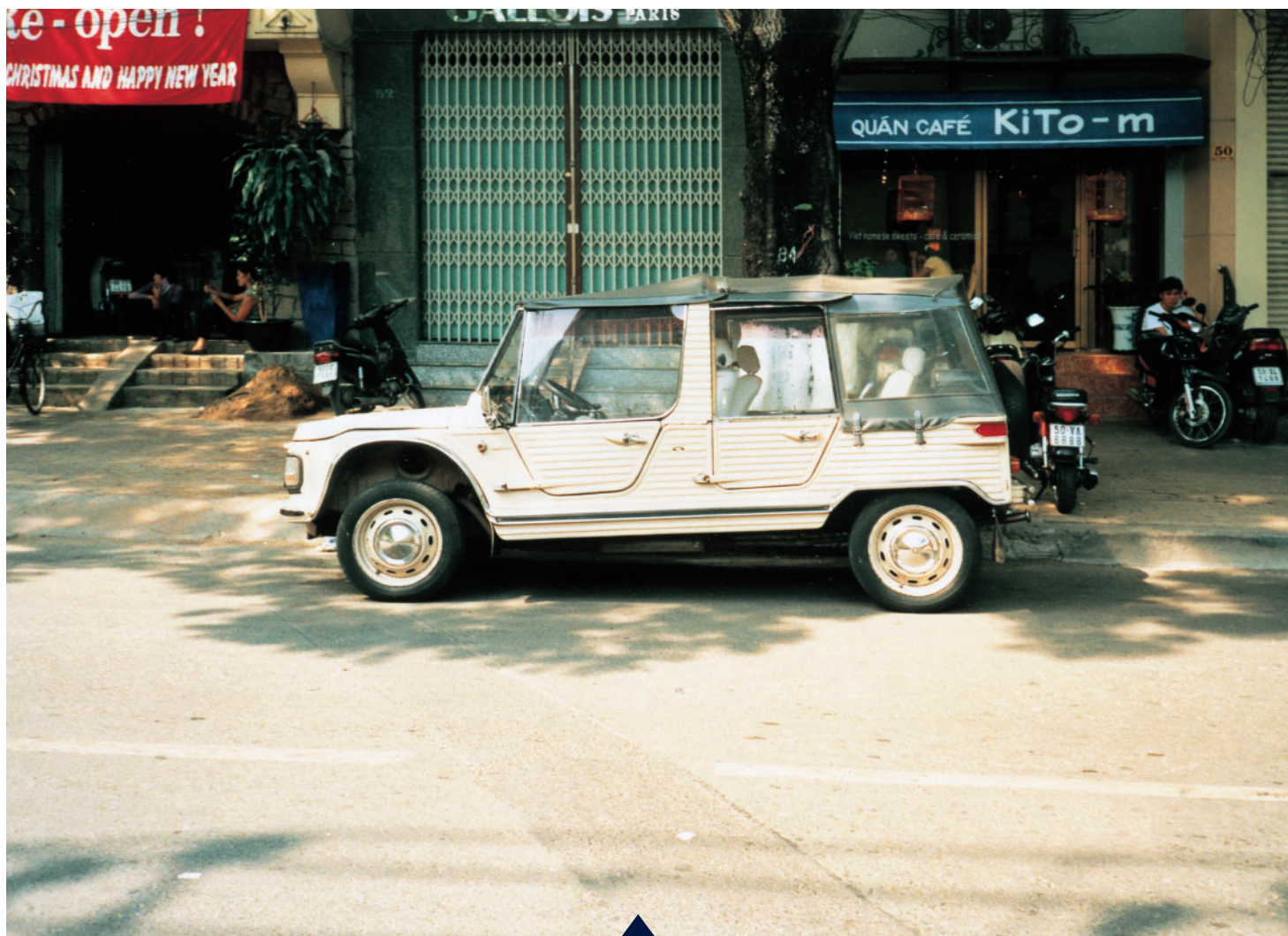


ATTRACTION 243

40. årgang · september 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. november. Deadline til dette nummer: 1. oktober - 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

Jeg har ikke meget nyt denne gang, i sidste nummer af bladet skrev jeg at vi snart ville runde 190 medlemmer. Det er sket nu, hvor klubben har 191 medlemmer.

Når dette læses har der været afholdt ICCCR-træf i Boston USA, og jeg håber vi en reportage fra redaktionens udsendte. Efter USA, som jo ikke just ligger inden for vores rækkevidde i bil, håber jeg meget at næste ICCCR-træf vil blive afholdt et sted i Europa, hvor os almindelige tractionister har en chance for at deltage. Jeg kan let forestille mig, at Australien og New Zeeland ikke lige er vores favoritsted for det næste ICCCR-træf.

Jeg skal endnu engang opfordre til at sende materiale til bladet. Vi kan altid bruge artikler om stort og småt, og husk på at det ikke er særlig sjovt som redaktør, at skulle lave blad med meget lidt stof eller næsten ingenting. Giv han en hånd – han fortjener det.

Til slut skal jeg lige minde om, at vi stadig mangler et godt team til næste sommertræf.

Vi ses derude!

Torsten Laursen Vig

Redaktionelt

Som sædvanlig kan man ikke se billeder fra det netop afholdte sommertræf i septembernummeret af bladet – eftersom det endnu ikke har været afholdt mens disse linier skrives. Der er dog to slags kompensation denne gang: Dels har vi i dette nummer nogle billeder fra træffet i 1982, altså for 20 år siden, og dels vil vi hurtigt efter dette års træf lægge en portion fotos ind på klubbens hjemmeside.

Dette betyder selvfølgelig ikke, at der ikke kommer billeder fra træffet i næste blad, som jo ellers nok kommer til at stå i ICCCR-mødets tegn.

A propos Torstens opfordring om at sende stof til bladet, skal det med det samme siges, at vi ikke klager her fra redaktionen. Igennem lang tid har vi fået mange gode indlæg – og bladet afspejler fint vores aktive klub. Omvendt så ligger der faktisk intet og venter på hylden til de næste numre. Det kunne være sjovt at få nogle flere "Stafetter". Vi ønsker os også gamle fotos – der må være mange andre end de sædvanlige "Tordenskjolds soldater", der kan støve den slags op. Det er vigtigt at få bevaret de historiske ting fra tractionens storhedstid.

Går du rundt med ideer til andet bladindhold, f.eks. noget om teknik, så kan vi også hjælpe, både mht. at skrive eller f.eks. finde passende illustrationer mv.

Nu vi snakker om historie – ja så er vi efterhånden snart en del af den selv, hvilket også fremgår af nærværende blad.

Vi ses derude!

-red./jmn

Ledningsnet

Lørdag d. 9. november holder vi ledningsnetdag i Taulov hos Rene Christensen.

Det vil fungere på samme måde, som den ledningsnetdag, der blev holdt på Sjælland. Det vil være muligt at se komplette ledningsnet til at kopiere efter. Ikke alle udgaver findes, men de mest almindelige. Af hensyn til indkøb af materialer skal man tilmelde sig i god tid til Rene på 75563209.

Træf for lastbiler mm.

Dansk Vintage Motor Club har i en årrække afholdt veteranlastbiltræf – ikke kun for lastbiler, men også andre nyttekøretøjer som busser, varevogne, motorcykler med sidevogne etc. I år forventes deltagelse af flere Citroënbiler, heriblandt en pick-up fra 1925 og en T23 lastbil.

Træffet finder sted på pladsen ved Jysk Automobilmuseum i Gjern, lørdag den 7. september og er åbent fra kl. 10-16.

Nærmere oplysninger kan fås ved Aage Louring, tlf. 86875050, Otto Lehm, tlf. 86431801 eller Jørgen Kjær, tlf. 86983177.





Henrik Jacobsens varevogn er nu tilbage på gade og vej, efter et længere ophold i skyggen med motorhavari. Nu er motoren renoveret og kører godt. Bilen har også været til syn - og den har fået nyt nummer, med hysterisk korrekte nummerplader.

Medlemslisten

Alle burde have nu modtaget et par eksemplarer af klubbens nye medlemsliste - vi beklager selvfølgelig at det har taget så lang tid. Helt fejlfri er den heller ikke blevet, her følger fx. en

Rettelse:

I stedet for *Else-Marie Rindom* skal der stå: *Maria Krosgaard*.

Vi vil jævnligt vende tilbage i bladet med rettelser og tilføjelser....



Klubmøderne i Roskilde

Så starter en ny sæson med klubmøderne hos Per Bødker i værkstedet på Elisagårdsvej i Roskilde - som afholdes hver den anden fredag i måneden. Første møde er således fredag den xx september kl. 20.00. Det er ikke nødvendigt at tilmelde sig.

Citroën-stumpemarked

Søndag den 22. september kl. 10-14 hos Citroën Danmark a/s, Bådehavns-gade 38, København. Se forrest i dette nummer af Attraction.

Ledningsnet-dag

Lørdag d. 9. november hos Rene Christensen Taulov. Tilmelding til Rene på 75563209.

På rundtur hos medlemmerne...

Torsten Laursen Vig

Jeg har tidligere skrevet lidt under denne overskrift, og vil nu forsøge at følge artiklen op.

Lige som sidst starter jeg hos Per Bødker i Roskilde, der nu har fået malet sin Normale sort, som da den forlod fabrikken i 1938. Inden den i påsken kunne gå til maler, har der været et meget stort arbejde med at reparere og justere døre og skærme. Det er nu meningen at mekanikken skal renoveres i løbet af efteråret og vinteren, men Per forventer ikke at den bliver færdig til næste år.

Fra Per går vi videre til min egen Normale 1939. Efter adskillelse, er karrossen blevet sandblæst, og det har åbenbaret en

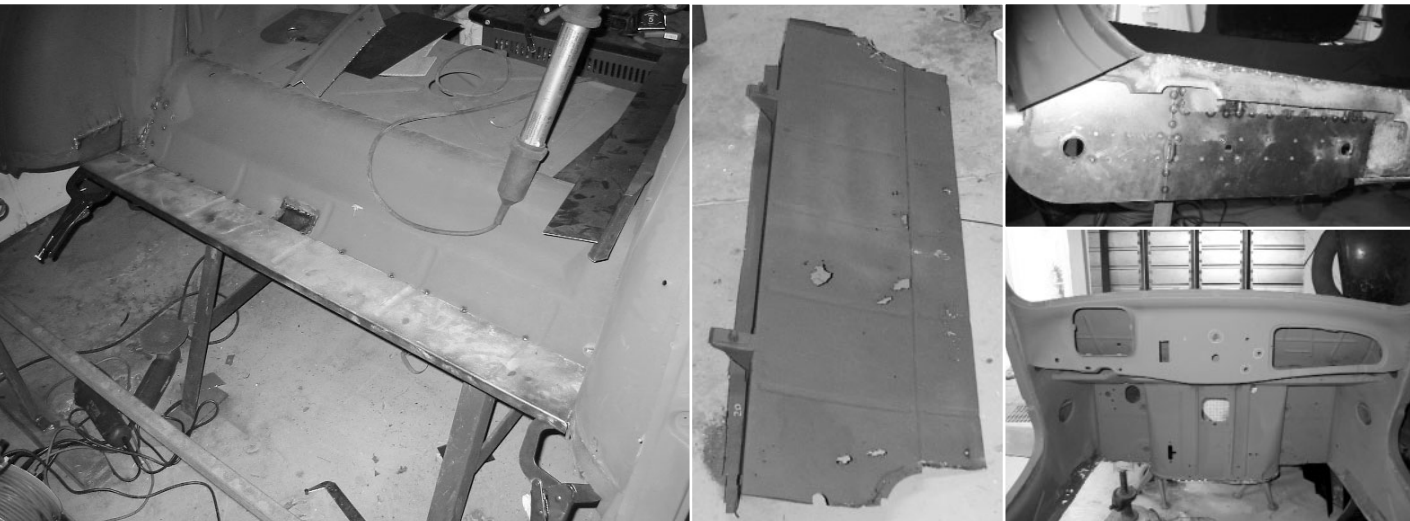
hel del huller mere end jeg havde regnet med. Desværre var det også steder, hvor man normalt ikke ser rust, blandt andet midt under bagsædet, over bagakslen og over benzintanken. Også vangerne var stærkt angrebet af rust, og det har været nødvendigt at forny meget af inderpanelet og mellempanelet. Her har jeg dog haft meget glæde af et par mellempaneller, som Johnny Hansen skar ud af en sport han ophuggede – tak for det Johnny. Den dårlige bagsædekonsol kan jeg ikke lave, så jeg har fra Henrik Rasmussen i Bogense fået en tilsvarende fra hans reservedelsbil (Normale 1953). Den er ikke perfekt, men uendelig meget bedre end den jeg har.

I skrivende stund nærmer tidspunktet sig, hvor den nye bundplade kan svejses i.

Videre går det til Henrik Jacobsen, der har overtaget Johnny Hansens Cabriolet-projekt. For at kunne gennemføre det meget store restaureringsarbejde, har Henrik anskaffet et lukket 38'er karrosseri fra Bowitz i Oslo. Henrik er endnu ikke startet på projektet, da der skal tyndes ud i andre projekter først. Men det bliver spændende at følge med i arbejdet med cabrioleten.

Eugenio Lai har også anskaffet et karrosseri fra Norge, der ad åre skal blive til en historisk racer, men også dette projekt afventer mere tid.

At der kan være god grund til at gemme enhver brugbar stump af et måske i øvrigt håbløst karrosseri vidner disse billeder om...

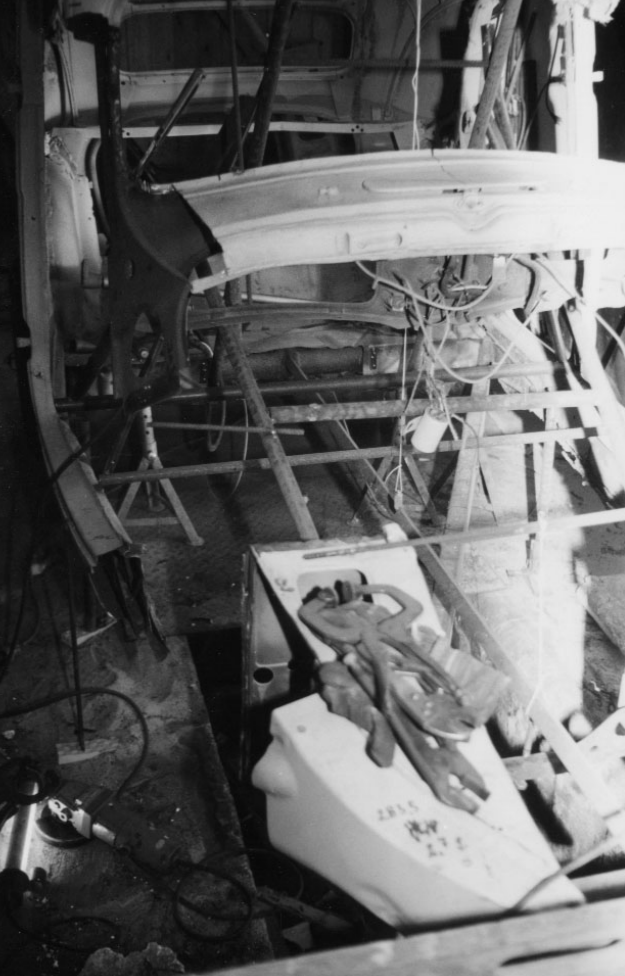




Henrik Jacobsens Cabriolet-projekt, der også vil nyde godt af en donor-bil...

Peter Juel Jeppesens Normale på Christiania





Pladearbejdet på Renés Racer må siges at være en seriøs affære! At anstrengelserne har båret frugt kan ses længere fremme her i bladet, hvor bilen kan beundres "en pleine action"!

På Christiania er Peter Juel Jeppesen kommet videre med sin gamle kendte Normal fra 1938. Restaureringen af denne traction har taget meget lang tid, men der er holdt flere lange pauser.

Jeg har ikke så mange efterretninger fra Jylland, men Erik Hougaard er kommet langt med sin 15six'er. Den har været i Sverige hos Jan-Olof Gustafsson og fået et fantastisk nyt interiør, magen til det oprindelige fra 1952.

Hos Rene Christensen har der, som altid, været fart på. Siden sidst har han fået lavet en historisk racer fra 1939 ved hjælp af et meget dårligt karrosseri. Det har været et kæmpeprojekt, fordi det viste sig, at karrosseriet har været skade alvorligt flere gange. Men ved hjælp af en reservedelsbil fra Christian Friis, har det været muligt at lave en brugbar traction til historisk race.

Derudover har han også fået tid til at



hjælpe Viggo Plith med hans 36 Normale, og han har lavet pladearbejde på Carsten Thylgård's sport fra 1950 (købt fra Ole Borum).

Nu arbejder han på den 15six han selv købte i Hellerup. Den er imidlertid solgt til vores nye medlem Søren Haunstrup fra Åbyhøj. Bilen så god og sund ud ved den første inspektion, men som ved min egen, var sandblæsningen nådesløs, og afslørede både rust og gamle fuskrepara-

tioner, f.eks. var de bagerste inderskærmene skruet fast med en hulens masse små skruer, og inderpanelerne var i flere lag. Men alt i alt er det stadig en fin og sjælden traction, der nok skal komme til ære og værdighed igen.

Det var alt for denne gang, men jeg skal nok følge projekterne op hen ad vejen, og derudover planlægger jeg en lille artikel om pladearbejde med udgangspunkt i min egen Normale.

...og her er det så Carsten Thylgård's 11 Sport der er til behandling for rust i Renés værksted. Mon ikke den snart kan ses i kørende tilstand?

Traction Avant Danmark 20 år...!

Tekst og foto:
Jens Møller Nicolaisen



I år fejrer vi som bekendt klubbens 20-års jubilæum. Ja, det er jo rent utroligt som tiden går! Denne begivenhed skal ikke gå upåagtet hen her i bladet. Den helt store kavalkade-artikel om klublivet gennem årene vil vi dog vente med til 25-året, der jo er lidt mere "rundt". Men her vil jeg prøve at fortælle lidt om hvordan det gik til, da nogle unge ildsjæle startede klubben... Det er 20 år siden. Men det kan godt diskuteres hvorvidt klubben er 20 år gammel - for den blev ikke grundlagt på én dag!

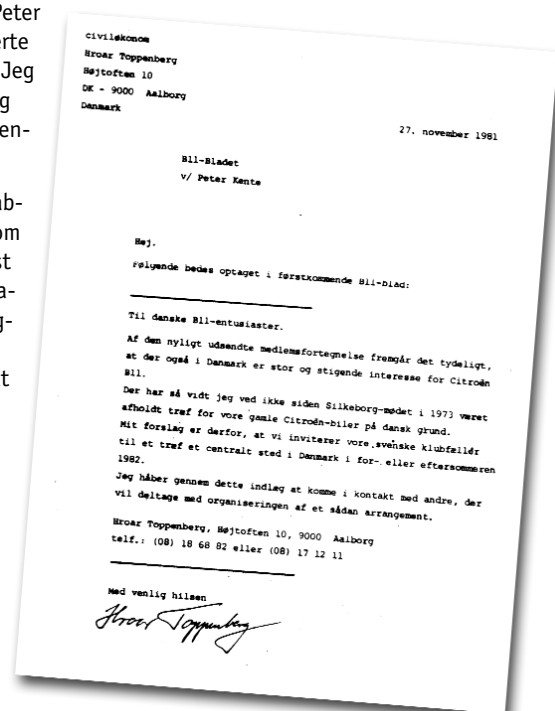
I slutningen af 1970'erne frem til 1980 forsvandt 11'erne for alvor fra de danske gader og veje - og samtidig steg interessen, selvom den på daværende tidspunkt ikke blev betragtet som en rigtig gammel bil blandt veteranbil-folk. (Selv købte jeg min første 11 Sport i 1980 - en urestaureret og ikke-kørende, men ganske sund vogn, hos Citroën i Birkerød for 1000 kr.). I klubber som Dansk Veteranbil Klub og

Vintage Motor-klubben og Citroënisterne i Danmark kunne man finde TA-ejerne. Men det var den Svenske B11-klub, grundlagt så tidligt som i 1966, der var det primære "samlingssted" for danske tractionister, med omkring 30-35 danske medlemmer (mange af dem kender vi endnu!).

Den svenske klub var et fint kontaktforum for de danske medlemmer - og som nybegt Citroënejer kom jeg hurtigt i kontakt med andre, der vidste en masse om bilerne. Jeg kan f.eks. stadig huske en aften i 1980, hvor jeg besøgte en Peter Juel Jeppesen i Farum, og han lærte mig om de brede og de smalle...! Jeg sugede al den nye viden til mig og kunne dårlig få nok. (Det fik til gengæld kæresten).

Reservevedels-situationen var ret håbløs på daværende tidspunkt, selvom Svenska B11-klubben havde et vist lager. Så da jeg havde ryddet et lager hos en pensioneret autoophugger - og annoncerede de overskydende dele til salg, fik jeg kontakt med rigtig mange andre. Heriblandt Kim Clasen, der boede nogle få hundrede meter fra mig - også dén gang i Søborg. Herligt med en ligesindet i nærheden! Vi sås meget ofte, og snakkede tit om, hvordan man kunne bedre vilkårene for vores hobby/besættelse. Indimellem blev ordet "klub" også nævnt...

I januar 1982 skete der noget. Vi fik øje på en lille notits i "Lilla B11-bladet". En mand fra Aalborg ville lave et træf i Danmark og efterlyste andre, der var interesseret i ideén. Manden hed Hroar Toppenberg - og vi kontaktede ham omgående! I starten af februar mødtes vi så for første gang, hjemme hos Hroar i Aalborg. Det viste sig at der også var andre, der var med på ideén, nemlig en ung mand ved navn Jørgen Kjær. Det blev et meget hyggeligt møde - og vi var alle 4 lige tændte





på idéen om at få et træf stablet på benene. Ideén om en dansk TA-klub blev naturligvis også luftet på dette første møde, men vi blev enige om først og fremmest at koncentrere os om at lave træffet. Jørgen havde allerede kontakt med Højskolen i Hadsten – og det blev stedet. Herefter fulgte en temmelig hektisk periode med mange telefonsamtaler...

Allerede i marts var tingene heldigvis så meget på plads, at vi kunne annoncere træffet – og invitationen til "Sommertræf 1982" i Hadsten blev bl.a. bragt i Lilla B11-bladets april-nummer. Træffet, der blev afholdt i august blev en helt fantastisk oplevelse – der var vist ingen af os, der nogensinde havde set mere end 3 tractioner på een gang. Og fredag aften væltede de bare ind ad porten til Hadsten Højskole i lange baner. (Hver gang vi troede at nu var der der allesammen, kom der én til). Omkring 50 TA'er fra Danmark, Sverige og ikke mindst Holland var med.

"Konceptet" (som det jo hedder på nu-dansk) var meget lig senere års Sommertræf, med ankomst fredag, køretur med opgaver og festmiddag om lørdagen, stumpemarked og afsluttende køretur om søndagen. Træffet blev en stor succes, men vi var også 4 meget trætte arrangører, da vi nåede søndag eftermiddag. Måske fordi det også blev en noget fugtig weekend!

Det meget vellykkede træf gav os i sagens natur utroligt blod på tanden til at gå videre med arbejdet på at starte en dansk TA-klub. De følgende måneder fortsatte vi (altså Hroar, Jørgen, Kim og jeg) med at planlægge og udveksle ideer til klubindhold og aktiviteter. Med på sidelinien var der flere aktive folk – bl.a. Finn Lyster og Peter JJ. Der var mange ting at tage stilling til – fx. hvilke opgaver en kommende klub skulle tage sig af. Blandt disse var naturligvis endnu et Sommertræf (hvilket igen blev Hadsten '83) samt klubblad. Vi

Nogle fotos fra februar 1982, hvor Kim og jeg kørte til Jylland. Øverst ses Hroar Toppenberg (med fuldsæk) og Jørgen Kjær ved vores allerførste møde, hvor vi snakkede træf. På turen blev der også tid til at besøge en ung mand i Skanderborg, som havde mange rerservedele (også dengang) - herover ses Kim C. til venstre og Finn Lyster til højre....!





Nogle fotos fra Hadstentræffet i 1982. Alene fra Holland var der deltagelse med ca. 20 biler. Og så er der i øvrigt ikke så få af de danske deltagende biler, som stadig kører rundt i samme skikkelse som dengang (Kjeld Mahler har godnok fået fjernet det sorte vinyltag!).

På billedet øverst til højre ses Erik Schulz' "Rosa", den grønne Cabriolet. Den ligner også sig selv - mere end chaufføren - jo, det er Peter Juel!

På træfpladen kunne man hverken finde klubbens navn eller logo, begge dele var nemlig stadig kun på idéstadiet!



fik efterhånden fordelt nogle opgaver imellem os. Hroar skulle være formand (han var vist også den eneste, som gik med slips!), Jørgen finansminister, Kim var det tekniske orakel og jeg skulle være redaktør. Som medlem af Citroenisterne i Danmark havde jeg kontakt med folkene bag Attraction, heriblandt Citroenisternes daværende formand Claus Jacobsen. Her kunne vi få lov til at være med, hvilket jo var en fin begyndelse...!

En anden opgave bestod i at finde enhver person i landet, der kunne tænkes at have interesse i at blive medlem af den nye klub. Vi kontaktede alle vi kendte - og samlede navne og adresser ind. Så vidt jeg husker nåede vi helt op på omkring 150 potentielle, der omhyggeligt blev skrevet op på en liste.

I maj 1983 var tiden inde til at give bolden op. Alle på vores liste fik tilsendt en lille folder om den nye klub, hvor vi havde formuleret klubbens formål og idé-

grundlag. Samtidig vedlagde vi enblanket til bilregistrering og indmeldelse - kontingentet var på 95,- kr. Desuden vedlagde vi Attraction nummer 127 (en gave fra Citroënisterne), hvor Traction Avant Danmark havde egne sider, TractionSpécial nr. 1. Nu var klubben en realitet! Og mens vi gik i gang med at arrangere Sommertræf nummer to (også i Hadsten), begyndte indmeldelserne at dumpe ind. Jeg husker hvordan vi jublede, da vi på et tidspunkt havde modtaget hele 30 indmeldelser.

Sommertræffet 1983 blev lige så godt og næsten lige så stort som det foregående, selvom der ikke kom den store strøm fra Holland. Der blev ikke holdt en egentlig generalforsamling, men derimod et fællesmøde, hvor vi 4 blev opfordret til at fortsætte som selvbestaltet bestyrelse.

Det følgende år blev ganske travlt. Det var jo det store jubilæumsår; 50-året for Traction Avant (altså bilerne), med bl.a. det store monster-træf i Le Bourget/Paris

Registrering

Navn: _____
Adresse: _____ Tlf.: _____
Postnr./by: _____

Oplysninger om bil:

Model (sew Kryds):	Årgang: _____	Chassisnr.:
<input type="checkbox"/> 11 Sport/Legare	Farve: _____	Reg.nr.: _____
<input type="checkbox"/> 11 Normale	Stand:	<input type="checkbox"/> God or
<input type="checkbox"/> 15air	<input type="checkbox"/> Restaureret	<input type="checkbox"/> Under
<input type="checkbox"/> Familiale	<input type="checkbox"/> Urestaureret	<input type="checkbox"/> Kørend
<input type="checkbox"/> Cabriolet	<input type="checkbox"/> Reservedelsbil	
<input type="checkbox"/> Anden		
<input type="checkbox"/> Har ingen bil		

Skriv lidt om dens tilstand/historie (tidl. ejere) osv.:

OBS! Har du flere biler, så skriv sædlen af eller tag
Har du et billede af bilen som du vil af med, så du m
det med. Kender du nogen Interesserede, som ikke har
så bed vedkommene om at ringe. Sædlen sendes til Jør
kjervej 19, Tinning, 4382 Hinnerup.

Indmeldelse

- Kontingent kr. 95,- er indbetalt på gironr. 8 15
 Kontingent kr. 45,- (uden bladet) - -
 Jeg ønsker ikke medlemskab.

TRACTION AVANT DANMARK



TRACTION AVANT
DANMARK

21. årgang nr.127
maj 1983.

ATTRACTION



15 ca. TRACTION AVANT

og Amsterdam-Moskva-Amsterdam-turen, hvor vi lavede et større weekendarrangement i København. Peter JJ og jeg lavede også et temanummer om Citroën TA i Veteranbilkubbens blad. Og så skulle vi selvfølgelig have klubbens årlige Sommertræf, der blev afholdt på Djusland, ved Bønnerup Strand. Ind i mellem alt det andet var det også lykkedes for os at få diverse formalia på plads, bl.a. forslag til vedtægter for klubben. Disse blev vedtaget ved klubbens egentlig stiftende generalforsamling, der fandt sted på Bønnerup-træffet i 1984. På dette tidspunkt var vi ca. 80 medlemmer...

Nu bruger jeg lige det grimme ord igen – men altså, set i bakspejlet er det ganske sjovt at konstatere at *konceptet* holdt stik. Klubben er idag dét landsdækkende og velfungerende netværk vi i sin tid drømte om – med stort set alle de aktiviteter vi ønskede os. Den eneste største forskel mellem dét klubben foretager sig idag, og dét vi i sin tid lagde op til, er reservedelsområdet, der nu fungerer fint uden klubbens store medvirken.

Og så var der lige dét med klubbens alder. Officielt startede vi altså i foråret 1983 og formelt var det i 1984. Men at holde 20-års fødselsdag i år er heller ikke galt – for allerede i 1982 var vi jo så godt i gang, at det havde været umuligt at standse toget!

-jmn

Øverst ses materialet/oplægget, der som det første blev sendt ud til potentielle medlemmer i maj 1983.

Og her til venstre - de 4 musketerer, trætte og glade søndag eftermiddag, efter et veloverstået Hadsten-træf 1982...





En historie om en 15 Six...

Peter Juel Jeppesen

Den første torsdag i juli kørte jeg til klubmøde i Dansk Veteranbil Klub i Nivå i Nordsjælland i min B11N Cabriolet. Det var ret køligt og det begyndte at regne så der var ikke mange veteranbilejere som mødte op i "gammel bil". Ude på pladsen kom jeg imidlertid i snak med Bent Larsen fra Farum, som stod og kikkede langt efter min bil.

Jeg ejede engang en af de dejlige forhjulstrukne Citroën'er - indledte han samta-

len. Dvs. det var ikke den åbne model som din, men en lukket B15six af årgang 53. Bent fortalte derefter en lille historie om den bil som havde haft i årene fra 1961 til 1970. Efterfølgende fandt Bent en del billeder frem, samt forskellige oplysninger som vi nu kan glæde os over fortsat eksisterer.

Historien er egentlig ret interessant, fordi den handler om et ejerskab som ligger mere end 30 år tilbage - til en tid hvor

en 15 Six ikke var en veteranbil, men snarede en stor statelig bil med gode køreegenskaber, en bil som var interessant at eje og køre - især hvis man havde råd til at fylde benzin på. Det var også en tid som vi sjældent får præcise efterretninger frem om - fordi mange af tractionerne på det tidspunkt sang på sidste vers og var på vej ud af markedet til fordel for mere moderigtige og smarte bilkonstruktioner.

Og netop benzinen og en slidt gearkasse

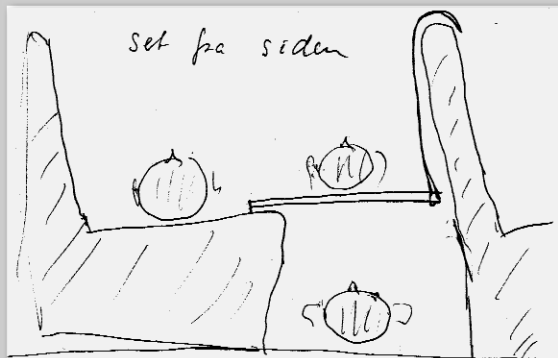
blev denne bils skæbne. Bent Larsen førte et omhyggeligt regnskab over driftudgifterne med bilen og har efterfølgende fundet oplysninger fra kørselsbøgerne frem. Den kørte i gennemsnit over otte år med et benzinforbrug svarende til 6,15 km/l. Det højeste den nogensinde var oppe på var 8,6 km/l, mens det ringeste var 4,5 km/l. Sidstnævnte forbrug husker Bent Larsen f.eks. kom frem når man en vintermorgen startede 15'eren for blot at køre til bageren efter friske rundstykker og tilbage igen....

Og så lidt facts om bilens historie.

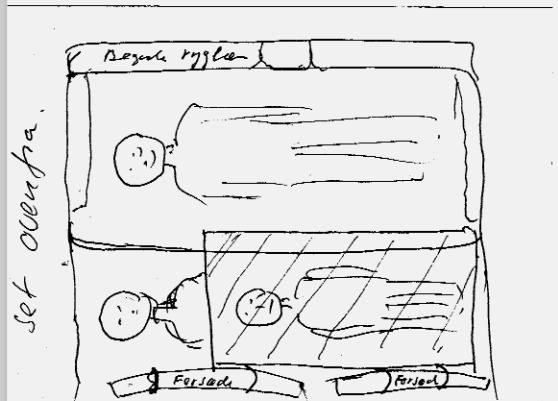
Den blev oprindeligt købt af fabrikant Niels Christensen, som drev Maskinfabrikken Stegsted i Tommerup. Fabrikken producerede landbrugsmaskiner (radrensere, tallerkenharver etc.) og indgik senere i den kendte Taarup Maskinfabrik i Kerteminde (den med de røde grønthøstere).

Bilen, med stelnummeret 720.518 blev første gang indregistreret den 18. december 1953 med nummeret M 216. Fabrikanten, som var omkring 70 år inden der blev råd til den store nye sekscylindrede Citroën, var meget glad for bilen og kørte med den frem til 1961 hvor Bent Larsen via sin bror som var ansat på fabrikken fik mulighed for at købe den. Desværre måtte det oprindelige nummer med M 216 afleveres og det blev erstattet af det mindre interessante BL 27.554.

Bent Larsen beretter at den var ualmindelig velholdt og velkørende da han overtog den - selvom den da havde gået næsten 175.000 km. Familien Larsen ejede 15'eren de følgende 8 år hvor han med kone og tre børn ofte tog på lange ture rundt i landet. På de ledsagende skitser



Her er vist hvordan man kan indrette sig, med tre sovepladser til børn på bilens bagsæde. Den største på bagsædet, den næststørste på gulvet - og den lille på en plade, der er ophængt over forsæderyggen...



...og her ses det bekvemme bagsæde og klamrestroppen i selvsamme bil.





beskriver Bent ganske charmerende, hvordan 15'eren kunne noget så usædvanligt-som at rumme sovepladser til tre børn på bagsædet.

Bent fortæller videre at han ikke brugte bilen til at køre på arbejde i, men tog toget eller sin Jawa scooter. Den kørte ialt ca. 44.000 km på 8 år - så tælleren var oppe på ca. 220.000 km. Da skete det næsten uundgåelige for mange Tractioner - gearkassen brød sammen. En reparation blev foretaget hos Erik Keldsted i Hareskovby, men holdt ikke særligt længe. Et nyt havari med gearkassen og bilens relativt dårlige driftsøkonomi bevirkede, at den blev afhændet sendt på året i 1970. Køberen var E. Keldsted.

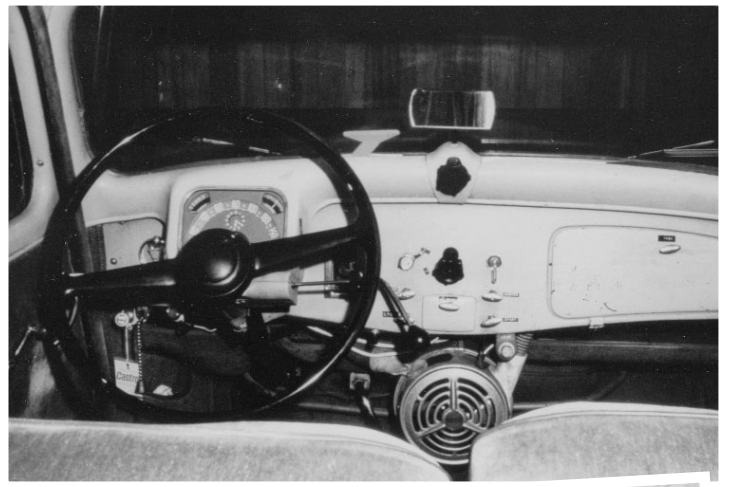
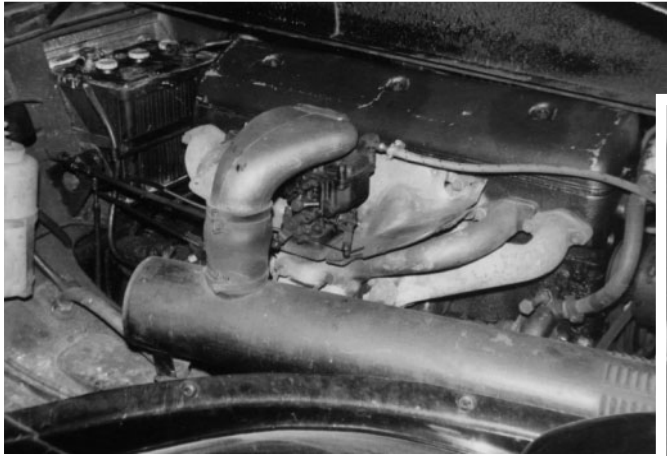
Resten af historien viser det sig faktisk, at vi kender. Optegnelser om bilen var med i "Keldsteds kasse". Den var stadig fin og velkørende, som det også fremgår

at billederne, der er taget i efteråret 1970 - umiddelbart inden den overtages af Keldsted. Efter en kort periode hos en køber som vi ikke kender i begyndelsen af 1971, ender BL 27.554 hos Keldsted igen, som derefter sælger til vort medlem Erik Schultz i Horsens. E.S. sætter den rigtig flot istand i de følgende år og ejer den i mere end 20 år, hvorefter den efter at have været annonceret til salg her i landet, nu er endt i Sverige.

Sjovt nok ligger Bent Larsens og Erik Schultz "gamle bil" med stelnummer 720.518 lige ved siden af den 15 Six som ejes af Thomas Borregaard i Frederikssund som har nr. 720.517. Måske det var på tide med en samlet artikel om 15 Six'erne i Danmark. Efterhånden har vi mange brudstykker liggende og desuden er der indenfor de seneste år dukket flere 15'ere op rundt omkring i landet...

pjj





De mange fine billeder fortæller om en bil i dagligbrug - med stort varmeapparat (bemærk forresten også dymo-strimlerne på instrumentbrættet), tagbagagebærer og sealed-beam forlygteindsatse.





Bent Larsen ved rattet

Det er ikke hver dag man ser en så gammel "indregistrerings-attest". Umiddelbart ser det ud til at være bilens første - og dog; forleden er den dateret 15. december 1954. Hvad der er sket på dette tidspunkt kan vi ikke lige overskue, men under alle omstændigheder er det morsomt at se med hvilken grundighed men f.eks. har angivet gummibeklædningens art til at være luftringe...

Blanket III.

Kjørskifte og adresseforandring skal omgående anmeldes på motorkontoret.

Må ikke sælges

før den 18/12/55

hentet tilbage

M 216

Indregistrerings-attest

GENPART

Tommerup Radrenser og Værktøjsfabrik,

boende Tommerup.
 har for politiet anmeldt at være ejer af en
 Citroen Frankrig
 fra fabriken i
 udgæt { 4-hjulet motorvogn } bestemt til pr. personbefordring
 { motorcykel }
 { cykel med hjælpemotor } fabriksnummer stel 720518
 motorp.S.06663
 Mærke og chassistype Citroen Berline 15 Six 1953
 Drivkraft-Benzin Cylinderantal 6 Største bredde 1730 mm.
 Cylinderdiameter 78 mm Slaglængde 100 mm
 Fodbremse 4-hj. hydr. Håndbremse 2-hj. mek.
 Egenvægt 1325 kg Karosseritype 4-dørs sedan
 Ladningens maksimalvægt 475 kg
 Største vægt med fuld last 1800 kg
 Indrettet til at befordre 5 personer, Førersædet indrettet for 2 personer.
 føreren iberegnet.
 Særligt tilbehør

Kørehastighed - km

	Forhjul	Baghjul
Akseltryk	800 kg.	1000 kg.
Gummibeklædn. art	l u f t r i n g e	
— dimensioner	1 8 5 x 4 0 0	

Første indr. i Odense Herred under M.216 fra 18/12-1953.

senere » » » » / 19

senest » » » » / 19

Køretøjet er sidst synet og godkendt den 17/12-1953.

Ansvarsforsikring tegnet ved police nr. 207256 med F/s Baltica

Toldattest udstedt den 17/12-49 53 som nr. 3567 af Odense toldk.

Køretøjet er den 18/12-49 53 indregistreret her under M.216

Politimesteren i Odense herred m. v., motorkontoret, den 15. december 1954.

W. Olsen - Odense Herred

Attesten må opbevares til brug ved eventuelt salg eller bopælsforandring. Opmærksomheden henledes på, at den foretagne undersøgelse ikke omfatter lygternes indstilling, og at anmeldelsen kun gælder, så længe køretøjet er overensstemmende med foranstående angivelser. - Ny anmeldelse er således navnlig nødvendig: Når køretøjets egenvægt forøges ved påsætning af nye dele eller ved ombytning af de nuværende med tungere dele. Når gummibeklædningen, antallet af monterede ringe eller felgens diameter forandres. Når et som personautobil anmeldt køretøj anvendes som vare- og lastmotorkøretøj eller omvendt. Når et køretøj, der ikke er godkendt til erhvervmæssig personbefordring, agtes anvendt til sådan brug. Når drivkraften ændres. Når bremserne ændres fra 4-hjuls bremses til 2-hjuls bremses eller omvendt.

11 3000-1-55



Midsommer på Sturup Raceway



Tekst: Carsten Thylgård. Fotos: Kasper Salto og CarstenThylgård.

Midsommer – nogle brænder hekse af – andre brænder benzin og dækgummi af.

Weekenden fredag den 21.06 – søndag den 23.06 var der arrangeret race på Sturup Raceway, Malmö i regi "Historisk Motor Sport" (HMS). Løbet var med træning om lørdagen og det egentlige race om søndagen.

Stemningen var god med hyggeligt samvær, grill og snak efter træningen om lørdagen. Natten blev overstået med en sand syndflod fra oven, der bedst kan beskrives, som var det slukningskøretøjerne fra CF der stod og spulede på teltene natten igennem. Betænkelige miner søndag morgen – kunne løbet gennemføres ?

Heldigvis kom opklarende vejr henover morgenen – men dog med vekslende byger, sol og storm senere på dagen. Det gav stor afveksling i de forskellige heats hvor især kørernes dygtighed, dæk m.v. skulle blive en meget vigtig faktor.

Der var deltagelse af biler i førkrigsklassen, GT-biler samt standard-ditto gruppet efter alder, – tunede som ikke tunede m.v. (se evt. www.hms.dk)

Førkrigsklassen bestod af 2 stk. Trac-tion Avant'er B11 Sport ført af Fritz Trøst samt René Christensen, begge medlemmer i TAD. Andre biler var MG TC ført af Jørgen Witting, Riley IMP ført af Henrik Schou-Nielsen, Morris 8 ført af Peter Kjøl, samt Dodge Brothers ført af Allan Bach Sørensen. Stemningsbillederne fra racet viser, at der blev gået til stålet og mange tilskuere tænkte sit, når bilerne hvinende røg gennemsvingene – mon aksler, fjedre, styrekugler m.v. kunne holde ??





Der blev kørt godt – og hårdt og selvfølgelig for at vinde. De 2 Citroën'er havde vist noget indbyrdes, som skulle "på pladssættes" – og kampen var intens. Hårde modkonkurrenter var selvfølgelig de øvrige biler i klassen – ikke mindst Peter Kjul i 8'eren samt Henrik Schou's Riley.

Racet var i perioder så intenst, at påkørsler var en del af spændingen – Fritz i sin 11 sport synes lige han ville "forbedre" styreegenskaberne på Peter Kjul's Morris 8 – og via en påkørsel af det ene forhjul sørge for negativ camber på dette. Måske derfor at vinder af førkrigsklassen blev samme Kjul?

Da dagen var slut, og præmierne kunne overrækkes, bemærkede løbslederen at i førkrigsklassen blev der kørt ægte race og med spændingen intakt lige til det sidste og at det var meget seværdigt trods den noget langsommere afvikling end de hurtige GT-klasser.

Resultatet blev 1. plads til Peter Kjul i Morris 8, 2. pladsen gik til René Christensen i Citroën B 11 sport, 3. plads til Henrik Schou-Nielsen i Riley IMP. Fritz skummede lidt – der skal nok "justeres" lidt ekstra på sporteren inden næste løb – så bare vent!

Næste afdeling med deltagelse af førkrigsklassen foregår på KTI's anlæg i Tune v/Roskilde weekenden den 14-15 september. Det kan varmt anbefales at dukke op en af dagene for at overvære hvordan man også kan muntre sig i sin B11'er...

Carsten Thylgård





Undertegnede medredaktør samt Henrik Jacobsen fra Traction Avant Danmark er i skrivende stund næsten på vej til det store 12 ICCCR i Boston, som vi i næste nummer vil behandle nærmere. I mellemtiden bringes et par småbilleder, som viser stemningen på kajen i Le Havre i slutningen af juni måned, hvor et større kontingent af gamle og nye Citroëner fra især Frankrig og England ventede på at blive fragtet over Atlanten for at deltage i træffet.

-pjj.



KØB & SALG



Sælges:

Flot sort restaureret Citroën Berline 15six, 6 cylindere, årgang 1953.

Lavt km tal, pæn og rimelig velholdt, kører fint. Der findes kun ganske få restaurerede modeller af denne type i DK.

Desværre får jeg brugt den for lidt, så den fortjener en ny ejer der har ca. Dkr. 110.000 til sådan en klassiker.

Kim Gordon, Vedbæk – Tlf. 25231919 eller 45664556.

email : gordon@post8.tele.dk



Sælges:

Citroën 2CV Charleston, to-farvet grå (nu med Charleston staferinger) og runde chrome forlygter.

Renoveret fra A-Z i 2000. Undervognsbehandlet (PAVA) og inderskærme monteret, særdeles velkørende og velholdt.

Som ny overalt, bl.a. ny kaleche (2001), nye kofangere, nye bagskærme.

Leveres synet og indregistreret. En bil der absolut skal ses og prøves!

Pris 47.000 kr.

Henv.:

Per Bødker, 46 75 66 30 (aften og weekend)

Charlotte Bødker, 29 72 90 43 (dag/aften)

E-mail chb@bankinvest.dk

Sælges:

Citroen Berline 11 sport. Årgang 1952. 100 % restaureret. Står utrolig flot både hvad lak angår udvendig samt interiør indvendig. Indregistreret og køreklar. Synet 2002. Motor har gået under 10000 km.

Pris kr. 89.500. Henvendelse på telefon 98442515 eller 40142254.

Jørnn Mariager, Skagen.

Sælges:

Hej!

Min B11 Sport, 1954, är till salu och jag tänkte att det kanske finns någon i klubben som söker en bil i bra skick, men som dock inte är i utställningsskick. Bilen har gått i Malmö som ny och finns nu i Falsterbo. Service har gjorts hos Magnussons Bilverkstad i Malmö, som alltjämt gör service på gamla Citroëner.

Med vänlig hälsning

Per Gunnarsson
Reinhold von Essens väg 13
S-239 40 FALSTERBO

Tel: +46 40 471905
Mobil: +46 709 393943

