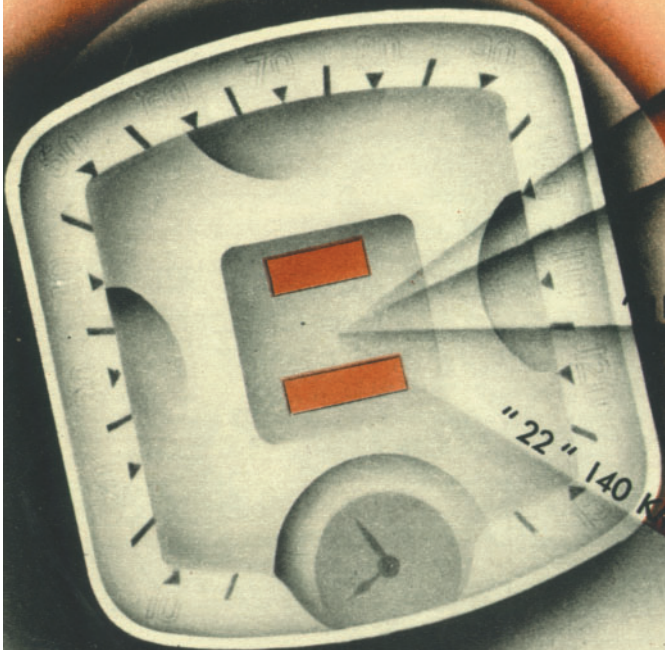


VITESSE



"7" 100 KM. A L'HEURE

"11" 110 KM. A L'HEURE

"1 LÉGÈRE" 120 KM. A L'HEURE

"22" 140 KM. A L'HEURE



A T T R A C T I O N 2 4 2

40. årgang · juli 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 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. september. Deadline til dette nummer: 1. august - med morgenposten!

Vi er meget glade for at få tekst i digital form. Artikler i bladet er ikke nødvendigvis udtryk for klubbens eller redaktionens synspunkter.

Fra formanden

Det er næsten ikke til at tro det, men vi nærmer os 190 medlemmer. Selv om vi vanen tro siger farvel til nogle medlemmer, når der skal betales kontingent, er medlemstallet støt stigende, og det mest glædelige er, at det er folk i alle aldre og fra alle landsdele – også Bornholm. Næste mål er nu at runde de 200, hvilket vi når om et år, hvis den gode takt forsætter. En stor tak til alle der har medvirket til det for klubben gode resultat, her i vores jubilæumsår. Også et stort velkommen til alle nye medlemmer, og jeg håber meget, vi ser jer til vores arrangementer.

Med baggrund i den store interesse for ledningsnet arrangementet på Sjælland planlægger vi en ledningsnet dag i Jylland hos Rene Christensen d. 9. november. Vi håber naturligvis også her at få en god tilslutning - så mød op og få styr på dine ledninger.

Sommertræffet 2002 er for længst på skinner nu og vi er allerede nu nødt til at tænke på 2003. Hvis der skulle være nogen der sidder og brænder for at arrangere et sommertræf, må de meget gerne kontakte mig, René eller Eugenio!

I forbindelse med sommertræffet skal jeg gøre opmærksom på klubbens generalforsamling – se indkaldelse her i bladet.

Hvis man har punkter til dagsordenen skal de sendes til mig.

Her til sidst vil jeg gerne komme med en opfordring til jer der går og restaurerer. Send et par ord og nogle billeder til bladet! Der findes ikke noget mere spændende at læse om og se billeder af, end medlemmernes biler under renovering.

Vi ses derude...

Torsten Laursen Vig



Indkaldelse til Generalforsamling

Søndag d. 18 august kl. 10 afholder Traction Avant Danmark generalforsamling på Ry Vandrerhjem.

Forslag til dagsordenen skal ifølge klubbens vedtægter være formanden i hænde senest 3 uger før generalforsamlingen.

Torsten Laursen Vig

Udstilling

Der vil blive holdt udstillingsmesse/ 20 års-jubilæum i Dronning Margrethe Hallen i Fredericia, lørdag/søndag d. 19-20-2002.

Vi vil gerne udstille 10-12 Tractioner.

Er der nogen der har et godt emne/idé til at bygge standen op om, høre vi gerne om det, rekvisiter vil vi også gerne låne, når emnet/idéen er på plads, så har du noget vi kan bruge, så ring eller mail.

NB: Overnatning er mulig, hos os.

TAD-hilsen

Aktiviteter vest

René Christensen

Tlf: 75563209/22336239

Mail: bse23311@vip.cybercity.dk



Fra redaktionen

...takkes der blot for de mange gode bidrag til dette sommernummer!

-jmn.

CITROËN

Fra kassereren

Øjne så store som møllehjul...

... har jeg ikke – men alligevel – det er undertegnede som er sat til at vogte pengebogen i TAD.

Vi er nu – efter megen langmodighed – kommet igennem årets kontingentopkrævning. I den sammenhæng har jeg nedenfor gjort lidt statistik:

Girokortene blev udsendt mandag d. 14. januar med betalingsfrist 31. januar 02. Den 4. marts (1 måned efter sidste forfaldsdag) følte jeg det var tid at tjekke første "halvlegsresultat". Der var 38 (!) restanter ud af et medlemstal på ca. 180, svarende til godt 21% fortsat i restance. Der blev udskrevet venlige skrivelser til de pågældende samt nye girokort. Det kunne jo være det første ikke var dukket op – hunden havde spist det – eller det var røget ud sammen med reklamerne – eller måske en helt 4. mulighed. Ny betalingsfrist på disse girokort blev sat til 11.03.

2. "halvlegsresultat" blev opgjort søndag d. 24. marts – og der var herefter fortsat 22 i restance af de førnævnte 38. Det var nu tid til en kammeratlig opringning til de pågældende. Dette hjalp efterfølgende noget – enkelte havde endog været så grundige at betale begge girokort.. – og der skulle således sendes penge retur til disse.. Der var dog en hård kerne på 9-11 stykker tilbage som fortsat var i restance. Endnu en telefonisk samtale hvor "indbetaling undervejs" blev lovet.

Her pr. 24. maj 02 modtog jeg indbetaling fra næstsidste restant – den sidste

bliver udmeldt. Og jeg kan derfor nu melde "kontingentopkrævning 2002 tilendebragt".

Jeg er klar over, at en del af disse restancer kunne have været undgået ved PBS-tilslutning. Imidlertid har vi dels mange udenlandske medlemmer – dels er vort medlemstal (p.t. 186) ikke stort nok til at forsvare de ekstra udgifter ved tilmelding til PBS. Sagen undersøges dog fortsat. Endvidere undersøger jeg en smidigere måde for vore udenlandske medlemmer til indbetaling/overførsel af penge via S.W.I.F.T. Dette følges op i det næste nummer.

Men summa-summarum – jeg vil opfordre til, at der udvises bedre disciplin m.h.t. betalinger til klubben – Det tager alligevel en del tid at tage regnskabet frem op til flere gange.

Carsten Thylgård
kasserer i TAD.

Klubmøderne i Roskilde

- holder p.t. sommerferie...!

12. ICCCR i USA: 9-11. august...

Sommertræf 2002

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

Generalforsamling i TAD

- afholdes på træffet søndag den 18. Se separar indkaldelse her i bladet.

Citroën-stumpemarked

Søndag den 22. september kl. 10-14 hos Citroën Danmark a/s, Bådehavns-gade 38, København. Mere i Attraction nr. 243.

Ledningsnet-dag

Lørdag d. 9. november hos Rene Christensen Taulov.

Sæt kryds i kalenderen allerede i nu! Nærmere information om arrangementet i næste nummer af bladet.



12. ICCCR

Nu nærmer det 12. ICCCR sig for alvor. For de som skal deltage og som eventuelt har tilmeldt sig "newgroups" under 12. ICCCR kommer der informationer dryppende ind hver dag. Den 1. juni var officielt den sidste rettidige dag for tilmelding. Endnu er der dog ikke kommet nogle officielle informationer om hvor mange der er tilmeldt. I USA var i midten af april tilmeldt næsten 200 køretøjer til træffet.

Senest har Blair Anderson fra den amerikanske rallycommité opsummeret begivenhederne i en pressemeddelelse som især henvender sig de amerikanske Citroënenthusiaster, men den er da også meget sjov at læse for andre som evt. på falderebet kunne tænke sig at springe afsted - f.eks. fra Danmark. Indtil videre er vi vist kun 4-6 fra Danmark som drager derover. Rejsebudgettet vil komme til at ligge på ca. 5000 kr. til flybilletten, hvortil kommer tilmeldingsgebyr og deltagelse i grillaftenen fredag og festmiddag lørdag + det løse - med lidt held ialt ca. 8000 kr/pers.

Her kommer så pressemeddelelsen som også kan findes på nettet:

Det 12. International Citroën Car Club Rally (ICCCR/USA) vil finde sted fra den 9.-11. august på Universitetsområdet i Amherst og det 26. amerikanske "Citroën Quarterly Rendezvous" vil blive afholdt samme sted, hvilket betyder at det traditionelle junimøde i Northfield Mountain, bliver en del af det 12. ICCCR.

Her 30 år efter at den sidste "nye" Citroën officielt blev solgt i USA er der stadig

stor entusiasme omkring mærket Citroën og ejerne vedbliver at føle stolthed over deres særlige biler og mange i USA glæder sig til at dele begejstringen med Citroën kørere fra Europa og gæster fra hele verden.

ICCCR begivenhederne startede for længe siden i et land end ikke eksistere mere - det tidligere Jugoslavien. Det er mere end 30 år siden (1968) og ICCCR er vokset og har været en sådan succes, at der nu til august for første gang vil være mulighed for at amerikanske entusiaster kan deltage "på egen jord" i denne særlige begivenhed som vil føre deltagerne ind i rampefyldt af tidligere tiders bilkunst....

Det bliver en begivenhed som man ikke kan være foruden. Der vil et spændende program for weekenden og der vil blive opbygget et særligt Citroën Museum på campusområdet - som vil vise Citroën's legendariske design og tekniske fremsyn med biler fra både USA og Europa. Museet vil også sætte focus på Citroën's historie i Nordamerika, som vil blive dokumenteret med arkivmateriale, film, video og andre multimedia.

Desuden vil sløret for første gang i Amerika blive løftet for de nyeste Citroënmodeller fra Europa. Det gælder modeller som C3, C5, Picasso og Berlingo som vil kunne studeres på nærmeste hold....

Desuden vil det internationale Citroënteam bestående af Jerry og Sylvia Hathaway i deres SM World Record Race Car blive vist frem sammen med verdensnyheden "SM pick-up" foruden "the SM World-de-

signed-and-built trailer" med dens ekceptionelle hydrauliske muligheder....

ICCCR/USA museum vil også vise historiske Citroën køretøjer som aldrig har været vist i "the United States":

1919 Type A, den første masseproducerede bil i Europa
1933 Rosalie Cabriolet
1939 Prototypen til 2 CV
1939 Traction Avant 11 B Cabriolet
1973 SM Citroën Maserati of the Bandama Rally
2002 Xsara World Rally Car, winner of the 2002 Monte Carlo Rally.

Private samlere vil desuden vise deres specielle Citroën'er og udstillingsområdet vil være helt fyldt med Citroën'er af alle årgange helt fra type A, 1919 til C3 fra år 2002 - sidstnævnte lige frisk importeret fra fabrikens samleband i Frankrig.

Derudover vil der blive en udstilling af nogle af de mest sjældne biler fra Europa som er kommet over Atlanten i anledning af det 12. ICCCR:

1919 10HP
1924 B2 Landalet Taxi
1933 Rosalie
1939 Traction Avant Cabriolet Roadster
1939 Super Traction Rosengart
1937 Traction Avant Cabriolet
1958 2CV Radar
1963 DS Cabriolet
1955 Traction Avant 15/6 Hydraulique
1961 2CV Sahara 4x4
1974 GS Birotor

Den totale liste over de biler som kommer

over fra Europa er allerede for omfattende til at kunne nævnes her og antallet af deltagere og biler stiger dag for dag. Der vil være en overflod af Tractions, 2 CVs, DSs, SMs, CXs og desuden vil der komme flere Panhards og det vil sandt at sige være et syn som aldrig nogensinde tidligere er set i USA. Mange amerikanske Citroënentusiaster vil desuden deltage med en stribe af flotte biler.

Pr. den 15 april var der over 200 tilmeldte biler - alene fra USA. Træfområdet vil kun være tilgængeligt for tilmeldte biler af mærkerne Citroën og Panhard. Ingen andre biler vil kunne komme ind på pladsen, mens relaterede især franske mærker opfordres til at komme på besøg.

Dette blive en enestående begivenhed i USA. Aldrig før eller siden vil der blive samlet så mange Citroëner på ét sted. Der kommer aldrig en sådan chance igen - det er nu eller aldrig for jer amerikanske entusiaster. Du og din Citroën fortjener simpelthen at være på pladsen den weekend og sammen vil vi kunne hæve dette træf op til nye og enestående højder. Dette er "showet" 2002.

Weekenden vil være stoppet med aktiviteter omkring Citroën. Selvfølgelig vil den største begivenhed i sig selv være at møde op og se på biler og snakke med andre entusiaster og knytte nye kontakter med mennesker fra hele verden som deler den samme passion - Citroën.

The Swap Shop, vil være en stort marked for handel med dele, bøger, modelbiler og automobilia. Det holdes i en indendørs

air-conditioneret hall på Universitetets område. Bemærk at alle handelsaktiviteter samles på dette sted hele weekenden - der vil ikke blive accepteret handel andre steder, bortset fra hele biler som vil kunne sættes til salg overalt på træfpladsen. Hvis du kunne tænke dig at sælge noget er det nødvendigt at tilmelde sig og leje en studeplads - se <icccr@aol.com>. En Concours d'Elegance vil blive afholdt med hemmelig afstemning blandt publikum og du vil selv få mulighed for at afgive din stemme på det køretøj som du synes er bedst.

Universitetets campuscenter, som vil huse Museum og the Swap Shop, vil også indeholde flere restaurants, coffee shops, a bar, døgnåben kiosk, hæveautomater, toiletter etc alt som vil gøre denne weekend mindeværdig.

Selve Amherst by ligger indenfor en bekvem gåafstand (et kvarters gang) og er et besøg værd. Her findes bars, restaurants, nightclubs og finere butikker for de som vil se andet end træfpladsens mange biler.

Freitag aften vil der blive holdt en Barbecue dinner og lørdag afholdes der en rigtig galamiddag for amerikanere og gæster fra udlandet (tilmelding er påkrævet) .

Det 12. ICCCR lukker ned søndag eftermiddag og alle er velkomne til at deltage i en fælles biltur til Montréal i Canada - en tur i ro og mag hvor vi bruger en eller to dage undervejs i det smukke Vermont. Montréalturen vil blive afsluttet med en festmiddag - formodentlig sammen med

canadiske veteranentusiaster om onsdagen den 14. august.

Det 12. ICCCR vil kunne tilbyde et varieret udbud af overnatningsmuligheder fra billige studenterybler på Universitetet til moteller og hoteller i omegnen af Amherst - gå ind på vor hjemmeside, <icccr@aol.com>. Der vil også være mulighed for at campere hvis det ønskes - gå da til <<http://campmass.com/pioneer.html>>

ICCCR USA August 9-11 2002 Amherst, MA

The deadline for registration is (was) June 1.

This is a show of your lifetime - don't miss it!

Blair Anderson (oversat af pjj)





En liten reisebeskrivelse fra Paris og Retromobile fra Elisabeth og Bernt Chr. Bowitz

For den Tractionfrelste er ikke snø hovedattraksjonen vinterstid. Spesielt er det slik for våre danske tractionvenner som tروفast hvert år setter kursen mot Retromobile i stedet for snødekte vidder i sin vinterferie. Et vekslende antall av deres norske og svenske venner, de som både er glade i Paris og i dansker, følger dem gladelig på ferden fra metropol til metropol (Them – Paris). Også slik i år. Denne gang bestod den norske kontingent hovedsakelig av Telemarksgjengen, men de mest innbitte fra det sentrale Oslo sviktet heller ikke i år...

Jeg pleier å karakterisere dette som en årlig tur for å få med seg vårmotene og så faller det seg så heldig at Bernt Christian rekker å gå på en bilmesse mens vi er der. Dette høres av en eller annen grunn mer eksklusivt ut enn sannheten.

Hovedmålet er selvfølgelig Retromobile, men det er utrolig hva annet man får tid til fra onsdag kl. 12:00 til lørdag kl. 21:00. Telemarkingene tok blant annet en heldagstur til Disneyland. Noen av oss hadde det så travelt med alternativt systemsetting at vi ikke engang rakk messen!

Men siden dette er et blad for Traction - og kanskje litt annet i samme gate interesserte, skal vi begynne med en rapport fra årets messe. For dere som ikke har vært der kan vi opplyse om at messehallene rommer enn sånn ca. 1,5 Sjølystmesse og innholdet grovt kan deles i tre: biler - scootere og motorsykler - og båter.

Ved siden av er det også deler til alle kategorier og bilmodeller (lekebiler for de uinvidde). I tillegg et ikke ubetydelig innslag av litteratur og kunst om de førnevnte lidenskaper.

I år var det spesielt kopien av Rosalie VII som vekket interesse hos Bernt Christian m/venner ved siden av en vakker førkrigs 15 på Traction Universelles stand. Som alle vet var Rosalie VII en 34 7S coupe, og siden min kjære ervervet en 34 7 coupe i fjor høst, ble den selvsagt behørig fotografert. Litt tid til øvrige kjøretøi ble det også råd med. Det fantes både Vespa og Panhard og en masse andre mer eller mindre kjente merker. Blant annet en Mercedes 50 talls racerbil med ditto racing trekkvogn. For de pengesterke fantes det også muligheter. Christies auksjonerte

bort et dusin Rolls Royce, men BC sparte sine penger og fant snart veien til det viktigste: DELEMARKEDET!

Denne del befolkes av profesjonelle forhandlere som Depanoto og Renel men det finnes også rom for amatører. Spesialiseringen er til dels høy. En hollender solgte kun lykter og wire, en annen tilbød forgassere og en tredje bak- og frontlys. 1940 talls aluminiumsfelger fra Roux til Traction var også å få kjøpt, samt en handler som ville selge både coupe, cabriolet og en Hy fra 1953. Men andelen av reprodeler har økt og ligger høyere enn utendørsmarkeder som Lipsheim, Lyon og Ekeberg. Prisnivået er også en tanke høyere hos disse amatører, avgiften for å stille ut er visstnok i det høyeste laget. Ellers har arrangørene tenkt både på mat



& drikke, her kan man spise fint eller gå på noe som best kan sammenlignes med tysk oktoberfest. Underholdning er det også rom for: Michelin viste hvordan man lager dekk! (og alt dette gikk jeg frivillig glipp av..)

Alt foregår kontant og selv om Francen fortsatt var gyldig valuta da vi var der, ville ingen høre snakk om eller enda mindre ta i de lenger. Det gjaldt faktisk i hele Paris så vidt vi kunne bedømme. Redningen ble banker/postkontor for oss vanlige mens Benny (som hadde så mye) og Jan Olof (som hadde så gamle – men de kom riktignok fra en nabo) måtte inn i en festning av en Nasjonalbank hvor sikkerhet talte mer enn både service og fornuft.

Paris er en utrolig sammensatt by som man må være passe livstrett for å ikke kunne finne noe interessant ved. Været var imidlertid mindre bra enn vi har opplevd tidligere (at de ikke kan flytte denne messen til april!), men vi kjempet oss da tappert fram i regn og blåst og fikk da litt sol. For Bernt Christian, Benny og noen andre var været akkurat som vanlig – inne på messen.

I år var Bernt Christian innkjøpsassistent for delelagersjef Knut og hadde klok av tidligere skade fakset ned en bestilling i god tid for å kunne få mest mulig fritid i byen. Imidlertid kom det ingen ordrebeholdelse før avreise og tilleggsbestillingene tikket inn fra medlemmer både rett før og etter avreisen. Mobiltelefonen er både en lykke og forbannelse! Arrangørene hadde vært så forutseende at de sendte ut sjåfør Lars med bussen torsdag ettermiddag for å ta i mot det guttene had-



de kjøpt av deler og andre nødvendigheter. Dessverre fikk vi ikke vite om dette før Bernt Christian hadde gjort avtale om å hente delene på lørdag. For ham ble derfor dette en Paristur som virkelig stod mer i Retroens enn Metroens tegn. Straks etter ankomst og lunsj på onsdag bar det ut for å forsikre seg om at bestillingen var mottatt samt å føye til de nye punkter. Torsdag ble han med resten av guttene i håp om at delene allikevel skulle være ferdige, noe de selvfølgelig ikke var. Etter kun én fridag, som blant annet ble benyttet til båtut på Seinen, dro han ut igjen på lørdagen (avreisedagen). Da regnet jeg ut i min store naivitet at siden han bare skulle hente varer og allerede hadde brukt så mange timer der ute ville dette bli en snaratur. Dette slo selvfølgelig

ikke til, hentedagen varte og den rakk men til slutt fikk han da ved hjelp av Inge, Benny og Finn buksert nyanskaffelsene ut av messen og inn i en taxi. Uten disse villige hjelp hadde dette prosjektet gått heller dårlig, at en liten telefaks bestilling kan bli så omfangsrik og tung!

Med så stor fravær av gemalen var det godt at jeg hadde så mange hyggelige mennesker å oppleve ukjente så vel som velkjente sider ved Paris sammen med! Takket være våre eminente sjåfør og guide, Lars, fikk vi også i år en skikkelig oversikt over Paris. Denne gang både onsdag kveld som vanlig og i forbindelse med hjemturen på lørdag. Dette er en hyggelig tradisjon i likhet med Finns "bli

kjent med metro systemet tur" som arrangeres i passe tid etter ankomsten. Han får med en hale av "førstereispassasjerer", men også noen av oss veteraner slenger oss på turen som alltid går til Triumfbuen.

Paris har som kjent mangt å by på. I år ble det dukkemuseum, Operaen (dessverre uten sang), kunstgjenstander fra renesansen, brasilianske hovedstadsarkitekter, båttur på Seinen og selvfølgelig "handletur" på varemagasinet Galleri Layfaette. Der er det så rådyrt at det faktisk blir billig! Litt handel ble det allikevel – tre av oss damer fra hvert vårt land endte opp som Elsa Beskow tanter (fiolett, brun og grønn) etter et vellykket alpeluekjøp. Vi gjorde byen usikker i vår leten etter onkel Blå, men fant isteden en hel buss med slitne men salige "onkler" hjemvendt fra en tidligere nevnt messe.

Gemyttligheten mellom nasjonene var hele tiden til stede trass visse språkvanskeligheter. Om danskene ikke er helt enig med oss i spørsmålet om nasjonaliteten til Tordenskjold og Holberg, var de allikevel rause: Fleksnes er norsk!

Oppholdet forløp uten de helt store uhell. Riktignok sørget en liiten kopp cappucino (les bømte) for at vi mistet siste metro og måtte vente en halvtime i kulde og blåst på taxi, men etterpå er det bare en morsom historie. Alle, både de som hadde sett messen og de som hadde sett resten av Paris, var enige om at dette hadde vært en fin tur og meldte seg på til neste år, blir du med?



Stemmingsbilleder fra det svenske

Sommermøde 2002





Det Svenske sommermøde var henlagt til Herrfaldets Camping og vandrehjem v/Arboga, start fredag d. 17. Maj om aftenen med modtagelse og grill.

Lørdag var der arrangeret rally med udgangspunkt fra torvet i Arboga.

Som det ses var der linet mange Tractioner op – normalt ser vi jo en stribe Tractioner forfra – men også bagfra har denne bil smukke linier.

Som det ses var der også andre modeller end B11. Per Bødker fra Danmark var kørende i sin ualmindeligt flotte DS cabriolet i mint-/pastelgrøn lak. Den vakte berettiget opsigt. Chr. Bernt Bowitz og Elisabeths smukke cabriolet ligeså. Det er jo en velkendt bil, som har været passet og plejet godt på Randers-kanten.

Rallyet var med indlagte pauser undervejs – bl.a. ved en af de utallige – og smukke kanalsluser. En B11 gør sig godt alle vegne – også på en vippebro.

Rallyet blev afsluttet med frokost og besøg på "Julita – Gård og Museum". En svensk pendant til vort hjemlige frilandsmuseum. Det var et flot herregårdsmuseum – beliggende smukt ved en sø.

Om aftenen var der fest på "Herrfaldet" camping og vandrehjem. Her blev præmier for rallyet uddelt – og Karin Friis fra Danmark besatte førstepladsen.

Vi fra Danmark takker for et godt arrangement – og kunne fornemme at vi kommer til at se en hel del af de svenske medlemmer til vort eget sommermøde d. 16-18.08 i Ry.

Carsten Thylgård

Stafetten

Peter de la Cour · Citroën B11 Sport 1946, nr. 464389, indregistreret første gang den 18/10-1946.



Et ikke helt almindeligt restaureringsprojekt

Jeg købte min Citroën i sommeren 1971 hos Citroënforsælger Sejr Jensen på Skovvejen i Aarhus for 1000 kr.

Første ejer var en manufakturhandler, som boede i Nørregade, også i Aarhus. Anden ejer var karetmager og ansat paa Aarhus Sporveje (han solgte bilen til Jensen for 500 kr.) Og saa er der ikke præmie til

dem som gætter hvem tredje ejer er!

Jeg fik bilen hjem til sporvognsremisen på trods af defekt kron- og spidshjul. Der var ogsaa lidt rust (saa det ud til). Købte en motor og gearkasse for 300 kr. i Horsens. Min Renault 4 fik oplyst himmelen paa vejen hjem! Saa i gang med vognen. Det var ingen "sag" da vi, jeg og "sømman-

den" som kunne svejse, havde varmt værksted med grav og 2 tons kran lige over arbejdspladsen.

Citroënen blev synet i sommeren 74. Den blev malet lyseblaa (kaffekandeblaa som B22) med sorte skærme, det syntes min forhaandværende kone var farven! Vognen stod alt i alt, naar man ser bort fra øl og

middage, i ca. 7000 kr...

Derefter kørte jeg i vognen de næste fire aar, dag ud og dag ind, uden de store problemer. Den kørte fint paa halv petroleum under oliekrisen i 1975. Men alligevel var det maaske ikke saa heldigt med det der petroleum, for motoren var ved at være lidt sliddt. Det passede derfor fint med en skilsmisse og en hovedreovering af motor, gearkasse og drivakslar. Førnævnte blev klaret i 1978-79, men saa traf jeg en sød pige, og det gik helt i staa med Citroënen!

De næste 20 aar kørte jeg Morris Minor, Saab 96, -95, -96 og nu kører jeg Saab 900, som jeg ogsaa er vældig glad for. Men jeg blev jo drillet af venner, kammerater, arbejdskolleger og familie: "Hvordan gaar det med din gamle Citroën? Hvornaar kommer den ud at køre? Skulle du ikke have kørt din datter til studentertranslokation (det gjaldt baade for min ældste og yngste datter)".

Men i aar 2000 faldt jeg over en artikel i "Veterantidende" vedr. import af en Tatra "57" fra Tjekkiet, og saa faldt ti-øren. Jeg har en broder og en tjekkisk svigerinde, som har deres "førtidspensionsbolig" i Tjekkiet, og de har ogsaa en særdeles god mekaniker, haaber jeg?

Altsaa: Forespørgsler hos Motorkontor, Toldvæsen, Skattevæsen og den tjekkiske Ambassade. Alt skulle være i orden. Min svigerinde laver den tilsvarende procedure i Tjekkiet, og spørger for en sikkerheds skyld ogsaa ved grænseovergangen langs Elben/Labe ved Hrensko (vi vil ikke køre gennem Polen, det kan sikkert give en masse papirproblemer). Saa alt "er klap-

pet og klart, tegnet og tilrettelagt!"

Tilbage til 464389. Jeg havde jo ikke faaet sat motor, gearkasse samt fortøj paa vognen i 1978, saa det arbejde kunne jeg spare, naar nu vognen skulle skilles fuldstændig ad inden turen til Tjekkiet. Citroënen skulle jo kun svejses, males og have nyt indtræk. Her skal indskydes: Jeg er ikke god til at svejse, male og slet ikke god til indtræk! (Hvorfor beskæftiger man sig i det hele tage med gamle biler, naar man i den grad mangler evner???) Vognen blev fuldstændig stribet med god vejledning og hjælpsomhed fra Finn Lyster, Benny Sørensen, Steffen Schmidt, m.f. Skruer, lister, dippedutter og meget andet blev fremskaffet. Igen med hjælp fra Finn Lyster, Olav Fredslund, Benny Sørensen, Jens Møller Nicolaisen samt mange flere.

Endelig, en frisk septemberdag, søndag den 16. hentede jeg Bennys trailer, samt et løst fortøj med hjul. Jeg havde lavet et par ophæng med smaa 6" fastgummi hjul, til at sætte paa rørtraversen (421.366). Op paa traileren med karosseriet, og saa faa det spændt ordentligt og sikkert fast. Det var noget af et arbejde! Ind med sæder, skærme, døre, vinduer og andet "skrammel".

Søndag den 23 lettede Steffen Schmidt og undertegnede kl.8,30. Susanne, den søde pige jeg traf en gang sidst i 1970'erne, havde lavet kaffe, smurt mange rundstykker, madpakker og sørget for flere flasker med Cola og Hvidvand.

Kurs Lazne Libverda 1050 km fremme. Det regnede hele dagen og vi blev nød til at overnatte i en lille tysk kurby en times

kørsel syd for Berlin. Hotel Schenk von Landsberg i Teupitz var et gevaldig hyggeligt hotel, det saa næsten ud som om Adolf Hitler lige kunne have holdt partimøde i landsbyen. (Dette er ikke ment spydigt! Det var et hyggeligt hotel! Men jeg havde følelsen!) Mandag fint vejr, kun støvregn med enkelte afbrydelser af sol. Dresden. Det var tydeligt at midtbyen havde været jævnet med jorden i 1945, en masse grimt, daarlig marxistisk byggeri prægede nu centrum. Mange af bygninger var tomme. Uden for centrum saas mange gode huse, som ogsaa havde staaet der da "1000-aars riget" gik til grunde.

Vi følger Elben frem til grænsen, hvor vi ankommer 12,30. Herligt, saa er der kun 120 km til vi er i Lazne Libverde. Det skulle være fin tid, naar vi har lovet at være fremme ved fire tiden. Paa den Tjekkiske side (Hrensko) faar vi at vide at grænsestationer ikke har de nødvendige papirer, og for øvrigt maa der ikke køre lastvogne over denne grænseovergang!! (Min svigerinde havde ringet netop til denne grænsestation) Men hvad saa? Jo, vi skal køre til Neugersdorf og Ebersbach, de tager imod lastvogne! Det er en tur paa ca. 75 km, hvis vi kører over bjergene Krusnehorj/Erzgebirge. Det gør vi! Vi har jo stor tiltro til vor Saab 900 med kun 100 hk. Det var næsten mere end den kunne klare, samtidig med at en af bjergvejene var lukket. Vejen var skredet i elven paa grund af regn! Altsaa sætter vi det til, som vi troede vi sparede, ved at køre over bjergene.

Fremme i Ebersbach faar vi ved toldstedet besked om at køre til en lastvognstermi-

nal, hvor vi skal udfylde papirer om hvor meget brændstof vi har i tanken.(?) Vi har ca. 10 liter oktan 92 blyfri. (Benzin er noget billigere i Tjekkiet). Her faar politiet ogsaa et godt grin. Her holder en lille Saab med et Citroën vrag paa Bennys trailer, sammen med kæmpe lastvognstog der kan have flere tusinde liter i deres tanke!

Tilbage til lastvognsgrænseoverganger i Ebersbach, hvor vi ankommer kl. ca. 16. Ind til de tyske toldere, lang grundig besked om at vi skal have udfyldt toldpapirer. Det foregaar over paa den anden side hos et af tolddeklareringsskuffefirmaerne, C. Spaarmann Transit GmbH og koster 40,00 DM plus en telefonsamtale til min broder, 1 minuts samtale, 10,00 DM plus 1,60 i Mehrwertsteuer.

Tilbage til de tyske toldere der er saa ventlige at rette i de forkert udfyldte tolddeklareringsskuffer. Men nu vil tolderen gerne ud og se et stelnummer, tolderen havde en smart udseende kvindelig toldassistent aspirant med ud for at se hvordan man gør, som sikkert ogsaa trængte til lidt opmundring i regnen! (Men stelnummeret ligger jo hjemme i skrivebordsskuffen).

Igen er de tyske toldere flinke, selv om de gaar med pistol, og vinker os igennem.

Og saa begynder det Kafkanske helvede!!! Kl. er nu 17,00 og det støvregner stadig! Vi køre vogntoget 25 meter frem og bevæger os pr. gaa-ben frem til den Tjekkiske told. Vi venter en halv times tid paa at komme frem til skranken, hvor tolderen sidder bag en glasrude med en lille lem

forden hvor jeg skal skubbe papirer igennem, og lemmen bliver derefter straks lukket. Jeg sidder paa en lav skammel og ser op paa tolderen som ogsaa har pistol. "Nicht gut. Papiren". Tilbage til et tjekkisk tolddeklareringsskuffefirma, Jipo Car, spedicni kancela (Dette firma vælger vi fordi "car" er et bekendt ord, og vi tror, naive som vi er, de kan tale en lille smule "utenlands") De kan ikke, naturligvis, tale tysk (det kan jeg næsten heller ikke), men jeg faar forklaret hvad det drejer sig om, og faar udfyldt papirer som jeg ikke forstaar. Her maa indskydes at den tjekkiske dame, som sidder paa klareringskontorer er vældig sød og flink. Tilbage til tolderen.

Klokken er nu 19.00 og det regner stadig og der er hverken toilet, vandhane eller noget som helst, kun graa beton og et to meter højt hegn med pigtraad omkring etablissementet. Nu er vi glade, ja lykkelige, for de mange rundstykker som Susanne havde smurt dagen før, samt de hvide vander! Efter tyve minutter kan jeg stoppe papirerne ind gennem aabningen. Efter en rum tid og opslag i diverse bøger (ogsaa i en 5 cm. tyk EU-tolddeklaringshaandbog. Er Tjekkiet i det europæiske gemenskab?) Den tjekkiske tolder rejser sig nu fra stolen, ifører sig jakke og kasket og gaar med os over til den flinke dame. Og nu begynder tolderen og vor dame at skændes. Vor dame har skrevet E.G. nr. 4711 (karosseri uden skærme og motor) i klarereingsattesten, men tolderen vil have E. G. nr. 4712 (karosseri uden skærme)!

Saa maa vor flinke veninde, føler vi efterhaanden, skrive alle attesterne om igen! Tilbage til toldskranken, hvor vi venter en

halv times tid paa et antal lastvogne, som har papirerne i orden, og endelig kommer vi til. Nu er kl. 21.00 og "butikken" lukker kl. 22.00. Tolderen se igen grundigt paa papirerne, og nu er han tilfreds! Igen iføre han sig jakke, kasket og en kraftig stavlygte! Nu vil han se et stelnummer! Det ligger jo stadig hjemme i skrivebordsskuffen. Men heldigvis kommer Steffen i tanke om at amerikanske biler før krigen, (2. verdenskrig) havde fælles motor og stelnummer, og det faa Steffen forklaret tolderen, selv om Steffen taler daarligere tysk end jeg. Nu siger tolderen en hel del ret hurtigt og ret højt som vi heldigvis ikke forstaar. Han gaar hurtigt over til et andet kontor, hvor der sidder toldere med større kasket! Vor tolder kommer tilbage efter 10 minutter, giver os papirerne og siger igen noget, som vi opfatter som: Kø!

Nu er kl. 21.40 og vi kan stadig ikke køre nogen steder. Der holder fire – fem lastvognstog foran. Saa jeg beder, paa mit bedste tjekkiske og tyske, lastvognschaufførerne køre en tre meter frem og en to meter tilbage saa vi lige kan snige og ud med vort vogntog. Vi kører nu 50 meter og ser endnu en tolder ved et lille skur. Kl. er 21.50. Vore hjerter synker nu helt i bund igen, efter vi lige havde faaet dem op igen. Lettelse! Han skal kun lige se vore pas.

Endelig i Tjekkiet! Saa kører vi igen selv om det er taaget som ærtesuppe. Vi er fremme hos Mads og Jarmila i Lazne Libverda kl. 24. De har været nervøse, og vi er glade og sultne. En halv liter Staropramen til hver, lidt at spise, et par smaa tjekkiske "skarpe" og saa i seng.

Dagen efter fortsætter det Kafkanske toldhelvede, men nu har vi heldigvis Jarmila med, og hun kan sproget! Ned til toldkontoret i Frydlant (det var her i Friedland at Adolf Hitler i 1938, efter den tyske besættelse af Sudeterlandet, stod paa raadhusbalkonen og erklærede Sude-terland befriet fra tjekkisk undertrykkelse) hvor vi skulle have toldbehandlet vor bil. Efter megen snak og told- fotografering af Citroënen bliver vi sendt videre til va-redirektoratet, hvor der ogsaa gaar en rum tid, og vi faar besked om at erlægge 17.875 Korun Ceskych i nationalbanken, heldigvis har nationalbanken en afdeling i Frydlant, hvilket vi pligtskyldigst gør. Saa tilbage til varedirektoratet. Ny stempler. Ned paa toldkontoret, ny stempler, og saa er alt i orden!

Endelig kan vi komme i gang med det vi havde som maal. Faa Citroënen afleveret hos Lubos Neumann, autoklempirské prá-
ce, pneuservis prodeř ND ha zahranicni automobily i Raspenava. Lubos kan heller ikke tysk paa trods af efternavnet.

Men vi har heldigvis stadig Jarmila med. Ind med bilen i det ikke særlig store værksted, men der er rent og ordentligt. Ud med alt "skramlet". Lubos og hans førstemand (førstemanden "gør" i amerikanske biler) ser paa bilen, og vi bliver enige om at den skal have "hele turen"!

Lubos nærmest forlanger vi ser ned, naar han er færdig med svejsningen! Men vi kan jo se paa det, han har staaende i garagen, at han godt kan svejse. Her skal lige nævnes at Steffen er, har været, mekaniker (ganske vist Volvo-mekaniker?). Jeg erlægger et minde forskud saa Hr. Neumann kan se jeg mener det alvorligt.

Efter et par dages ferie og enkelte Bud-
var (heldigvis ikke den amerikanske Budweiser), Staropramen og Urquell øl vender vi Saaben og Bennys tomme trailer, mod nord-nord-vest.

Forhaabentlig en glædelig fortsættelse senere?

Pozdrav!

Peter de la Cour

TAD-medlemsnyt

Velkommen til nye medlemmer siden 01.09.2001:

Klaus Bjerg Nielsen – Allingåbro
Vibeke Helligsøe – Svendborg
Steen B. Hansen – København K
Magnus Lahi – Lekeryd, Sverige
Søren Haunstrup – Åbyhøj
Ole Bodholt – Lyngby
Torben Schou Pedersen – Asnæs
Knud Verner Larsen – Maribo
Bjarne Olesen – Ballerup
Axel T. Geertinger – Rønne
Per Johansen – Søby Ærø
Ole Husen – Rungsted Kyst
Niels Plougmann Christensen – Kbh Ø
Lars Lundberg – Holte
Harry Hjaltelin – Thisted
Hans Rasmussen – Køge
Elisabeth Arunsen, Oslo, Norge
Kenny Isaksen – Næstved

På gensyn til:

Jørgen Scheel – Frederiksberg
Ole Borum – Hvide Sande
Mikkel Pedersbæk – København V
Ralf Dietrich – Frederiksværk

Medlemstal pr. 01.06.2002: 186.

Det er rart at konstatere, at vor klub er inde i en positiv medlemsudvikling. Vi håber selvfølgelig at mange af vore nye medlemmer dukker op til vort Sommertræf i Ry så vi kan få lejlighed til at hilse personligt på dem.

Carsten Thylgård



Bilen fra (skamme)Krogen

Vi var nogle stykker fra den TAD som tog over til sommertræf i vor svenske søsterklub i pinsen.

Arrangementet blev afholdt i Arboga – ca. 150 km vsv for Stockholm. Det var et pragtfuldt arrangement – med perfekt vej og gode rammer – tak for det skal lyde til Karl-Jonas og Glenn.

Der dukker jo altid sjove biler frem – og en af de mere specielle var en B15six-"cabriolet". Som billedet viser, er proportionerne ganske specielle. Bilen er kortet op – og vistnok sammensat af en 15six (forende) og en normale-bagende.

Den nuværende ejer har haft bilen i denne "konstellation" i ca. 30 år. Bilen er kendt som "Krogens bil" – hvorfor nu dette navn? Jo – ejeren før den nuværende var udstyret med en armprotese (en krog) – denne var af typen som passede perfekt til at gribe om gearstangen. Denne "Krogen" kørte efter sigende ræs med sin daværende komplette 15-six. Imidlertid blev den af en eller anden grund påkørt af et tog i en jernbaneoverskæring og blev ramt ca. der hvor bagenden af kaleschen i dag går til. Ejeren syntes bilen var for god til at kassere og besluttede at korte bilen op – og ændre denne til en

cab. Dertil blev anvendt bagende fra en normale.

Som nærbilledet af døren viser, blev der gået radikalt til værks for at dørene også skulle kunne fungere i en cabriolet.

I motorrummet er der også frembringelser som afviger fra en traditionel 15-six. Der er 2 enkelte solex-carburatorer hvor 15-six'eren så vidt jeg husker kun har én.

Bilen viser, at alle kan være med – interessen er jo intakt overfor modellen – trods det noget uortodokse udseende..

Carsten Thylgård



2003

Sydhavns-gade 16 igen!

Nu er det ganske vist - Citroën Danmark flytter sit hovedsæde til en mere ce-leber adresse! (Nærmere forklaring er vist efter-hånden overflødig).

Det er ikke alle mure der er faldet. Den fine og karakteristiske udstillingshal, bygget af Citroën og indviet i 1927, bliver bevaret og restaureret - hvilket man må hilse med stor glæde! Den gamle admi-nistrations- og kontorbygning er til gen-gæld allerede nedrevet og bliver erstattet af et helt nyt bygningskompleks. Udover Citroëns administrative afdelinger skal de nye bygninger rumme værkstedet samt en ny forretning med salg af biler. Reserver-delsslager og medarbejderskole forbliver derimod på den nuværende adresse i Bå-dehavns-gade 38.

Med omlægningen af indfaldsvejene til København, har den gamle udstillingsbygning i de senere år fået en særdeles markant placering i området, hvilket forståeligt nok har været et stort ønske for Citroën - sammen med mere moderne faci-liteter. Så man må sige at det ser lovende ud...

Citroën regner med at flytte ind på den "nye" adresse sidst i 2003 -efter godt 37 års fravær.

-jmn



Citroën kommer til at bo i hele fløjen ud mod Scandiagade (til højre), hvorimod bygningerne bagved skal udlejes til anden side.



Det ser ud til at der igen kommer chevron'er i de store vinduespartier i hallen - og at sprosningen af vinduerne bliver den oprindelige.

Så vidt jeg i farten har kunnet se på byggeplads-skiltet, er det arkitektfirmaet Aarhus Arkitekterne der har lavet projektet.



Udstillingshallen bliver forbundet med de nye bygninger med en høj glasmellebygning. Hvor hallen tidligere var forbundet med den gamle administrationsbygning vil man genbruge bl.a. tegl fra denne til at lappe "hullet" med.



293543

I maj måned var Eugenios onkel på en historie-rejse til Volgograd for bl.a. at se slagmarkerne omkring Stalingrad. En af ekskursionerne gik til den tidligere militære luftbase Pitomnik, der under angrebet på Stalingrad i 1942-43 var besat af nazisterne. Under besøget på luftbasen, der idag henligger som en udbombet slagmark, fyldt med skeletter, ammunition og andre krigsefterladenskaber, mødte de en mand i færd med udgravninger - og den viste stelnummerplade stammer fra ham. Og således havnede den altså her i TractionSpécial!

Som det fremgår, drejer det sig om en 11C - altså en 11 Commerciale af førkrigs-model. Det er almindelig kendt, at tyskerne medbragte et større antal beslaglagte Citroëner under offensiverne i både Rusland og Afrika.

Historien melder intet om hvad der blev af bilen - den har sikkert lidt en krank skæbne - eller hvorfor stelpladen har overlevet.

Men den er i hvert fald et interessant relikvie, af flere grunde. Kigger man til højre for stelnummeret ses den tyske ørn og

et hagekors, samt et delvis ulæseligt nummer, tilsyneladende ihugget med én matrice. Jeg husker, at jeg på et tidspunkt har læst om eksistensen af en tilsvarende stelnummerplade (også fra en Commerciale) i Norge -men hvordan var det nu lige historien var? Blev ørnen ihugget af nazisterne på fabrikken i Paris, eller er det sket på et senere tidspunkt, måske efter at man havde snuppet bilen fra en sagesløs Commerciale-ejer... Umidelbart kunne man hælde til den første teori, med den tilsvarende norske bil i tankerne.



PRODUKTIONSTAL

	Model	Antal	
1938	7C	6.200	
	11BL	36.400	
	11B	11.900	
	11C	1.200	*1
1939	7C	8.100	
	11BL	27.600	
	11B	13.150	
	11C	1.470	
1940	7C	1.200	
	11BL	4.500	
	11B	1.950	
	11C	541	
1941	7C	154	*2
	11BL	1.572	
	11B	328	
	11C	350	
1942	11BL	3	
	11B	139	

*1: Ny model fra januar 1938.

*2: Produktionen stoppede i juni.

Kilde: Jérôme Collignon.

Selve stelnummeret fortæller at det drejer sig om én af de sidst producerede "før-krigsbiler", fra 1941! Hvis jeg ikke husker helt galt gik tyskerne ind i Paris i sommeren 1940 - og de har nok haft god kontrol over Citroëns samlebånd på dét tidspunkt hvor bilen forlod det. Så mon ikke bilen har været på tyske hænder og fået ørn på fra starten.

Den sidste Commerciale havde i øvrigt nummer 293562!!!

Vi snakker til dagligt om før- og efterkrigsbiler. Men i de første krigsår var der

jo reelt tale om en produktion, selvom den var lille i forhold til de store år lige før krigen. Se skemaet øverst til højre, der viser produktionstallene fra 1938-42.

Hvis du/nogen kender mere til historien om nazi-stelnummerpladerne, så tøv ikke med at kontakte din ærbødige redaktør!

-jmn.



PS...! Min egen (stadig meget trætte) Commerciale er fra 1940 og har stelnummer 292787. Altså også en "krigsbil" - men uden ørn og hagekors på stelnummerpladen.

KØB & SALG

Sælges:

Citroën 11 Sport 1954. Cremefarvet, fransk import. Utrolig flot restaureret. Uden afgift. Pris: 65.000,- kr.

Lars Mandahl, tlf: 56 63 06 17.

Sælges:

4 stk nye Michelin radialdæk 165x400, passer til B11 sport m.fl.

Poul Nymann, tlf: 98 16 86 84
eller 24 69 46 53.



Til slut et par fotos fra Skovturen på Sjælland i begyndelsen af maj - arrangeret af Jette og Kjeld Mahler. Fotos: Carsten Thylgård.