigheder havde sat alvorlige

begrænsninger på importen, hvilket skete fra efteråret 1946.

De store forventninger til omsætning og beskæftigelse, som alle på Citroën må have haft på denne martsdag, blev ikke indfriet - allerede i 1947 var der i perioder ganske tomt i den store fabriksdal i Scandiagade.

Som det fremgår af billederne her, var de 23 biler stort set leveret klargjort fra fabrikken i Paris. De var smukt lakeret i farven "gris irisé clair", en lys grå polykromlak, med en svagt grønlig tone. Klargøringen har såvidt man kan se ud fra billederne kun bestået i mindre ting: Montering af lygter, hjulkapsler mv. samt de forskellige danske detaljer: Stenslagsgitter bag kølgitteret, nummerpladeholder foran

etc.

Senere biler blev importeret langt mindre færdige fra Frankrig, ganske givet for at spare importtold og for at give beskæftigelse til danske arbejdere. Både lakeringen og saddelmagerarbejdet blev udført i Sydhavnen på disse biler.

Men de 23 første vogne i sendingen her blev reserveret som demonstrationsvogne til de større forhandlere, der fik én bil hver. Desuden blev nogle af bilerne sendt videre til Sverige efter klargøring i København.

Avisudklip af ukendt oprindelse

NYE BILER TIL KØBENHAVN



Det nye bil indløst de første franske vogne til det danske marked. Her ses de nye Citroënbiler lige efter de er kommet fra det hollandske SKIB, de første blev de 11 fra Anversgen, efterløst af den hollandske & Vedde og det er Møllingen, at Vognene kom for den mellemstørrelse, og de blev købt den 12. marts 1946. I den senere tid er der kommet en stor mængde franske Citroën biler til Danmark. Pris ca. 12.000 kr.

Her lander de første Citroëner
i Københavns Frihavn efter
over 6 års pause!

Den nydelige herre med pels-
kraven er Greve de la Garde
fra det franske gesandtskab.





Dette foto pryder forsiden af FDM-bladet Motor, dateret 16. marts 1946 - den tilhørende billedtekst lyder: "FRANSKE BILER TIL DANMARK. Forleden kom de første franske biler til Danmark og her svæver den første Citroën mellem himmel og jord".

Den knapt så gode billedkvalitet skyldes at billedet er scannet direkte fra Motor. Men det er et flot billede! Mon ikke lygter, hjulkapsler og andet udvendigt nips ligger klar til montering på bagsædet i bilen.

Bilerne er umiddelbart efter landingen blevet bragt indenfor i den store værkstedshal hos Citroën i Scandiagade.

På billedet her til højre ses bilerne i baggården bag den røde administrations- og udstillingbygning. Værkstedets personale stiller op til fotografering - alle er glade på den solrige forårsdag!

Ved den åbne motorhælm ses Jean Vi-comte de Faramond, som kort tid forinden var afgået som adm direktør. Faramond var direktør fra starten, da Citroën etablerede den danske filial i 1924 og en meget afholdt mand. Muligvis har denne dag, hvor billedet blev taget, markeret personalets afsked med ham. Faramond, der var fransk jøde, havde tilbragt krigen i landflygtighed i Sverige (?) og rejste umiddelbart efter overdragelsen af direktørposten til Frankrig, hvor han fortsatte sin karriere i Citroëns ledelse. Men det må have været en glæde for ham, at komme forbi og se de nye blanke biler, inden han skulle afsted!

Bag ham ses manden, der overtog stillingen som direktør for Citroën i danmark, Aksel Kjellund. Kjellund var allerede på dette tidspunkt en veteran i Sydhavnsgade; han blev ansat i 1924 som bogholder - og fortsatte i øvrigt som direktør helt frem til 1966. I alt 42 år på samme arbejdsplads....

Ligesom Faramond havde været det, var Kjellund meget afholdt af personalet. Og som det var skik og brug i de gode gamle dage, havde også Kjellund et øgenavn: "Foxterrieren" - angiveligt på grund af et levende temperament. Men ellers var han en alvorssmand, der havde oplevet at



miste to af sine børn, bl.a. en datter der omkom under bombardementet af Den Franske Skole i 1945.

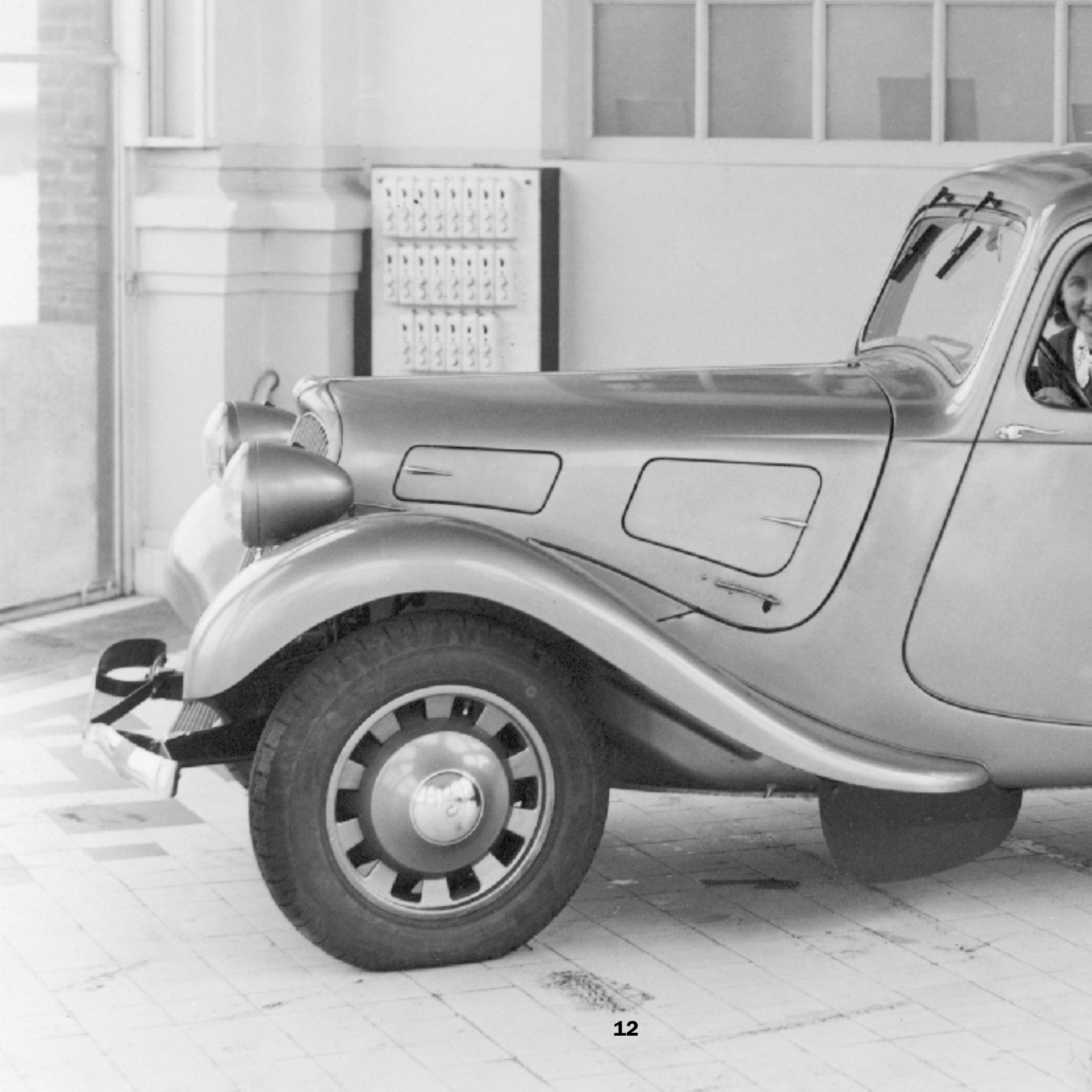
Af billedet fremgår det i øvrigt, at bilerne nu er fuldt færdigmonterede. Flere af de danske detaljer ses, heriblandt fluegitteret og diagonalstiverne på de forreste kofangerkonsoller.

Det store billede på de næste sider må være taget nogle dage forinden, for bilen der står i udstillingslokalet er tydeligvis ikke færdigklargjort. Der mangler f.eks. nummerpladeholderen foran og afviservingerne.

Billedet er nok mit yndlingsfoto: Kan en 11 Sport overhovedet være flottere?

Det er knivskarpt, og man kan se en masse detaljer på bilen. Selv punktsvejsningerne lang dørpanelernes underkant og ledningen til baglygten og de blanke inderskærme.

Bilen står næsten 100% som de sidste førkrigsbiler. Førruderammen er forkromet stål, bakspejlet er monteret øverst i for-





TAD

ruden - pilotehjul og klapper i motorhjælmen. Men forlygterne er malede, også på lygtekransen, og stænklapperne er af efterkrigsmodel. En sjov detalje er det lille drænrør under forskærmen til vandet fra forruderammen.

Den søde unge pige, der vinker så pænt til os er husvant. Hun hed Fru Fussing (kaldet "Fusser") og var telefondame i firmaet.

Det store foto - og dem der ses på dette opslag - er sikkert taget ganske få dage efter bilernes ankomst til København.

Billedet med Kjellund, "Fusser" og en uidentificeret blondine blev bragt i førnævnte nummer af FDM's Motor med teksten:

"Dir. Axel Kjellund præsenterer det nye Vidunder for interesserede unge Damer".

Også Fru Kruuse, der var kontodame for Hr. Salgschef Thorvald Nielsen, måtte agere fotomodel og fik sit portræt i bladene, dog ikke billedet herunder, hvor hun ser lidt mut ud.



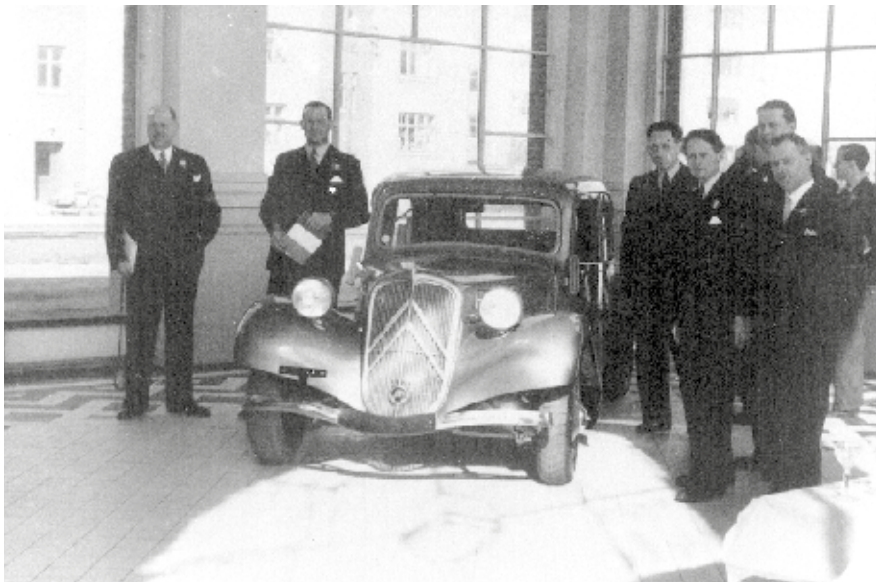
Seancerne med den flotte bil har sikkert mest været til ære for pressen og fotografene. Bilen er herefter blevet kørt over gården og tilbage i hallen for at blive gjort færdig. Hvad det er for et selskab, der optræder på billedet til højre, kan jeg ikke se - jeg gætter på journalister eller politifolk. Altså værd at ofre et glas på. Billedet er forresten taget inden det store, hvor man på sporene på gulvet kan se at bilen er blevet vendt inde i lokalet.



TAD

Billederne på denne side må være taget senere, for nu er bilen klar, med fluegitter, afvisere og alt det andet. Efter de tilstedeværendes påklædning at dømmes er de taget ved samme lejlighed, nemlig den dag, hvor Faramond holdt sin afskedstale for de ansatte. Og hvis man skal gætte lidt videre: Så er det jo dejligt solskin - og samme dag som billedet med Faramond i baggården sammen med Kjellund og værkstedpersonalet...

Mon ikke de mange mennesker er både forhandlere og funktionærer hos Citroën. På billedet nederst til venstre ses Faramond og stående ved bordet på hans højre side er det "Foxterrieren"...





Og her er bilerne så på vej ud af baggården, den samme dag. Forhandlerne har sat deres prøveplader på, motoren er i gang på bilen til forhandler Svend Schmidt's eftf. i Klippinge! Værkstedpersonalet er gået tilbage til arbejdet...



For sidste gang er i hvert fald 10 af de 23 Sporter samlet - til fotografering i Scandiagade. Forrest i billedet ses den Københavnske forhandler Knud Bærentzen, der foruden at være forhandler med egen gesjæft, havde været ansat som sælger (og senere salgschef) siden 1925 hos Citroën.

Bærentzen startede og havde indvielse i sin lille forretning i Løngangsstræde nr. 21, den 9/4 1946 - og billedet af forretningen til højre er taget netop denne dag! Bilen i forretningen er altså den

samme som ses over disse linier. At efterspørgslen på biler var stor, ses af skiltet "Solgt" i forruden. Bemærk også skiltet med teksten trykt på tricolorebaggrund. Så vidt jeg kan se, står der: "Den første bil efter krigen er den nye Citroën". Skiltet genfindes på billederne fra baggården hos Citroën. I denne lille historie har vi således fulgt bilerne gennem ca. en måned!

Det var iøvrigt ikke nemt at være forhandler i den første tid efter krigen. Det

gjaldt om at tiltrækker kunder - men det gjaldt også om at holde dem væk, for det var umuligt at få biler nok! Få måneder senere kneb det så meget med leverancerne, at Bærentzen måtte nøjes med at udstille en legetøjsbil i sit vindue -og ak, ak; selv den blev udstyret med "Solgt"-skiltet!

Direktør Faramond's sidste handling inden afrejsen til Paris var iøvrigt at deltage i indvielsen af forretningen i Løngangsstræde 21...

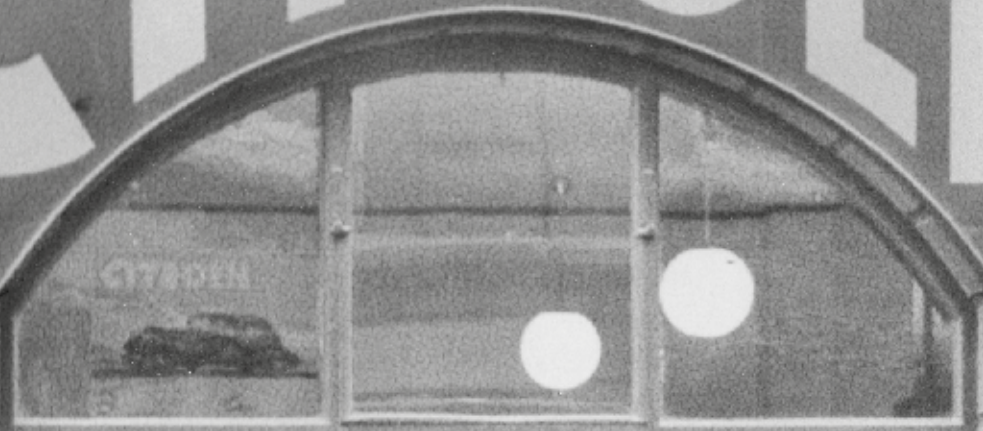
CITROËN

CITROËN

BERLINE

11 SPORT

TELE. BYEN 7719

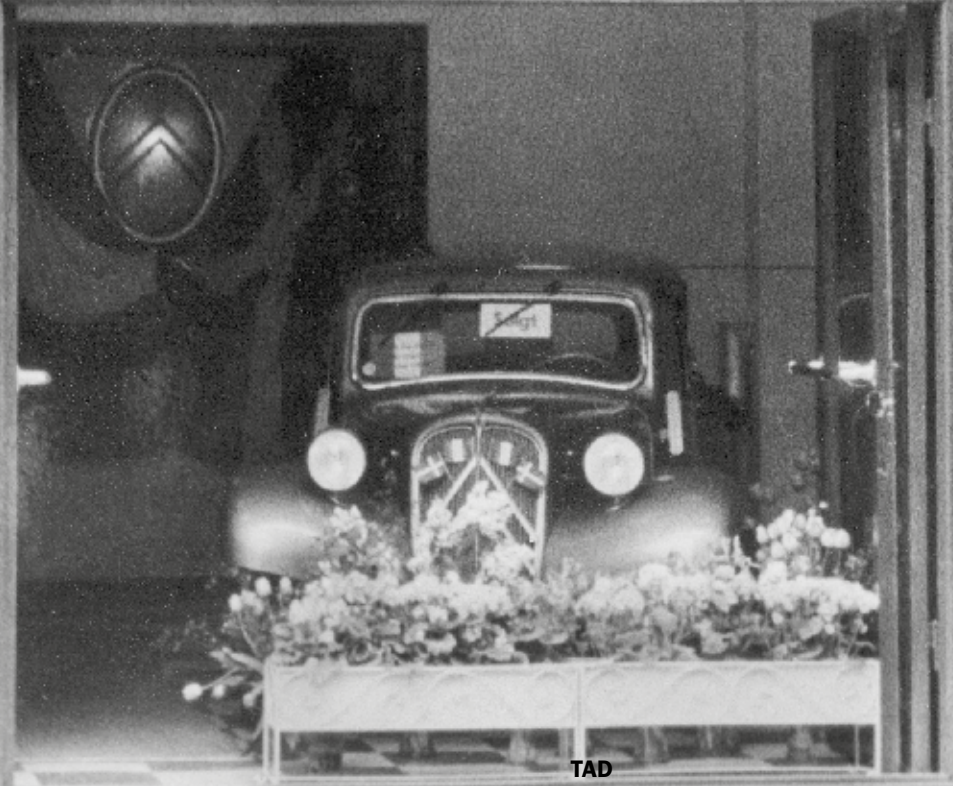


CITROËN

BERLINE

11 SPORT

PRINAT
TELE. NORA 7330





Er det ikke yndigt?

Som nævnt gik nogle af de 23 biler i den første efterkrigssending videre til Sverige.

Det må formodes, at de blev udskibet til Danmark umiddelbart efter at have forladt samlebåndet i Paris - og så vidt vi ved har ingen af dem overlevet. Det ville have været interessant at kende stelnummerserien!

Sælger John Bomholt i Knud Bærentzens forretning.



Selvom kvaliteten er ganske rædselsfuld, syntes jeg også at dette foto skulle med. Her er det forhandlere i selskab med Kjellund; yderst til højre ses Svend Petersen, der var hovedforhandler i København. Det er lidt underligt med bilen - den har forkromede lygter - måske et sæt, der lige er sat på i dagens anledning? Bilen mangler også den buede franke "nummerplade" på forkofangeren. Måske er bilen stiet ikke én af de 23 - og billedet taget ved en helt anden lejlighed?



Sælges:

Traction Avant 11 Sport selges grunnet overgang til eldre vogn. Da jeg nu pga uforutsette omstendigheter må gå over til en eldre og billigere vogn av type 1934 Citroën 7, ser jeg meg nødsaget til å avhende min meget gode 1936 11 Sport AL. Jeg har også 2 andre fra 1937 og 1939 til salgs.

Kontakt Bernt Chr. Bowitz på tlf. 2246 5657 eller 9205 2555. Jeg kan også nåes via e-post bbowitz@chello.no. Bilder av bilene er lagt ut på vår hjemmeside med linker fra medlemstilen: tn.lmk.no

-red. anm.: det koster ellers ikke noget at annoncere her...!