

**A T T R A C T I O N 2 4 9**

41. årgang · september 2003







# TRACTION SPECIAL

## Traction Avant Danmark



### Bestyrelsen:

Formand - indmeldelse:  
**Torsten Laursen Vig**  
Bakkedraget 75,  
4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.  
e-mail: tlv@traction.dk

Kasserer:  
**Carsten Thylgård**  
c/o Thylgård  
Sanddal-bakke 10, 7000 Fredericia.

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](http://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: peter@byplantegnstuen.dk

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

Når dette læses er sommertræffet i Ålborg forhåbentlig vel overstået, og vi kan kigge frem mod år 2004, hvor der som bekendt er ICCCR-træf i Schweiz den 13-15. august. Dette gør, at vi ikke kan afholde sommertræf på det tidspunkt. Derfor må vi, ligesom tidligere, lave et minitræf tidligere på sommeren. Hvis der er nogen, der har en god ide, må de gerne lade høre fra sig til bestyrelsen.

I sidste nummer af bladet skrev Jens lidt om arkivfundet hos Citroën Danmark. Jeg har haft lejlighed til at gennemse materialet, og det er naturligvis uhyre interessant. Ud af de gamle regnskaber har vi fået oplysninger om ca. 800 tractioner i form af stelnumre og motornumre, hvilket mere end fordobler antallet af tractioner i vores register.

I forbindelse med registeret, er vi også begyndt at besøge toldvæsenet, hvor man har oplysninger om alle biler der er toldbehandlet i Danmark. Her er det faktisk muligt at finde alt, hvis man har tiden til det.

Som man også kan læse om inden i bladet er der et par danske cabrioletter der har skiftet ejer. Den ene har været i Sverige i 28 år, og er nu hjemført af Henrik Jacobsen. Det er jo ingen hemmelighed at der forsvandt mange danske cabrioletter i 70'erne til Sverige.

*Torsten Laursen Vig*



## Redaktionelt

Heller ikke i år slipper I for oplysningen om, at når I ikke kan læse om sommertræffet i september-nummeret skyldes det at bladet er færdiggjort inden træffet. Men selvfølgelig vil der være masser om træffet i næste blad.

Billedet ovenfor, fra Nørrevold i København er også en genganger, men denne

gang i en skarpere kvalitet end tidligere. Ved at scanne direkte fra negativet, som vi har lånt af Ole-Emil Riisager fra DVK, kan man nu se, at bilen har KA-nummerplader. Det er selvfølgelig en lille detalje i forhold til alt det nye, vi nu har fået at vide om de tidlige TA-cabrioletter.

Og cabrioletterne er også kun en lille del



Biler på havnen i Aalborg. "Pressefoto" til Sommertræffet - og logoet.

af det efterhånden klare billede, der snart kan vises om Citroënernes danmarkshistorie. Blandt andet viste vores besøg hos Toldvæsenet, at der har været et stort antal 75 i 1934 og -35, samt at der er solgt væsentlig flere tidlige Normaler i Danmark end vi har været klar over. Også biler, der ikke er med i Citroëns lister, som vi viste i sidste blad. At alle disse biler er importeret af dansk Citroën er imidlertid sikkert, for de ligger stelnummer mæssigt i serier, hvilket jo ikke ville være tilfældet hvis det drejede sig om privat import! Så kan man jo spekulere

over hvorfor de ikke er med i listerne fra Citroën. Måske finder vi en forklaring på det. Men det korte af det lange er i hvert fald, at listerne ikke er fuldstændige - der *kom* flere biler end der står. Men sikkert er det, at de 4.082 biler der optræder i listen alle har kørt i Danmark. Vi arbejder på sagen og vender tilbage i et kommende nummer af bladet.

Ellers kan man i dette nummer læse omet par af sommerens store begivenheder.

-jmn

### Klubmøder i Roskilde

Klubmøderne hos Per Bødker i værkstedet på Elisagårdsvej 4 i Roskilde afholdes hver den anden fredag i måneden, kl. 20,00. Det er ikke nødvendigt at tilmelde sig.

Kommende møder:

Fredag den 12. september

Fredag den 10. oktober

Fredag den 14. november

### Ledningsnetdag

En foreløbig sidste opfølgende ledningsnetdag afholdes hos René i Tau-lov den 8. november. Mere information i næste blad.





## Tidlige TA-cabrioletter i Danmark 3

351.171

351.172

351.173

351.174

351.175

351.176

351.177

351.178

351.179

351.180

351.181

351.182

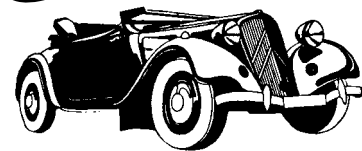
351.183

351.184

351.185

351.186

# NYT OM SIDSTE PARISER-CHIC!



I Attraction 229 og 230 havde vi en længere artikel om de tidlige cabrioletter i Danmark, med særlig focus på de tre overlevende vogne, ejet af Fritz Trøst Hansen, Curt Nileman i Sverige og Jørgen Kjær. Bilerne er i samme serie, med stelnumrene 351.174, 351.176 og 351.178.

I artiklerne henfaldt vi naturligvis til en del gætterier og teorier, men i hvert fald lykkedes det at samle den viden vi på daværende tidpunkt havde om bilerne, og at vise en masse dejlige billeder!

Ét af de store spørgsmål var selvfølgelig sagen om hvor mange, der i sin tid blev importeret til Danmark. Hvor var f.eks. 351.175 og 351.177?

For tiden er vi ved at blive en del kloge-re, blandt andet fordi vi nu har fået mulighed for at komme i arkiverne hos Toldvæsenet. Vi er langt fra færdige med at undersøge tingene dér, men der er allerede kommet meget nyt for dagen. Forhåbentlig finder vi i den kommende tid endnu flere oplysninger, men der er jo ingen grund til at vente med korrektioner og supplement. Desuden er der også et par nyheder om både 351.176 og 351.178.

I sidste nummer af bladet viste vi en statistik, der er baseret på gamle regnskabsrapporter, fundet hos Citroën Danmark. Her fremgik det, at der er solgt ialt 13 Sport Cabrioletter og ikke mindre end 20 Normale Cabrioletter fra Citroën. Norma-

lerne vil vi vende tilbage til i et senere blad, men det var interessant at se at 5 Sporter blev solgt allerede i 1935. Tallene siger ikke noget om hvornår bilerne blev indregistreret og ej heller om biler, der er importeret af private. Det viser sig iøvrigt også, at statistikken må være mangelfuld; vi er nu helt sikre på at der også har været biler (måske ikke ligefrem Cabrioletter), der er importeret i serier, men som tilsyneladende ikke figurerer i statistikkens. Det korte af det lange er, at der har været *flere* biler i Danmark! Sikkert også Cabriolet'er - blandt andet er Erik Schultz' "Rosa" ikke med, da den er importeret privat.

Hvor man til gengæld må kunne finde de absolut mest sikre oplysninger, er i Toldvæsenets gamle bøger, hvor alle toldbehandlede biler findes. Det er et enormt tidskrævende arbejde! Forleden var jeg sammen med Torsten og Henrik Jacobsen på besøg i Toldvæsenets kælder. Vi var der i 6 timer og kom igennem 1934 og 1935 for København. Nåja, vi fik da også skimmet lidt i 1936. Men jeg tør slet ikke tænke på, hvor lang tid det vil tage før vi f.eks. har været igennem hele landet, til og med årgang 1946...

Tilbage til de gamle cabrioletter. Carsten Aagaard havde allerede fundet 351.181 i Toldvæsenets lister! Så var der altså 4 sikre. Efter vores visit i Taastrup har vi nu 8 stk. noteret - og nummerserien spænder

fra 351.171 til 351.182 - hvilket vil sige at der mindst har været 12 cabrioletter i serien, idet vi er så godt som 100% sikre på at der ikke er huller i rækken! Desuden fandt vi en del oplysninger om de biler, vi allerede kender.

Carsten Aagaard har i listerne desuden fundet en 7C cabriolet, der med stelnummeret 51.295 er lige så gammel som de andre, og derfor med lethed kan være én af de mange cabrioletter som vi viste fotos af i Attraction 230. Den er privat-importeret i 1949.

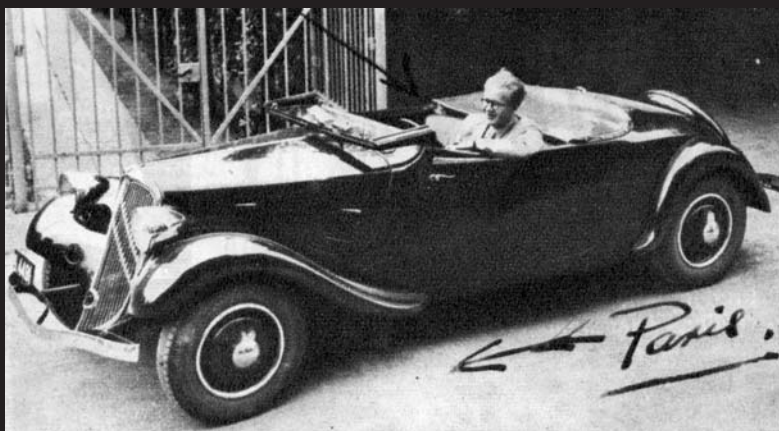
Cabrioletterne i den berømte serie er jo lidt mystiske, med stelnummer fra 1934, men mange senere detaljer, f.eks. nyere bagtøj. Vi var ret skræmsikre på at det var reglen snarere end undtagelsen, at bilerne var indregistreret første gang i 1937 - det er jo tilfældet med både Fritz Trøsts og Jørgen Kjærs, de eneste vi kendte 1. registreringsdato på. Men nu viser det sig, at de fleste af de seks andre, som vi nu kender første indregistreringsdato på, er registreret noget tidligere, som det også fremgår af nærværende skema.

Vi vil selvfølgelig rode energisk videre i historien og vende tilbage, så snart der er kommet flere oplysninger!

Op så til nyhederne...!

Stelnr	Motornr	Tolddato	1. ejer
351.171	DQ 00180	26/6 1935	Ingeniør K. Kähler, Charlottenlund.
351.172	DQ 00170	25/6 1935	Madame Hortense Aynesnier, København N.
351.173			
351.174	DF 00051	25/2 1937	Arkitekt Arne Ludvigsen, København.
351.175			
351.176	DF 00515	24/8 1935	Stud. med. Chr. Randrup, Charlottenlund.
351.177	DQ 00317	20/5 1936	Fru Gerda Hemper, København Ø.
351.178	DQ 00315	6/2 1937	Dir. Johs E. Bay, Tommerup, Fyn.
351.179			
351.180			
351.181	DQ 00028	15/1 1937	Landsretssagf. Preben Borneman, København.
351.182	DJ 00516	25/5 1936	Overass. K. V. Hansen, Hellerup.
<b>7C:</b>			
51.295	303	16/8 1949	Erling Bjøl, Gentofte. (Privat import).

Oversigt over de tidlige danske cabrioletter, som vi kender dags dato. Hullerne skal nok blive fyldt ud, når vi kommer igennem listerne fra toldstederne i provinsen! Kigger man i statistikken fra sidste nummer af bladet, er der desuden en mulighed åben for at serien er på 13 biler - dét antal Sport cabrioletter som Citroën har solgt. Så måske er der også en 351.170 eller 351.183...



I Attraction 230 viste vi billeder af denne bil, registreret i Thisted under nummer SA22.326. Ifølge de oplysninger vi havde, skulle den være en 7C, hvilket vi var lidt skeptiske overfor, da det kun var antallet af hjulbolte (5) der talte for det. 11A'erne har jo 6 hjulbolte. Men det er et større arbejde at ombygge - og når vi nu ved at der *har* været en tidlig 7C cabriolet, er det nok en god idé at revidere teorien! Så måske er det denne bil erling Bjøl tog hjem, måske som rejsegods, i 1949.



Også denne bil kan vi med rimelighed ændre teorierne om - det kan jo være den samme bil. Den ligner jo - og har også 5 hjulbolte. Foto fra Vesterbrogade i København, 1958.

Åge Stenofts bil med nummer K4491 har vi endnu ikke fundet i Toldvæsenets arkivalier, på trods af at den (i modsætning til hvad vi skrev i Attraction 230) sagtens kan være indregistreret i 1935. Måske finder vi den, når vi kommer til 1937. At bilen er så godt som splinterny på billedet er sikkert - og vi ved også fra familien at bilen *har* været Åge Stenofts!

351.176



## 351.176 vender hjem!

En rigtig god nyhed er det, at Curt Nilemans bil, 351.176, nu vender tilbage til Danmark! De nye og meget glade ejere er Henrik Jacobsen og Birgitte Gantriis. Bilen er den, der ejedes af Henning Mortensen i Silkeborg i perioden 1960-75. Den fremstår idag fuldstændig som da Henning Mortensen kørte i den; ingen af de tre ejere den har haft under sit 28 år

lange ophold i Sverige har ændret noget. Dog mangler motor og gearkasse. Bilen er i rimelig god stand og i øvrigt ombygget til en 1938-model, med tandstangsstyretøj og pilotehjul m.m. Henrik satser på at den vil være kørende til foråret. Som reservedelsbil kom en sjælden Citroën 75 fra 1934 med i købet, flere ting på den er for gamle, men der er også mange ting,



# 351.178

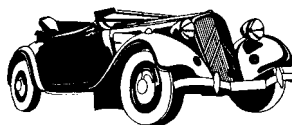
24/8 1935	Stud. med. Chr. Randrup	Charlottenlund	?
24/1 1952	?	??	
4/10 1952	Kørelærer Vagn Ralsted	Ringsted	(E2522?)
26/3 1953	Mejerist Orla Wendshøj	Sdr. Bjert	
26/2 1954	Elektromekaniker A. Birk	Store Andst	
8/5 1954	Mekaniker Chr. Sørensen	Kolding	
17/6 1954	Oversergent Leo Jensen	Kolding	
5/11 1954	Chauffør J. Jacobsen	Kolding	
13/4 1955	Tjener Jacob L. Nielsen	Esbjerg	
17/7 1956	Harly Korshøj Hansen	Esbjerg	
20/3 1957	Harald Villadsen	Esbjerg	
?	En mekaniker hos Esso i...	Vejle	
1960	Henning Mortensen	Silkeborg	
1970	do.	do.	BZ44377
1975	Jörn Mölbjerg	Karlstad, Sverige	ej reg.
?	Johansson, ophugger	Arvika, Sverige	ej reg.
1996	Curt Nileman	Stockholm	ej reg.
2003	H. Jacobsen /B. Gantriis	Søborg/Frb.	

**BINGO!** Der var bid hos Toldsvæsenet! Bilen er som flere af de andre registreret allerede i 1935. Sidste tolddokument var i 1957, og det lykkedes Henrik at gå baglæns og finde en masse ejere - typisk for cabrioletterne. Flere kommer givet til, når der er tid til et nyt besøg hos Told & Skat. Vi kan nu udelukke Ravn-Mortensen blandt de tidligere ejere - prøv at sammenligne med den tidligere viste ejerliste fra Attraction 229 side 29. Sjovt nok havde vi også et rigtigt gæt...

der kan bruges, hvis/når cabrioletten en gang skal føres tilbage til originalstand. I første omgang bliver det nok kun instrumenbrættet.

I skrivende stund er bilen endnu ikke afhentet i Stockholm, men det bliver spændende at se den, når den lander omkring den 1. september.

-jmn



Jørgen Kjærs cabriolet, med stelnummeret 351.178 har også fået en ny og meget glad ejer, nemlig undertegnede... som hermed også garanterer, at bilen vil være at finde på de danske veje i 2004, efter knap 10 års pause.

-jmn

# Copenhagen Historic Grand Prix

Den 2.-3. august 2003



Grand Prix'et fandt sted i en periode med noget af det bedste vejr vi længe har oplevet. Ikke desto mindre vågnede vi op til en lørdag med tunge skyer. Op ad formiddagen væltede regnen så ned, til stor skuffelse for deltagerne og det fåtallige publikum. Over middag blev det dog godt igen og resten af tiden havde vi sol og varme.

Der har være omtale af Grand Prix'et både

i aviser og TV og derfor vil jeg ikke fortælle mig i omtaler af resultaterne i de mange klasser. Her er blot samlet en lille kavakade med fokus på Tractionerne. Supplerende materiale kan ses på [www.hms.dk](http://www.hms.dk).

Banen var ret velegnet til motorløb - både for kombatanter, der havde rigeligt med motorkraft, men også for os andre med mere ydmyge motorer. Nørre Allé var

inddraget i sin fulde bredde i dagens anledning og udgjorde langside og opløbsstrækning med publikumstribuner.

Øster Allé og Borgmester Jensensvej udgjorde kortere mellemstrækninger med et par skarpe 90° sving. Banen var godt 1 km lang og var omgivet af betonautoværn ud mod publikum og med halmballer indad. Betonen udgjorde på den ene side en sikkerhedsfaktor, som viste sig at være



Fra oven af ses tre trætte Tractionister, René Christensen, Erik Irring Larsen og Peter Juel Jeppesen.

Ved siden af passerer Fritz Trøst - Roy Palm i en lille fransk Rally fra 1930.



overordentlig effektiv, men havde samtidig en dragende effekt på nogle deltagere, som måtte ud og "smage" - især ved den indledende træningskørsel i regnvej.

Der kom nogle ændringer i klassedelingen som betød at alle førkrigsbiler og biler op til 1947 blev slået sammen i klasse A. Til gengæld kom gruppen til at bestå af ikke mindre end 20 biler fra racersportsvogne som f.eks. MG Magnette (6-cylindret, én-

sædet Grandprix-vogn), BMW 328, og ikke mindre end 4 Tractioner. Dertil kom forresten en Borgward Rennwagen 1953 og en tidlig Porsche 356 - biler som egentlig ikke skulle have kørt i vores klasse. De var efter deltagernes ønske flyttet, bl.a. fordi den standardvognsklasse (op til 1965) som de skulle køre i ville være for "rå" for de to klassiske 50'er sportsvogne.

En gruppe på ikke mindre end 7 klassiske

Bentley'er fra 1929-31 (4 1/2 liters blower modeller) dannede klasse B og fik desuden deltagelse af en Bugatti Brescia 24.

I de øvrige klasser var der masser af fine racerbiler, men som så ofte før var de nyere biler bedst repræsenteret - dvs. klasserne fra 1965 til 71. Mellemgruppen fra 1950 til 65 var der kun få af. Arrangørerne opgjorde det samlede antal biler til omkring 160.





Der blev gået ret meget til vaflerne i førkrigsklassen og lad det være sagt med det samme - Fritz Trøst med sin gule Citroën var en af de allerhurtigste - kun overgået af den ønsædede Grandprix MG. BMW, Borgward, Riley og Porsche blev passeret i flot stil og på meget brede dæk og modificeret undervogn i dagens anledning. Det var meget underholdende siger de som så på....



Det lykkedes ikke nogen biler at forcere betonkanterne til trods for flere gode forsøg. Den lille Austin A 35 var tættest på, men måtte opgive og indkasserede i stedet en totalskade...

Men der er jo meget store forskelle motormæssigt og "kostbarhedsmæssigt" i den klasse. Der er faktisk ved at opstå et lille skel mellem de som ønsker at køre seriøst motorløb og de som hellere vil køre lidt gentleman-race. Det er simpelthen ved at blive et spørgsmål om man tør holde på eller man hellere viger, hvis man f.eks. er ved at blive omkørt. Det kræver gode nerver at stille op i et felt med en minutløst

I midten ses Bugatti Brescia efter en kaburatorbrand som blev slukket, men resulterede i et kraftigt skumangreb. I teltet hos René og Lena er der besøg af John Rele, Jens MN og Eugenio.

restaureret vintage sportsvogn blandt en flok gale tractionister som vil komme først rundt om næste hjørne og vil først over stregen. Det skabte undervejs forskellige episoder med nærkontakt mellem skærme, lygter, kofangere, etc. som vi skal have diskuteret deltagerne imellem ved en passende lejlighed. Jeg personligt vil nok foretrække gentleman-racet, men det kan være at det løser sig af sig selv,





idet Tractionerne måske får deres egen klasse når vi bliver deltagere nok. Indenfor et par år eller to ser det ud til at vi bliver måske 5-6 Citroëner ialt - og så vil vi nok blive udelukket fra at deltage med 30'er vintagevognene... Måske der så kommer nogle Volvo PV 444 og Sunbeam Talbot og andre vogne som kunne danne en rigtig 50'erklasse.....

René Christensen, Frist Trøst, Erik Irring



Larsen og undertegnede var ikke desto mindre med til at skabe lidt fortættet motorsportsstemning i klassen selvom det kun blev til hhv. 8. og 10 pladser til Erik og mig. René fik problemer med det elektriske og måtte desværre udgå i slutheftet. Inden da havde 39 Sporten ellers nok vist at den kunne komme af sted med voldsom power under hjælmen.

Det vigtigste var dog at vi ikke fik nogle

Her har vi den glade nr. 2 med sin præmie.

Øverst ses MG Grand-Prix raceren som havde en lille sammenstød med BMW 328 under træningen. Det forhindrede dog ikke at den blev en suveræn nr. 1. Fritzes den gule er efterhånden sat hårdt op til race - senest med bredere dæk og krængningsstabilisator foran.



Fotografer var Eugenio Lai støttet af Jens Møller Nicolaisen, Torsten Vig og Peter Juel Jeppesen

alvorlige skader på materieleet og at vi havde en rigtig sjovt weekend. Desuden fik vi alle føjet endnu lidt køreerfaring til licensen.

-pjj



## Les Tractionades, Clermont Ferrand

**Fra vort meget aktive hollandske medlem, Pim Berends, har vi modtaget en CD med en masse gode billeder og en kort beskrivelse fra det store Traction-træf som blev afholdt den 12.-13. juli.**

"Tractionaden" er et af de hidtil største træf - udelukkende for de forhjulstrukne Citroëner og det blev afholdt på den historiske motorbane 'la Charade', nær Puy de Dôme i Auvergne i midtfrankrig. Der var i alle tre dage et mylder af mennesker og Tractioner omkring motorbanen.

I et stort, centralt placeret telt, var der opbygget en flot udstilling med næsten

alle traction-modellerne - inklusive en meget original 11BL "dæk-testvogn" fra Michelin.

På pladsen fandtes et marked med et utroligt udvalg af originale reservedele og udstyrsdetaljer som f.eks. kufferter fra Malle Raoul, rat fra Quillery, etc. Der var også komplette biler til salg som f.eks. en 11BL Splendilux samt legere og normaler af forskellig årgang og tilstand - foruden det sædvanlige store udvalg af nye og brugte reservedele fra handlere i Holland, Tyskland og Frankrig.

Blandt deltagerne var der en del interes-

sante og sjældne Tractioner, som f.eks. en 11 BL 'Elgazo' med forskærme i aluminium. Der var også et par førkrigs cabrio-coach'er og et par "almindelige" faux-cabrioletter. Desuden var de to eneste overlevende 15/6 Worblaufen cabrioletter fra Schweiz tilstede.

På banen blev i løbet af weekenden afholdt et 11 timers udholdenhedsløb for Tractioner og der deltog 16 vogne. Det var et hårdt race for bilerne da banen har meget store interne højdeforskelle med hyppige gearskift til følge. I racet deltog en meget speciel DB (Deutsch Bonnet) fra



Tractionades juli 2003





1945 som køre med Tractionmotor (11CV) og en 4-trins gearkasse. DB byggede mellem 1938 og 47 ialt 9 racervogne med tractionmekanik. Senere - op i 50'erne - gik de over til anvende mekanik fra Panther - og DB blev rigtig kendte for hurtighed og elegance.

Vinderen af udholdenhedsløbet blev en Traction BL fra 1949, som på de 11 timer kørte 735 km med en gennemsnitsfart på 70 km/h.

Efter løbet fik samtlige deltagere søndag eftermiddag lejlighed til at prøve en omgang på banen. Det vakte meget morskab og kø-dannelse...

Det var alt ialt et meget perfekt og spændende Traction-træf, som vi primært må takke organisationen "the Globe Driver Team" og Eric Massiet du Biest for. Måske vil arrangementet, som jeg varmt (i mere end én forstand) kan anbefale, blive gentaget i 2005.

Nogle tal vigtige data fra weekenden:

**Tilmeldte deltagende Tractioner: 525**

**Repræsenterede klubber: 29**

**Repræsenterede lande i Europa: 14**

**Gennemsnitstemperatur for weekenden: 36°C**

*Pim Berends - oversættelse/bearbejdn. pjj*



Tractionades juli 2003





## Lidt rejseoplevelser

De gode vejrudsigter og forventningerne om et par hyggelige rejsedage på små veje, betød at det var oplagt at vælge Tractionen i slutningen af juni til ødegården ved Tingsryd i Sydsverige. Fra hvor vi bor er det hurtigst at fange Øresundsbroen og at trille langs de skånske kyster mod øst og nord - og indenfor to timer når vi Karlshamn hvorfra turen går mod nord de sidste 40 km. En smuk tur med landbrugsland, skærgård og til sidst de tætte skove. Sverige er bare fantastisk, hvis man har hang til gammelbilsture - det gælder både på de mindre landeveje og de små grusveje.

I juli gik turen til Amsterdam hvor vi skulle bo i en husbåd på Amstel midt i byen. Vi havde meget fornøjelse af denne rute, som jeg derfor gerne vil anbefale.

Dag 1 startede vi fra København kl. 13



med kurs mod det sydvestligste hjørne af Sønderjylland til vandrehjemmet i Rudbøl ved grænsen. Den tur på tværs af DK er allerede en god bid af vejen til Amstedam og er vanskelig at køre helt "udenom" motorvejene. Vi har fundet en passende kombination mellem landevej og motorvej som indebærer at vi kun bruger motorvejen to steder; København-Roskilde og Slagelse-Odense - ellers bruges landevejene.

Dag 2 krydses grænsen (Vidåen) og vi holder os i vestsiden af Slesvig-Holsten forbi Husum ned til Glückstad, hvor en lille bilfærge sejler på tværs af Elben. Fra den anden side køres mod sydvest igennem et flot landbrugs- og skovlandskab til et stykke syd for Bremerhaven hvor en anden lille færge sørger for krydsning af Weser. Herfra køres mod Varel og Emden igennem endnu et pænt stykke landbrugs- og skovland. Kort efter krydsning pr. tunnel af Emskanal er vi inde i Holland.

Selvfølgelig er en god del af dagen så også gået med at køre, vente på færger og spise frokost etc., men det er til gengæld en meget rar rute uden voldsom trafik - og ialt kun ca. 350-400 km Danmark-Holland - uden kørsel på tyske motorveje. Derefter er det så bare at køre de sidste 250 km til Amsterdam f.eks. via det imponerende 30 km lange Afsluitdijk, Hoorn og Edam. Også her kan motorvejene undgås.

Begge ture - som tilsammen er løbet op omkring 3000 km er forløbet upåklageligt uden problemer og med et benzinforbrug på omkring 1 liter pr. 10 km.

-pjj



## Restaurerings-følgetonen... Stig Larsens Normale i Tikøb



I Attraction 246 startede denne følgeton; historien om at det forhåbentlig kan lade sig gøre at komme igennem en meget stor restaurering indenfor en rimelig tids-horisont, hvis bare man ikke går i stå undervejs.

Det hører md til historien, at Stig har fuldtidarbejde og er et afslappet og rart

menneske, der altid har tid til at give en hjælpende hånd til vennerne. Så man behøver altså ikke have 24 timer i døgnet til rådighed for at nå så langt på så kort tid...

Her er igen nogle dugfriske billeder og projektet skrider godt frem! Karrosseriet er nu så godt som færdigsvejst. Blot

mangler den nederste/bageste bund i bagenden. Noget der har sparet megen tid, er brugen af færdige pladedele. De koster selvfølgelig lidt, men er ifølge Stig absolut pengene værd i forhold til tidsbesparelsen!

Bagskærmene er også klar og tilpasset. Med hensyn til forskærmene er Stig så



Tekst og foto: jmn.



Stig venter på pladedele til bagenden, men ellers er karrosseriet så godt som færdigt. De nye pladedele har god pasform.



heldig at have et fabriksnyt sæt på lager!

Bilen har fået helt ny bund og nye paneler, vangerne og inderskærmene bagi er repareret - plus en masse mindre rustangreb. Forbroen er malet og monteret igen, med de originale silentblokke, der var i fin stand, hvorimod bagtøjet er blevet repareret med nye silentblokke.



# KØB & SALG

Ring, skriv eller mail til redaktionen!

---

## Sælges:

Citroën ID19, årgang 1971, nysynet den 23/7-2003. Nyt indtræk og gulvtæpper. Bilen er på sort/hvide plader. Prisdé: 70.000,- kr.

Tlf: 56 95 43 88 hverdag fra kl. 20.00 til 00.00.

---

## Sælges:

Citroën 11 Normale 1953. Bilen er under restaurering. Komplet. Alt svejsearbejde er udført, desuden er karrosseriet færdig-lakeret (sort), står virkelig flot. De fleste dele er klar til montering, bl.a. motor er renoveret. Mange nye dele kan medfølge, heriblandt nyt stof til indtræk.

Ring for mere information - og en snak om prisen!

Henrik Jacobsen, tlf: 39 69 00 40.



## Sælges:

Citroën 11C Commerciale 1940, stelnr. 292.787. Franske papirer (carte grise).

Meget sjælden model. Karrosseriet er i dårlig stand, og der skal laves meget pladearbejde, bl.a. efter frontskade. Bagenden incl bagklapper er i rimelig stand. Bilen er nogenlunde komplet og i original stand. Diverse originale reservedele medfølger; bl.a. fine pilotefølge 185x400, kølgeritter, motorhjælm med klapper og diverse for- og baglygter.

Et håndværkertilbud; pris 25.000,- Kr. a debatre...

Jens Møller Nicolaisen, tlf: 39 69 11 40 /20 46 27 98.

---

## Bortgives:

Til Citroën CX Break: Komplet sæt sæder og dørsider fra 22RS 1989, pæn stand.

Til CX Familiale: Bagsædesæt (2 rækker), også i pæn stand.

Reagér venligst hurtigt - ellers ryger hele molevitten på den kommunale...

Jens Møller Nicolaisen, tlf: 39 69 11 40 /20 46 27 98.



## Købes:

Baglygte type 1 (1934-35), modellen hvor glasset er kittet fast til ringen. Baglygter af type 2 (med springring) har også interesse.

Bagkofanger til Sport, dansk model af kraftigere kvalitet end de franske.

Jens Møller Nicolaisen, tlf: 39 69 11 40 /20 46 27 98.