



A T T R A C T I O N 2 8 0

46. årgang · november 2008



TRACTION SPECIAL

Traction Avant Danmark

Bestyrelsen:

Formand - indmeldelse:

Eugenio Lai

Baldersgade 16, 2.tv.,

2200 København N.

Tlf: 35 81 68 70.

e-mail: eugenio@traction.dk

Kasserer:

Carsten Thylgård

Niels Steensensvej 7, 2.tv.,

5200 Odense NV.

Tlf: 66 19 47 87 (eft. 19.30).

Mobil: 30 54 64 77.

e-mail: carstenthylgaard@hotmail.com

Sekretær:

Jens Møller Nicolaisen

Mars Allé 6,

2860 Søborg.

Tlf: 39 69 11 40.

Aktiviteter - øst:

Torsten Laursen Vig

Bakkedraget 75,

4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.

e-mail: tv@traction.dk

Aktiviteter - vest:

Knud O. Pedersen

Slåenvej 1, Taulov,

7000 Fredericia.

Tlf: 75 56 29 66.

e-mail: overgaard@nrdc.dk

Aktiviteter:

Klubbibliotek, arkiv og butik:

Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle.

Tlf: 75 83 00 49.

Værktøjsudlån- øst:

John Reelev

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.



www.traction.dk

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. januar. Deadline til dette nummer: 1. december!

Vi er meget glade for at få tekst i digital form.

Artikler i bladet er ikke nødvendigvis udtryk for klubbens eller redaktionens synspunkter.

Klubbens bankoplysninger:

BG Bank - Serviceafdelingen

Nørre Voldgade 68,

DK-1358 København K

Indenlandske bankoverførsler:

Reg. nr. 1551, konto nr.: 8280584

Udenlandske bankoverførsler:

IBAN nummer: DK81 3000 0008 2805 84

SWIFT - BIC : DABADKKK

Girokonto: 828 0584

Husk at angive navn på afsender/indbetaler.

Fra formanden

Vi får nye medlemmer hele tiden; jeg får henvendelser hver måned fra potentielle medlemmer. Efterfølgende hører jeg, at de fleste har været tilfredse med modtagelsen i klubben - et tegn på at klubaktiviteterne lever op til forventningerne.

Sommertræffet i 2009 er ikke på plads, der er allerede en del medlemmer som har undersøgt mulighederne for at finde et sted, men alt har vist sig at være enten for dyrt eller for småt til os. Vi mangler stadig nogen som vil påtage sig opgaven, kontakt mig eller bestyrelsen!

Faktisk det kræver ikke så meget arbejde at lave et sommertræf, det er mere *hvor* det skal holdes der er kritisk. At finde et opholdssted til cirka 150 personer, og til rimelig penge, er efterhånden blevet svært. Derfor gælder det om at være på forkant med planlægningen af sommertræf. 2010 kan lyde langt væk, men tiden går hurtigt...

Vi har kraftigt brug for at opdatere vores medlemsliste, den sidste er fra 2006. Vi vil snarest sende en formular til alle medlemmer, som jeg beder jer at svare på så hurtigt som muligt. Vi forventer at kunne udsende den ny medlemsliste i løbet af januar måned.

Jeg har været til et planlægningsmøde om Fransk Biltræf 2009. Dato og sted er fastsat til den 14. juni, i forbindelse med Gisselfeldklassiskmotorshow. Yderligere informationer fås fremover på Citroënisternes sider forrest i dette blad, samt på hjemmesiden.

Vi ses!

Eugenio Lai

Nye medlemmer

Alex Ibsen
Østergade 24, 6670 Holsted.

Bil: 11 Sport 1952, stelnr.: 589.010



Henrik Rasmussen
Olymposvej 32, 2300 København S.
Tlf: 20 68 27 68
Mail: hr1204@gmail.com

Bil: 11B 1956, stelnr.: 441.784



Efterlysning!

I forbindelse med planlægning af **Fransk biltræf** i juni 2009, søger vi medlemmer som har lyst til at være med i dette spændende projekt.

Kontakt Eugenio Lai tlf. 35 81 68 70



Sune Pelle Borregaard
Lyngvej 3, st. tv., 2800 Kongens Lyngby.
Tlf: 24609390,
Mail: sune@pelle-borregaard.dk

Bil: 11 Sport 1944, DR 70996, racer med kompressor



Adresseændring:

Hans Henrik Sørensen
Enighedsvej 3, 9000 Aalborg.

Fra redaktionen

Vi arbejder pt. med at komme igang med et nyt Attraction og der er mange ting i luften.

Kig ind på www.traction.dk - her skriver vi, så snart der er noget nyt om det.

Red/-jmn.



Gamle fotos

Gamle fotos er næsten altid interessante og det behøver ikke nødvendigvis at være danske billeder. Det kan være rigtig hyggeligt at støve billeder op på loppemarkeder rundt omkring (Paris!) - men man kan også være heldig at finde spændende fotos på nettet, f.eks. på eBay.

Billedet her er fundet på Clignancourt i Paris. Der er ingen oplysninger om tid eller sted, så vi må nøjes med at nyde det vi ser...

Bilen er til gengæld en virkelig stor sjældenhed! Det drejer sig nemlig om en meget tidlig Familiale, årgang 1934 eller 1935 - bilen er uden bagklap og med den tidligste type baglygter og to benzinstudser.

Læg også mærke til bagnummerpladen - det er typen med lys bagfra, som på de første tractioner overhovedet. Bagagebæreren er et ekstraudstyr, der i sagens natur var meget almindeligt på de tidlige biler uden bagklappen (hvor bagagerummet kun var tilgængeligt indefra).

For nogle år siden skrev vi en stor artikel om hjul. Jeg har netop købt et par 6-hulsfælge på eBay, hvor én var særligt bred, nemlig 135 mm. Den troede vi ikke fandtes, men det er netop en fælg til en tidlig familiale eller limousine. Jeg finder næppe en liebhaver til dén fælg!

-jmn.

Torsdag den 6. november

Garagemøde ved Erik Hougaard, Vejle. 75 83 00 49.

Fredag den 14. november

Klubmøde i Roskilde kl. 20 - Per Bødgers værksted på Elisagårdsvej.

Fredag den 12. december

Klubmøde i Roskilde kl. 20 - Per Bødgers værksted på Elisagårdsvej.

Fredag den 9. januar

Klubmøde i Roskilde kl. 20 - Per Bødgers værksted på Elisagårdsvej.

Torsdag den 15. januar

Garagemøde i Haderslev hos Jørgen Krogh-Christensen. Vi mødes mellem kl 17 og 19.
Tilmelding i god tid: 74 58 48 00.



- se mere kalender på www.traction.dk

Alle veje fører til Rom... og tilbage igen...



Det er ikke nogen hemmelighed at vi i TAD har en formand, som er fra Italien. Eugenio Lai kommer fra Sardinien - den store ø som ligger lige syd for Korsika og vest for støvlelandet .

Vi, der kender Eugenio tæt, har gennem årene gået og spøgt med at på en tidspunkt skulle vi ned og se hvor han kommer fra. Køretøjerne har vi jo - så det har bare været en spørgsmål om at finde en god anledning.

Den kom i 2004 ved afslutningen af det 13. ICCCR i Interlaken i Schwiez, hvor det blev bekendtgjort at det 14. ICCCR ville blive henlagt til Rom...

ICCCR i Rom ville være "anledningen" til at kombinere biltræf og besøg hos Eugenio incl. sight seeing på Sardinien. Eugenio var fra starten tændt på idéen og allerede i 04 fortsatte Henrik Jacobsen og Eugenio som en generalprøve til

Sardinien, hvor sagen blev drøftet med forældrene. Jette og Dino bor i regionalhovedstaden Sassari og ejer desuden et dejligt sommerhus ved Sardinien nordkyst. Idéen var at vi måske kunne låne dette hus og desuden evt. kunne leje nabohuset. Jette og Dino var med på idéen, og dermed var omridset af rejsen sydpå i 2008 lagt.

I vinteren 07/08 planlægges turen yderligere (især af Eugenio), som ville omfatte 4-5 tractioner med indhold dvs. 12-15 personer. Det 14. ICCCR var berammet til den 15.-17. august 2008 og dette tidspunkt måtte vi altså ramme med vores tur - selvom alle jo ved at netop august er den store sommerferieperiode i de sydlige lande og selvom Italien kan være meget varm i august.

Afstanden fra København til Rom er omkring 2200 km, hvilket ingen i gruppen

Udsigten fra Chiesa di Bonaria i godt 800 m højde er imponerende. Vindmøllerne i baggrunden er fra Vestas og giver nu dele af Sardinien alternativt energi.





umiddelbart synes var vanvittigt interessant i en gammel bil, midt i ferisesæsonen, så vi blev hurtigt enige om at skære turen op i mindre dele ved hjælp af DB's Autozug, Hamburg-Lörrach. Sidenhen mødtes vi i Rom med rejsehødet fra østjylland, som også gjorde turen med DB, men fra Hamburg helt til Verona.

Begge løsninger kan anbefales. Prisen til Lörrach ligger på ca. 4700 kr. t/retur og på ca. 6700 kr. til Verona. Den udgift går selvfølgelig ikke op med dét der spares til benzin og overnatninger når der køres, men autotoget er først og fremmest utroligt nemt og hurtigt da det handler om relativt hurtig natkørsel.

Hele vores rejse t/retur (fra København-området) med fem tractioner og én Xantia løb op i ca. 26.000 km svarende til ca. 4.300 pr. bil. Holdes Xantia'en udenfor bliver til det næsten til 22.000 km tractionkilometer, som blev tilbagelagt med ganske minimale problemer – en dynamo som stod af (reserve var heldigvis medbragt), et batteri som ikke kunne tåle varmen og måtte udskiftes, en benzinslange som sprang læk, en skramme på en forskærm og en bulet hjulkapsel. Altså uden større dramatik end den som blev os til del i færgeterminalen i Genova - som nævnes i det følgende.

Hold 1 bestående af 3 biler (Henrik Jacobsen, Eugenio og Jens M. Nicolaisen m. familie) tog af sted i god tid den 26. juli og bevægede sig sydover igennem Schweiz og over alperne til Norditalien. Færgeren til Porto Torres med Sardinien afgår fra Genova – fra en meget stor terminal med mange forskellige destinationer omkring Middelhavet.

Der hersker en stemning af totalt anarki i terminalen ved 22-tiden, hvor de fleste færger lægger ud... Det gælder om at holde tungen lige i munden for alle italienerne kører på dette tidspunkt ud af kolonnerne og ind mod færgerens vogndæk - uanset om de er blevet vinket frem eller ej. Dette skaber en anelse tomult, og især sved på panden hos nordeuropæ-

Turen gik for hold 2 fra Lörrach gennem Schweiz og Frankrig til Nice og videre til Genova. Her holdes pause nær Annecy.

Underste billede på forrige side er fra den østjyske tractionfærd fra Verona til Vallelunga.





erne som efter en planmæssig ankomst to timer før afgang jo er vant til at holde i kø. Nå, men hold 1 kom med færgen, som i parentes bemærket, viser sig at være en tidligere Bornholmerbåd, nemlig Jens Kofoed.

Hold 2 bestående af 3 biler (Per Nielsen m. familie, Eva og Hans Henrik Sørensen + undertegnede og min viv Dorthe) tog af sted den 4. august. Efter togturen fortsatte vi mod sydvest ind i Frankrig til Annecy og Grenoble for at fortsætte ad Route Napoleon (RN 65) i kanten af alperne – ned til Nice. Dette er en rigtig flot tur med mange fantastiske viewpoint. Derefter langs kysten til Genova.

Denne tur viste sig at være en del længere end Hold 1's (ca. 950 km i forhold til 600 km), hvilket resulterede i at vi faktisk var tæt på at komme for sent til færgen. De 196 km fra Nice til Genova



Udsigten fra huset ved Marina di Sorso - med vore to gæstfrie værter Jette og Dino til højre.

Nedenunder den smalle vej til huset som ikke tillod noget sløseri, hvis man ikke vil skrabe sine skærme.

Til venstre storebror og lillebror - Eugenio og Adriano Lai ved storebrors bil.

måtte vi tilbagelægge på 2 timer og et kvarter, hvilket er ret hurtigt i gammel bil. To dage til denne tur var en fejlkalkulation, må det konstateres.

Men var heldige og kom med færgen, selvom vi kunne være blevet afvist, da vi endelig ankom kun 10 minutter før afgang kl. 22. Faktisk blev vi reddet af netop det omtalte annarki, som betød at alle i terminalen var i bevægelse mod det skib de skulle hen til.

Vi var heldige hurtigt at spotte færgen til Porto Torres, hvorefter vi blot kørte di-





rekte mod den. Hans Henrik og Eva "blev væk" uden at nogen opdagede det og var på nippet til få en enkelttur til Sidi Bou Said i Tunis..., men nåede alligevel på i sidste sekund at komme med ombord til Porto Torres.

Sejlturen var afslappende, ikke mindst ovenpå de sidste hektiske køretimer fra Nice og vi nød vores fine kahytter med vandudsigt som Eugenio havde bestilt tidligere på året og ikke mindst brusebadet. Temperaturene i terminalen var på trods af tidspunktet mindst 40° og bilernes lå på omkring de 100° under ombordkørslen.

Næste morgen blev Hold 2 hentet af Hold 1 i Porto Torres havn. Det var en rigtig god start og der var stil over karavanen med 4 cabrioletter og 1 lukket traction, som den morgen kørte langs strandvejen de 23 km til sommerhuset ved Marina di Sorso. Her tog Jette og Dino imod os med morgenmad og en fantastisk gæstfrihed, som rakte langt ud over hvad man kan forestille sig. Jeg ved ikke rigtigt hvordan jeg havde forestillet mig huset - et sommerhus med en ret stor grusplads til at

En lokalvej er spærret pga. stenscred tidligere som året. Cyklisten til venstre sprang dog over spærringen og fortsatte opad.

Til venstre - en hyggestund ved solnedgangsbor-det , »skråparkering« og et par medstyrende piger på udflugt..

parkere tractionerne på - i bekvem afstand til vandet..

Det viste sig at huset ligger endog meget tæt på vandet - for enden af en meget smal, ret stejl og blind tilkørselsvej. Ved huset findes en stærkt hældende betonplade på ca. 8 x10 m - med lidt sidearealer. Og her skulle vi alle ned og parkere.

Eugenio havde på forhånd regnet det hele ud – der kunne lige præcis parkeres 5 tractioner på de skrå flader omkring huset – og Xantiaen kunne stå længere oppe i den skrå gade.

På den anden side af huset er der kun ca. 15 m til vandet, hvor de fedeste bølger slår ind på en strand med rullesten. Langs kysten findes klinter i 5-10 m's højde. Vandet var 27° og luften ca. 30° så med de opnåede parkeringer varede det kun kort før hele forsamlingen lå i bølgerne - og her blev vi i stort omfang





i den tid vi var på Sardinien - ihvertfald morgen og aften.

Tractionerne blev dog brugt flittigt til ture - individuelt eller i grupper. Det gjaldt dels de daglige indkøbsture til Sorso og Senori - og ikke at forglemme til det lokale vinmonopol, hvor kvalitetsvin kan købes til en yderst rimelig pris.

Men det gjaldt også udflugter langs kysten eller op i de nærliggende bjerge og takket være Jette kom vi til at besøge en del specielle restauranter både på land og i by. Det betød at vi alle virkelig fik øjnene op for det italienske og især det sardiske køkkens fortræffeligheder.

Sardinien er på størrelse med Jylland og er desuden ret bjergrig. Det betød at vi

En af udflugterne gik til Orgosolo en lille bjergby, som har gjort vægmalerier til en del af attraktionen.

Henrik holder foran et af de mange »Casa Cantoniera« - huse som tidligere var boliger for de vejarbejdere, der opbyggede det italienske vejnet.



ikke kunne nå at se hele øen. Eugenio havde faktisk planlagt flere små og en "stor" heldagstur, hvor vi startede tidligt fra nordkysten og kom helt ind til midt på øen og besøgte spændende landsbyer, smalsporede jernbaner og seværdigheder.

Byen Fonni er den højest beliggende landsby på Sardinien i ca. 1000 m's højde. Den ligger smukt i landskabet og vejen dertil går opad igennem smukt kuperede oliven- og ferskenplantager. Undervejs passerer en del andre småbyer.

En søndagsudflugt med fem tractioner i række fyldt med passagerer - vækker opsigt overalt og mange steder rejser folk sig fra caféerne, eller kommer ud af husene og vinkede til os. Det er jo egentlig ret hyggeligt at opleve, men det blev ærlig talt lidt distraheret af en melding som Eugenio's bror Adriano senere kom med nemlig, at der enkelte steder blev råbt "fascister" efter os. Karavanen med

Stationsbygningen og nærmiljøet i Bortigali ligger ret idyllisk og opfordrer til en stop. Foran ligger de smalle spor.

Eugenio's bil fandt på at tabe udstødningsrøret netop på dette sted. En nysgerrig nabo viste sig at være smed med eget svejseværk i garagen. Eugenio fik en prima rep. som vil holde mange år fra nu af...

På færgen fra Olbia skulle der virkelig spares på pladsen, hvilket betød at vi måtte køre bilerne helt tæt sammen. Det var værst dagen efter da vi skulle ud. Der kom dog ingen buler ved den lejlighed..

de åbne vogne vakte åbenbart mindelser hos ældre beboere, om hvordan visse grupper tidligere førte sig frem i disse egne...

Midt i ugen inden det 14. ICCCR skulle vi videre til fastlandet – denne gang med færgen fra Olbia til Civitavecchia. Turen til Olbia på østkysten blev i sig selv en spændende tur, hvor vi kom op i højderne igen og passerede flere specielle stenlandskaber med sære formationer





Op og nedkørslen til byen var lidt kringlet.

Dorthe og Peter på café og Eugenio blev ind imellem lidt rundtosset..

ala månen.. Vi fik også set lidt af det såkaldte eksklusive Sardinien, med overfyldte kystområder og private, lukkede veje.

Fra Civitavecchia gik turen mod nordøst til byen Sorano ca. 120 km nord for Rom, hvor vi havde den glæde at kunne bo kvit og frit hos Per Niensens søster som ejer et stort hus i byen. Invitationen inkluderede ophold i huset og fri »bar« fra husets vinkælder, som hvert år fyldes fra egen vinmark i oplandet. Det var ikke dårligt.

Sorano er en speciel by beliggende på kanten af en stejl bjergskrånning med både en gammel fæstning og et slot øverst. Det er en gammel by, som så mange andre i Italien, der skriver sig tilbage til 500-800 e.k. eller før. Den er fra en tid hvor dét, at forsvare sig mod ydre

fejnder var det vigtigste og det betyder at alle husene ligger tæt knyttet omkring labyrintiske stræder og trappegader.

Den er desuden speciel på den måde, at den indenfor det seneste tiår er blevet hjemsted for en omfattende handel med og fremstilling af kunsthåndværk. Der er dagligt et velassorteret kunsthåndværkermarked i byens krogede gader, bestående af keramikboder, glasboder, vævning og tekstilkunst, gallerier med gammel og ny kunst, trælegetøj, knivfremstilling etc.

De fleste huse er indenfor de seneste år blevet restaurerede - efter at byen op igennem 1970'erne og 80'erne næsten var blevet næsten forladt og affolket. Kun 90 mennesker boede i byen da den var længst nede, mod idag ca. 2000. Bygningerne er oprindelig opført i de for egnen så karakteristiske tuf-sten – et vulkansk materiale – og der er skrappe bestemmelser om hvordan de skal sæt-



tes I stand. Alle ydervægge skal skal bestå af tuf-sten og alle skal have munker og nonner i tegl på taget. Det giver byen en helt speciel farve og atmosfære - som skal opleves.

Sorano ligger ca. 100 km nord for Vallelunga Motorbanen, som var rammen om det 14. ICCCR. Det betød, at de som ville til Citroën-træf kunne nå derved på ca. 2 timer og samtidig kunne de som ikke brændte for det - blive "hjemme". En god kombination som gav alle deltagere gode oplevelser i de tre træddage.

Fredag den 15. august var vi relativt tidligt af sted fra Sorano og nåede Vallelunga lidt før middag. Selvom afstanden kun er godt 100 km glemmer man at 100 km i bjergegne let tager den dobbelte tid...

Banen ligger 32 km nord for Rom ved det overordnede vejnet, så det var ikke svært at finde. Banen er fra 1959 og blev bygget som en oval Grand Prixbane på 1,8

Sorano er en eventyrlig by. Jens og Henrik venter tålmodigt på, at det bliver fredag så vi kan komme til 14. ICCCR.

Ved huset slappes der af efter en badetur i floden.

De første italienske Citroëner mødte vi i Civitavecchia, hvor færger lægger ind fra Sardinien.





km. Den er siden da udbygget i flere tempi, til den nuværende længde på 4,0 km. Det er en international bane anvendt til formel 1 Grand Prix og superbike races.

Udenomsarealer og tribuner er store og selve pit-området blev i træffets anledning anvendt til fællesformål som restauranter, stumpe marked og parkering af særlige modeller. ICCCR-museet var indrettet i de tilknyttede »racerstalde«, mens det store fælles dinér-arrangement og Concour d'Elegance for Citroën biler om lørdagen (som vi ikke deltog i) også var henlagt hertil - med et stor scene og ellers uden overdækninger. Spisningen om dagen foregik i opstillede store telte, som gav lidt skygge for solen, mens aftenspisning foregik i det fri..

Indtjekningen var fredag middag allerede godt igang og der var som sædvanlig en

Autodromo Vallelunga - uden og med tractioner.

Fra Citroën museet hvor to meget fine (røde) Ami 6 var udstillet. På banen sås denne fine B11 Normale 49 på italienske nummerplader.





del panik.. Vores medbragte tilmeldinger blev studeret flittigt - men kunne selvfølgelig ikke findes på computerne. Men det gik at komme igennem på ca. en halv time - takket være at en del officials talte udmærket engelsk.

Vi fik sammen med rallyplader og programmer også udleveret et stort stykke ICCCR-bølgepap med en flot 2 cv-grafik, som skulle lægges under de oliedrypende biler. Det var sikkert et krav fra motorbanen, og tanken er også god nok, problemet var bare at det faktisk blæste temmelig meget i de første dage, hvilket betød at disse papstykker blev ført rundt på bane og på arealer - hvor de ikke gjorde særlig gavn.

Det er meget fint at afvikle store træf som ICCCR på en motorbane. Dels kan bilerne uden problemer parkeres »typevis« langs banen og dels kan man køre bekvemt til og fra. Der sker dog hurtigt det at mange deltagere giver sig til at

cirkulere rundt på banen med større eller mindre hast, hvilket betyder at det kan være livsfarligt at gå rundt som almindelig fodgænger, hvis man ikke hele tiden ser sig godt for.

Årsagen til »køretiet« var sikkert også de betydelige dagtemperaturer på omkring 30- 35° som betød, at en køretur gav lidt vind i håret. Sidegevinsten, når man har vænnet sig lidt til trafikken er, at man får set bilerne køre, hvilket jo også er den rigtige måde at opleve dem på. Ind imellem blev det dog arrangørerne lidt for meget, hvilket førte til at højtalervogne eller Vespa scootere med megafoner blev drevet rundt på banen for at få de glade citronister til at holde lidt igen..

Det samlede antal biler over de tre dage var ca. 2.500. Udvalget af biler er på et italienske træf anderledes end dem vi plejer at se i Frankrig, idet 2cv og især ID/DS modellerne var i overtal - 522 2cv'er og 678 ID/DS. Der var »kun« 334



Hans Henrik og Eva tager sig lige en runde på banen. Til højre - en lidt usædvanlig traction fra Frankrig - 1937 Familiale med soltag og (uoriginale) pilotehjul og 185x400. Jeg tror den var til salg..

Nederst en 11BL 39 med en lidt for stor kuffert og bagagebærer.



tractioner, hvoraf de 8 dog var fra Danmark (og heraf var de 4 cabrioletter). Hertil kommer 55 HY, 51 GS/GSA, 153 CX og 5 Panhard. Der var kun 10 ældre modeller fra før 34. De mellemnye og nyere Citroëner XM, SM, Dyane, Xantia, Mehari etc. udgjorde ca. 450, mens nye biler var ca. 185.

Frankrig var det bedst repræsenterede land med næsten 1000 deltagere efterfulgt af værdslandet med ca. 900. Hollænderne som ellers plejer at være rigeligt tilstede svigtede lidt idet der kun var 173 deltagere. Det skyldes vist at der i foråret var lidt knas med tilmeldingsproceduren fra italienernes side.

Det var som det fremgår trods alt et stort træf og som sådan spændende at deltage i. På tractionfronten var der måske ikke så meget nyt, og det kom tydeligt frem at tractionen aldrig opnåede den popularitet i Italien, som i mange af de andre europæiske lande. Det er det selvfølgelig mange forklaringer på - én af de naturligste er vel, at den var en relativ dyr bil både før og efter 2. verdenskrig. Tractionen fik desuden i Italien konkurrence



Der var mange dejlige HY'ere - den længst til højre er fra 1958?

Her ved siden af en B11 Normale i ret fin stand men meget blå..

Motorrum på en nyrestaureret DS ..

Og hvad er det for en manifold - dobbeltkarburator med vandindtag?





**En tidligere paves bil
C6 1930 - bygget i
Milano..**

Brun og med løvefødder, monogram og forgyldning..



fra både Fiat og Lancia der mht. til pris og motorkraft kunne matche tractionen. Størrelsen har man så måttet gå lidt på kompromis med.

Nå, men nu hvor man har prøvet at hive en bred B11 Normale rundt på diverse bjergveje og småbyer i Italien kan man jo godt se at en lille Lancia Appia eller Fiat 1500 måske vil være et bytte værd...



På ICCCR-museet måtte vi helt undvære en omtale af tractionerne i Italien og det var jo egentlig ærgerligt, men man kunne jo så til gengæld ude på banen glæde os over flere rigtig flot restaurerede tractioner med »Roma-nummerplader«.

Museet var helliget en række rigtig flotte D-modeller og Ami'er samt et par ældre baghjulstrukne modeller fra den tid hvor Citroën havde en samlefabrik i Milano. Den ene af de ældre var paves C6 fra 1930, hvor alt det forchromede fremtræder forgyldt. En underlig vogn fyldt med brokadestof og rokokostil, men ok - en Citroën.

Stumpemarkedet var et sted man selvfølgelig brugte tid, men det var de sædvanlige handlere fra Mellemeuropa og Frankrig, som var tilstede. Det er sådan set også i orden, da der altid lige er en lille del man har behov at købe. Jeg havde dog håbet lidt mere »italiensk indspark« i form af en trailer eller et bagagerum med



Jens stiler skarpt.

- der blev på Hold 1 og 2 taget omkring 3000 fotos på turen..





Et ICCCR er samtidig muligheden for at møde de mange andre kontakter som man i tidens løb har opbygget. Her kommer de allesammen (næsten) og det er hyggeligt at mødes med franske, engelske og hollandske kontakter og få en kold øl i skyggen. Jeg fik udvekslet lidt blade med den nye formand i La Traction Universelle - Jean-Louis Poussard som heldigvis taler engelsk. Også den engelske redaktør af Floating Power, John Barnes fik jeg en snak med.



Orlas DS 23 blev også flittigt prøvekørt på banen. Per og Henrik var ihvertfald rundt et par gange og så ret glade ud bagefter. Cabrio Coach'en er en xxx med en traction inden i - ikke det kønneste dollargrin der findes! Så er Panhard PL17 cabriolet mere sin egen.

ting samlet fra ophugspladserne - men det var der ikke.

En tendens der derimod er ved at være tydelig er at de dyre ID/DS modeller og CX nu restaureres af professionelle værksteder, til ret højt stadi. Sådanne modeller var udstillede flere steder - med henblik på salg og det ser ud til at de ikke havde rullet mange meter siden istandsættelsen. Det er især de åbne modeller, men også de lukkede og breakmodeller udbydes. Det nye er at nu starter opgaven med at svejse og galvaniserer hele basisstrukturen i bilerne op, hvorefter det hele samles til en »ny« bil med alt hvad der høre sig til af rør og slanger, ledninger - og det siger er ikke lidt....

Det er lidt svært at overskue hvor mange danske deltagere der egentlig deltog i det 14. ICCCR. Ifølge den officielle udtalelser fra ICCCR-bureauet var der 16 biler. De første 10 er ihvertfald de 8 tractioner + Orla's DS og Jens' Xantia. I disse biler var der ialt 24 deltagere. Derudover så vi et par 2cv'er og et par GS'er og Xm'er på danske og svenske nummerplader. Det danske kontingent har nok været omkring 30-35 deltagere.

Der var desuden et par tractioner fra Sverige, men tilsyneladende ingen fra Norge. Jeg mødte dog sekretæren Helge Guldberg fra Oslo som var kommet pr. fly. Officielt skulle der have deltaget 4 norske og 10 svenske køretøjer.

Efter ICCCR deltes gruppen af danske deltagere igen i flere mindre hold. Jyder-

ne med de tre tractioner havde planlagt et par dage i Rom inden turen mod nord til Verona - så de samlede deres telte og kørte ind til byen, hvor hotel var bestilt.

Et hold på tre tractioner og en Xantia tog I løbet af mandag mod nord i retning mod toget I Schweiz – ca. 950 km væk.

Et sidste hold på to tractioner kørte videre mod byen Olevano Romano ca. 80 km øst for Rom, hvor et dejligt bjerghus stod til låns. Herfra kunne Rom nås rimeligt let og desuden er også Olevano en messe værd som et godt eksempel på de romerske campagnebyer.

Tractionerne gik i spredt orden hjemad i slutningen af august og bød op igennem Italien på spændende oplevelser ved besøg ved de klassiske mål som Sienna, Firenze, Lucca m.fl.. Desuden blev der også for flere af deltagerne tid til Arezzo, San Gimignano, Piacenza og Como ved søerne af samme navn - inden det gik over alperne til Schweiz.

Erfaringen er at når man rejser med en gammel bil som tractionen, er en blanding mellem at køre på motorvej og at køre på hovedlandeveje og mindre veje en fordel. Motorvejene sikre at man kommer "nærmere til målet" i et passende tempo, men kan være lidt kedelig og indebærer samtidig en risiko for at blive fanget i køer. Og kø-kørsel er ikke godt for tractionen som efter kørsel på motorvej har et stort varmeoverskud som skal skaffes bort.

Imidlertid undgik vi faktisk alle - til trods for at vi rejste i august - at køre i kø ved ofte at forlade motorvejene og vælge alternative ruter på hovedvejene.



I Lucca findes denne campanile med olliventræer på toppen.

Hyggestunder i biltoget og på træf.

Henrik klarede et knækket koblingskabel med et stykke wire - sådan...



Benzinregnskabet ser for mit vedkommende ud til at give et pænt gennemsnit på 9,5 -10 km/l .

/pjj



T2215 - igen!

Bilen - eller rettere bilerne - med dette indregistreringsnummer, har flere gange været om talt her i Attraction. Første gang var helt tilbage i 1994, hvor Bjarne Vindum fortalte om bilerne. Senere har vi misbrugt billederne igen i forbindelse med diverse artikler om nummerplader - det var før vi fik mulighed for at få de historiske, sorte plader.

Forleden kom Bjarne med endnu et bil-

lede af T2215, det er billedet som ses på denne side. Og nu må vi vist lige samle op på historien!

Den første T2215 var en 7C fra 1936, og det er dén, der her ses parkeret på Hjultorvet i Viborg sammen med diverse andre køretøjer. Bilen tilhørte Bjarne Vindums far og den blev købt let brugt hos Ford i Viborg i 1939. En meget fin bil - se også billedet på næste side.

Hjultorvet, Viborg. Hvem har et bud på dateringen? Hvor gammel er den nyeste bil? Vi overvejer at udlodde en præmie for kvalificeret svar, der mangles til redaktionen!

7'eren er begyndt at se lidt brugt ud, i hvert fald hvis man skal dømme efter forruderammen. På førkrigsbilerne er forruderammerne lavet er jern, der er forkromet - flotte, men yderst forgængelige i forhold til de senere aluminiumsrammer!

Dette foto er ældre, nemlig taget i 1939 i Skagen, altså kort tid efter at Bjarnes far havde købt bilen.

T 2215

7C'en blev købt hos Fordforhandleren i Viborg, men var oprindeligt solgt fra Citroënforhandler Dalsgaard i Kjellerup til Kreditforeningsrepræsentant Mads Eriksen - i november 1936.

Med disse ejeroplysninger har vi kunnet finde filen i vores register. Den har stelnummer 80.747; det laveste i en serie frem til nr. 80.757. Altså en serie på 11 biler.

I Attraction nr. 193 kan man læse historien mere detaljeret - men i 1955 blev 7C'en skiftet ud med en 3 år gammel »Berline 11 de luxe«, altså en Normale med diverse udstyr såsom 15six-kofangere med videre. Handelen foregik hos Citroën i Sydhavnen. Normalen kostede 15.000,- kr. Men 7C'en var efterhånden



meget rusten. Hos Citroën ville de først ikke tage 7C'en ind i handelen, men da de til sidst tilbød 2.000,- kr for den, blev der handlet.

Formaliteterne med omregistrering blev klaret med det samme og nummerpladerne flyttet fra den gamle bil til den nye. Dette til stor irritation for politiet i Viborg, da pladerne ret beset burde have været udskiftet til den nye type uden »vante«.

I halvtredserne fandtes tractionerne med to forskellige udstyrsniveauer, kaldet »standard« og »de luxe«. Standardversionerne var fransksamlede biler, kun med et minimum af dansk udstyr (stenslagsgitter, forstærkninger af kofangerkonsollerne, kølergardin etc.) samt de ting, der under alle omstændigheder hørte til den

danske klargøring - f.eks. elektrisk udstyr fra Bosch, Dymax og Lyac.

»Standard« modellerne var uden varmeapparat og indført færdiglakerede fra Frankrig, hvilket i praksis vil sige sort farve, for de fleste årganges vedkommende.

»De luxe« var biler med en større grad af dansk indsats: Bilerne var malet i Sydhavnen (stort farveudvalg). Normalen, som er omtalt her i artiklen var grøn. Af andre danske »de luxe«-detaljer kan nævnes forlængelse af tagrenderne, kølevandstermometer (hvilket også fandtes på visse tidligere modeller), varmeapparat og i perioder valgmulighed mht. til indtræksstoffet. Derudover har der sikkert været flere muligheder for at tilvælge forskellige ting - f.eks. farve til hjul,

hjulcapsler etc. Det er meget sandsynligt at den grønne Normale også fra ny har haft 15six-kofangere og hjulkapsler samt de lækre Scintex-baglygter, der er af en noget bedre kvalitet end de originale efter-52 baglygter.

Bjarnes far kørte i Normalen frem til sin død i 1978, ca. 60.000 km. på 23 år.

Herefter arvede Bjarne bilen, og i den forbindelse blev den sat grundigt i stand og skiftede farve til sort. Ak. Nummerpladerne med T2215 måtte afleveres, da bilen skulle omregistreres. Bilen fungerede herefter som Bjarnes hverdagsbil de næste 100.000 km. I de senere år er den blevet renoveret igen - og har nu fået det rigtige nummer igen: T2215!



Her er et par billeder af T2215-Normalen fra slutningen af halvtredserne. Bilen var én af de allersidste uden kuffertbagklap. Øverst er vi på familieskovtur, hvor bilen næsten er midtpunkt. På billedet til venstre ses at i hvert fald bagnummerpladen på et tidspunkt er blevet skiftet ud til den nye type uden vante.

Herunder ses bilen, som den ser ud idag. Fint med vantenummerplade (trods sin årgang, men i dette tilfælde altså korrekt). Og selvfølgelig kofangerne og hjulkapslerne af 15six-model, som bilen sandsynligvis er blevet leveret med fra ny i 1952.

Tak til Bjarne Vindum for de gode historier og fine billeder!

-red/jmn.





Stig's cabriolet

Tikøb er et sted, hvor der sker noget - og i redaktionen sørger vi naturligvis for at holde Attractions læsere opdateret.

Stig er som det ses på billederne i fuld sving med Cabriolet-projektet, der nu er så fremskredet, at man aner konturerne af en bil! Faktisk er hele undervognen nu færdigsvejet og de forskellige karrosserisektioner næsten på plads. Bilen er meget grundigt fixeret i bænken, men de enkelte sektioner kan stadig justeres helt nøjagtigt, ved hjælp af diverse gevind, klamper og stænger.

Billederne er taget i september - siden da er der monteret dørhængsler og dørene er sat i - efter sigende så de passer! Ja, det forlyder endda at Stig også sover om natten...



KØB & SALG

Ring, skriv eller mail til redaktionen!

Opbevaring

af båd, bil, campingvogn m.m. i aflåst tør lade med betongulv.

F.eks. 1500.- pr. år for veteranbil.

Ring og hør nærmere.

Skovvejen 7, Sønderby, 4050 Skibby.

Telefon 4759-9414 – 6170-9414

Købes:

Låsetøj til bagklap, højre side, skal være fra førkrigsmodel som er skruet på (ikke svejset).

Eugenio Lai, tlf. 35 81 68 70



Sælges

Citroën 11 Sport 1954, restaureringsobjekt. Spændende bil med både dansk og sydamerikansk historie! Pæn og meget regulær karrosse; der er rust, men den er absolut ikke forsvejst.

Bilen er tilnærmelsesvis komplet, men det meste skal enten renoveres eller udskiftes.

Pris: Kun 8.000 kr.

Jens Møller Nicolaisen, 39 69 11 40
eller Henrik Jacobsen, tlf: 39 69 00 40.

Les Traction Avant
CITROËN