



**A T T R A C T I O N 2 8 4**

**47. årgang · Oktober 2009**





# 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**

Grønnemose Allé 75, 2.th.,  
2860 Søborg.

Tlf: 38 33 66 20 (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: kops1@stofanet.dk

### Aktiviteter:

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.



[www.traction.dk](http://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 4 gange årligt; næste nummer omkring 1. januar. Deadline til dette nummer: 1. december!

Medlemsbidrag er velkomne!

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

Sikke en sommer vi har haft! Sprængt-fyldt med begivenheder alle vegne; man har været nødt til at sortere nogle fra. Årets absolut største har været Tractionens jubilæumstræf i Arras, hvor ikke mindre end 16 biler var tilstede fra Danmark. Tallet er måske ikke så stort i forhold til de cirka 1000 biler der var med, men set i forhold at der kun var én fra Sverige (i øvrigt et medlem af vort klub), og tre fra Norge, har den Danske deltagelse jo været imponerende!

Når I læser dette nummer er vintersæsonen stille og rolig startet, med de mange møder og værkstedsdage. Benyt disse dage til at komme i gang med klargøring af bilen. Se I kalenderen for at finde ud af hvornår du kan komme!

På årets generalforsamling havde bestyrelsen fremsat forslag om at nedsætte kontingentet, på grund af den store kapital klubben har akkumuleret i de seneste år. Klubbens udgifter er blevet mindre, med strukturomlægningen af bladet. Det viste sig, at i stedet for at få en nedsættelse i kontingentet mente generalforsamlingen at man burde bruge overskuddet til klubbens formål. Det giver et hav af muligheder for at bruge disse ekstra midler på et fornuftig måde. Alle er nu opfordret til at komme med eventuelle forslag, som vi vil bearbejde i de kommende bestyrelsesmøder - se hvornår vi holder møde på hjemmesiden, hvor du også finder referatet fra generalforsamlingen.

Vi ses!

*Eugenio Lai*

## Fra redaktionen

Fejringen af 75-året for Traction Avant som jo kulminerede med super-træffet i Arras, er én af de største TA-begivenheder nogensinde. Vi har selvfølgelig sat rigeligt med spaltepads af, men på trods af dét, ligger vi inde med hundredevis af fotos og røverhistorier, som der ikke kunne blive plads til i dette blad. Nogle af dem vil vi lægge ud på klubbens hjemmeside i løbet af efteråret.

2009 er samtidig 90-års jubilæum for bilmærket Citroën, hvilket også er blevet markeret med både små og store udstillinger af historiske modeller hos mange af de danske forhandlere. I TAD har vi været godt med i det meste af landet, til glæde for både os selv og for Citroën, der mere end nogensinde er

blevet opmærksomme på hvor stor en del af mærkets identitet, der rent faktisk er betinget af historien. Dejligt, at vi kan være med til at hjælpe, og samtidig få gode oplevelser og promovere klubben.

Og husk nu - når I går ud og laver sjove ting sammen med den lokale forhandler: Tænk på redaktionen! Vi modtager meget gerne bidrag! Husk at andre måske gerne vil høre noget om hvad der sker. Vi bringer det videre!

Udover alle aktiviteterne, har vi denne gang en lidt vigtig artikel om numre. Nye oplysninger har bragt svar på gamle spørgsmål - og dét vi gik og troede var måske alligevel anderledes?

*Red./jmn.*







## Ny ejer

Det er ikke hver dag en dansk cabriolet skifter ejer. Men her i august har Bjørn Møghensen købt den 11 Normale 1939, som i næsten 40 år har tilhørt Erik Schultz. Den grønne bil, som de fleste kender som »Rosa«, har været med ved utallige af klubbens arrangementer gennem årene. Bilen har en meget speciel historie, idet den som toldvæsenet har noteret »hidrører fra den tyske vognpark«. Den blev efterladt af tyskerne efter anden verdenskrig.

Dens kendte danske registreringshistorie starter i 1947, hvor der blev betalt afgift og bilen blev indregistreret med stelnummer »823«. (Tyskerne fjernede ofte bilens oprindelige identitet). Vi har derfor haft en formodning om at bilen måske var identisk med én af de tilsvarende danske biler, som vi ikke kender skæbnen på. Men nu har det vist sig, at bilen oprindeligt er af udenlandsk herkomst.

Bjørn er allerede i fuld sving med at efterforske bilens danske historie, og der har faktisk ikke været så mange ejere som man ellers ofte ser, især med cabrioletter. Bilen er meget velbevaret, men trænger til en kærlig hånd, så en restaurering er ved at blive planlagt.

Billedet herover er fra 1949, hvor bilen var lys cremefarvet - sandsynligvis dens oprindelige farve.

-jmn.

### **Fredag den 9. oktober**

Nu er de månedsmøderne igang igen. Oktobermødet er ikke i Roskilde, men henlagt til Tikøb, hvor vi ser til Stig Larsens biler, herunder det meget fremskredne cabriolet-projekt. Og så har Henrik Jacobsen og John Reelev lovet at vise billeder og fortælle lidt om deres tur til Moskva i 1988. Adresse: Stig Larsen, N.W. Larsensvej 6, Tikøb.

### **Lørdag den 10. oktober**

Tur til Henrik Rasmussen, Bogense. Mulighed for at se og prøve pløjning med traktor og hest. Tilmelding og oplysning om mødetid og sted på tlf.: 64861801.

### **Torsdag den 5. november**

Klubmøde hos Erik Hougaard i Vejle. Vi mødes mellem kl. 17 og 19. Tilmelding til: 75830049.

### **Fredag den 13. november**

Klubmøde i Per Bødkers værksted, Elisagårdsvej 16, Roskilde. Vi mødes kl. 20. Tilmelding er ikke nødvendig.

### **Fredag den 11. december**

Klubmøde i Per Bødkers værksted, Elisagårdsvej 16, Roskilde. Gløgg og æbleskiver. Vi mødes kl. 20. Tilmelding er ikke nødvendig.



- se mere  
kalender på  
[www.traction.dk](http://www.traction.dk)



## Sommertræf 2009

LO-skolen på den smukke nordkyst ved Helsingør var rammen om sommertræf 2009. Tilmeldingerne strømmede ind allerede fra før sommerferien og 60 biler og op mod 140 deltagere indfandt sig på Gl. Hellebækvej i løbet af fredag den den 14. august.

I parentes skal bemærkes at vores klub i år havde inviteret DS-klubben til at deltage i vores sommertræf - bl.a. fordi kapaciteten på LO-skolen er tilstrækkelig stor til at vi kunne huse rigtig mange deltagere. Dette er også lidt inspireret af aktiviteterne i Norge hvor

Tractionklub og D-modelklub i flere år har haft fælles sommertræf - til glæde for alle parter. Desværre viste interessen for træffet sig at være begrænset blandt DS-klubbens medlemmer.

Træfgruppen med Jens MN i spidsen havde formidlet en aftale med LO-skolen som var overordentlig fordelagtig for deltagerne. Prisen for deltagelse inkluderede, selvom den jo ikke ligefrem var lav, nogle ydelser som vi ikke plejer at have med.



*Les Traction Avant*

# CITROËN



1934 • FORHJULSTRÆK TRACTION AVANT DANMARK SOMMERTRÆF • 2009



**Deltagerne står fredag aften på trappen og venter på middagen. Til venstre Robin Dykes engelske traction. Her over U 711 - Hans Henrik Sørensen Aalborg - i dagens anledning kørt af junior, Emil.**



**Øverst et par kendte cabrioletter. Bjørn Mogensen og Peder Grønborg fra træfgruppen tager imod.**

**Nedenunder redaktøren i fuld fart på vej til Sommertræf 09. Nederst et par kække parkeringer.**

Fredag kl. 19 var der således en flot tre-retters menu i restauranten, hvor alle hyggede igennem mange timer. Sidst på aftenen samledes vi i kælderbaren, hvor der blev vist lidt nostalgiske Citroën-fotos fra for 30 år siden og de første år i klubben liv i 1980'erne.

Morgenbuffeten lørdag var et afgjort hit med mange slags morgenbrød, æg og bacon og hele svineriet. Knap det samme kan man sige om vejret denne dejlige augustmorgen - det regnede ret silende og vedholdende...

Vi skulle på køretur for at samle lidt appetit til den frokost som vore sponsorer Autonova i Helsingør, Wibroe i Helsingør og Citroën Danmark havde stillet i udsigt på strandvejen ved Juleruphus.

Køretur er køretur, ved vi fra tidligere sommertræf, og alle satte sig ind med vinduesviskerne og lyset tændt og trillede afsted mod Hornbæk og Dronningmølle. Her svingede vi ind i landet og fortsatte til det usædvanlige landskab omkring Tegnernes Museum og Statuepark. Fra det højeste punkt i de lyngklædte bakker, ved det som kaldes "Rusland", kan man se ud over Kattegat og mod syd og vest til vidtstrakt agerland. Det var der nu ikke mange der fik fornøjelse af den lørdag.

Nogle deltagere blev i bilen på p-pladsen et kort øjeblik, andre parkerede og sprang med paraply og gummistøvler imellem pytterne ind til selve museumsbygningen. Her i den nyistandsatte jern-







**Stig Larsens dyr-  
lægebil var ude i  
regnvej for første  
gang.**

**Ernst Berends fra  
Nijmegen drømte  
sig hjem lørdag  
eftermiddag...**

betonbygning fra 1937 var der tørvej- og masser at se på. Dels den omfattende samling af Tegnens monumentale skulpture (i hvid gips) og dels en fin samling af hans skitser og farverige malerier.

Vi ved fra andre kilder at Rudolph Tegner var tractionejer igennem mange år og hvert sommer med sin kone i de første efterkrigsår kørte mellem Dronningmølle og Sydfrankrig. I malerisamlingen findes et billedet fra et sted langs Rivieraen, hvor det helt tydeligt er en mørkeblå traction som er afbilledet - gad vide om det er hans egen? Tegnens tidligere bil, en meget velbevaret 11B 1938, ejes idag af en af klubbens medlemmer. Nå - men det er en anden historie som vi vil vende tilbage til en anden gang.

Efter Tegner gik turen via Esrum sø og Fredensborg tilbage til Helsingør, hvor de fleste hurtigt havde fundet p-pladsen ved Juleruphus. Her blev frokosten som



**Øverst et udsnit af et af Rudolph Tegnens malerier fra Frankrig - med et traction... måske hans egen? Den »blå« kage var overraskelsen fra D-modelklubben til TAD. Nederst ses D-modeller der lægger ud i regnen, mens en svensk traction triller mod LO-skolen.**



Øverst - wok-mad tilberedes, Henriks loppebix, to 15-six ejere diskuterer (Magnus L. og Kjeld M.). B11- Butikken i D-break. Torsten Vig sælger og Lasse Törnblad måler op - når han ikke snakker med Jens M. N.

bestod af en lækker frisklavet wok-menu serveret på paptallerker sammen med øl og sodavand. Der var opstillet et stort telt hvor belægningsprocenten gennem de næste timer var meget høj - kort sagt vi stod som sild i en tønde, men der var dog lidt cirkulation når deltagerne skulle have portion nr. 2 eller 3 af den lækre mad - da skulle man nemlig en tur ud i regnen - inden man igen måske kunne være heldig at få en plads under teltdugen.

Også den flotte "blå" kage med Citroënlogo, som D-modelklubben havde medbragt som en gave til alle i tractionklubben gav anledning til flittig rotation. Regnen havde dog som konsekvens, at den praktiske prøve, som skulle have indgået i det samlede klassement i dagens konkurrence - blev aflyst.

Hen på eftermiddagen var det imidlertid som om vejrguderne havde besluttet sig for noget nyt. Ret hurtigt stilnede regnen af og skyerne drev væk... Det blev solskin og adskillige grader varmere. Køreturen tilbage til LO-skolen og det ventende stumpemarket gik som en leg - uden viskere og for nedrullede vinduer.

Stumpemarkedet overgik endnu en gang sig selv både i antallet af boder og vel egentlig også med hensyn til indhold. Stærkt medvirkende til at skabe





**Øverst - hollænderen R. Vos får præmie for sin danske besvarelse - ikke dårligt. Nederst samler Jørgen Hove konkurrencebesvarelser ind.**

en rigtig markedsstemning var selvfølgelig Henrik Jacobsen med den røde HY og det righoldige udvalg af møbler og loppeting, som jo egentlig ikke havde meget med "tractioner" at bestille. Men herudover var der da mindst 5-6 rigtige reservedelsboder, hvoraf ikke mindst »B-11 butikken« fra Sverige med en ID 19 Break fuldt monteret med lagersystem - var usædvanlig. Handlen gik vist godt de fleste steder og når man ikke handlede gik man rundt og prøvede på at finde de rigtige svar på dagens spørgeskema - som var sjovt, men ikke helt enkelt at komme igennem.

Omkring kl. 18 måtte man trække sig lidt fra handelsaktiviteterne, hvis man skulle have en ren skjorte på og måske have fødder op - bare 10 minutter. Kl. 19 var der nemlig festmiddag i restauranten. Vi fordelte os igen ved de runde



borde og prøvede at finde andre at snakke med end dagen forinden. Jeg havde fornøjelsen at komme til at sidde sammen de eneste deltagere fra England - Robin Dyke og hans søde kone. Snakken gik flittigt og vi fik udvekslet erfaringer for og imod uddeling af restaureringspræmier, klubbernes "aldring", gode gammelbilsruiter i Frankrig, ICCR i England 2012, etc.

Præmieoverrækkelserne blev et stort og længerevarende indslag da ikke mindre end 25 præmier skulle uddeles - både i forhold til de udelte spørgsmål, men også i forhold til første tilmelding, mest uheldige deltager, længst fra kommende deltager osv.

Totalvinder med flest rigtige spørgsmål blev Thomas Bødker med familie - og det er ikke første gang den unge mand vinder - flot. Forresten skal det bemærkes at selvom spørgsmålene kun forelå på dansk var der blandt vinderne ikke så få svenske og endog hollandske deltagere (vore sprog ligner måske alligevel hinanden mere end vi tror...)

Søndag skulle værelserne forlades og vi afviklede den årlige generalforsam-



ling. Vejret var nu blevet rigtig flot og de som ikke skulle til generalforsamling kunne slikke solskin. Der blev måske også lejlighed til at kigge nærmere på selve LO-skolen, som er en arkitektonisk milepæl i Danmark både hvad angår funktion og indretning og hvad angår samlingen af dansk kunst.

På modsatte side ses en rød bil, som snart er en af klubbens ældste kendinge nemlig Orla Christensen gamle 11 Sport 37 - nu junior, Claus Falden. Stig Larsen kom i taxa om fredagen og dyrlægebil om lørdagen. Nederst cabrioletten Rosa kørt af Finn Lyster.



På generalforsamlingen var der ikke alvorlige ting på dagsordenen - klubbens økonomi er solid og stemningen er overalt god. (Se referatet på hjemmesiden).

Midt på dagen mødtes vi på Teknisk Museum, efter en gedigen rundtur syd og øst i det smukke landskab om Helsingør. I dagens anledning havde deltagerne adgang til reduceret billetpris. Det er altid interessant at se nye objekter på museet, hvor der findes en skøn blanding af biler, motorcykler, motorteknik, flyvemaskiner og flyteknik, dampteknologi og trædecykler. Også museets nye praksis, hvor forskellige specialister indenfor de tekniske discipliner kommer og fremviser og demonstrerer motorer og tidligere tekniske vidundere, er meget interessant. Det gælder både for tekniknørder, men trak denne søndag

også mange publikummer blandt kvinder og børn...

Vi fik således fremvist en af Ellehammers første flymotorer og en nylig restaureret dampbil - begge teknologier fra 1905, samt prøvekørt en gasturbine til el-produktion fra midten af 1950'erne...

Under og efter besøget i Teknisk museum var de udelte madpakker blevet indtaget og i løbet af eftermiddagen begyndte deltagerne at trille hjemad. Tak til træfgruppen, Jens M.N., Eugenio Lai, Jørgen Hove, Bjørn Mogensen, Christian Pejstrup og Peder Grønberg. /pjj

**fotos: Jens Møller N., Eugenio Lai, Peter Juel Jepsen, Christian Pejstrup, Pim Perends.**





Stelnummer 1



Stelnummer 2

520

Karrosserinummer

## Nyt om numre!

Der er kommet ny viden om betydningen af de forskellige numre, der findes på vores biler. Det er blandt historien om, at dét nummer vi kender som stel- eller chassisnummer, ikke altid er det vigtigste!

I juni måned lykkedes det mig efter flere års forarbejde at få adgang til det allerhelligste: Citroëns arkiver i Frankrig, nærmere betegnet produktionslisterne, som opbevares på Le Conservatoire i Aulnay. Jeg fik mulighed for at tilbringe to hele arbejdsdage, hvor jeg kunne studere de gamle håndskrevne bøger, hvor hver eneste bil er noteret med diverse numre samt produktionsdato. Umiddelbart en meget nørdet beskæf-

tigelse, men resultaterne af mine små undersøgelser endte med at blive særdeles spændende! Blandt andet havde jeg sat mig for at finde så mange oplysninger om de danske cabrioletter som muligt, men udover at finde dokumentation om specifikke biler, viste der sig nogle mere generelle ting, der i høj grad vedrører produktionen og importen af biler til Danmark!

Det har altid været lidt af et mysterium at finde ud af hvordan (og i hvilken grad) det foregik med den såkaldte danske produktion af biler, især i førkrigsperioden. Det vil vi vende tilbage til, med en artikel senere.

Tekst og fotos: Jens MN

I de gamle bøger kunne jeg konstatere, at *førkrigsbilerne til Danmark forlod den franske fabrik uden stelnummer!* Det gælder efter al sandsynlighed alle bilerne - først fra 1946 var der stelnummer på fra Frankrig. Vi har tidligere været klar over at nogle af de helt tidlige biler (1934-35) fik stelnummeret monteret i København - men at det gælder hele førkrigsperioden er helt nyt! Og ikke nok med det: Førkrigsbilerne blev faktisk lavet færdig på den franske fabrik. Men derefter adskilt igen, for så at blive sendt til Danmark som halvfabrikata!

### Produktionen i København

Bilerne ankom til København i små serier - men altså i adskilt tilstand. Under

den efterfølgende samleproces i Syd-havnsgade, var det ikke ualmindeligt at f.eks. en motor endte i en anden bil end dén, som motoren havde siddet i under den første, oprindelige montering i Frankrig. Det bliver nok aldrig muligt at finde detaljerede oplysninger om samleprocessen i Danmark. Men sikkert er det, at bilerne er blevet forsynet med et vist antal danskfremstillede dele og at én af de ting, der indgår i den sidste, endelige samleproces er monteringen af stelnummeret! Når hele denne finurlige vej fra samlebandene på Javel til de danske landeveje er så besynderlig, så skyldes det givetvis, at Citroën har kunnet spare så meget i importtold (fordi bilerne jo blev "lavet" i Danmark), at hele dette cirkus har kunnet betale sig. Dansk arbejde! Fint. Men samtidig kan vi jo lige huske på, at Automobiles Citroën i Danmark ikke er en selvstændig virksomhed, men en filial af Citroën i Frankrig. Ét og samme firma.

### Danske førkrigsractioners stelnumre er lavere

Vi har af og til undret os over detaljer på de danske førkrigsbiler, der var for nye - når man tog stelnummeret i betragtning. Forklaringen har vi altså her - stelnumrene har nemlig ligget længe og ventet på bilerne - og er derfor ofte et par tusinde lavere end på en tilsvarende bil, der er solgt i Frankrig. Hvor meget lavere, varierer dog noget.

Tilbage til produktionslisterne i Frankrig. Hver bil har sin linje i bøgerne. Der er angivet en dato for færdiggørelsen af den enkelte bil ("sat på lager") og en dato for salg - samt til sidst bilens endelige stelnummer. Disse to sidste

Stelnummer	Chassis		Carrosserie		Date on Peugeot	Date		Observations
	Model	Number	Model	Number		Date	Date on Citroën	
8791	R.P.V.	175	R.P.V.	250	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8792	R.P.V.	30	R.P.V.	200	2.5.35	2.5.35	27.10.35	
8793	R.P.V.	27	R.P.V.	251	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8794	R.P.V.	21	R.P.V.	252	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8795	R.P.V.	29	R.P.V.	253	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8796	R.P.V.	176	R.P.V.	254	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8797	R.P.V.	9	R.P.V.	255	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8798	R.P.V.	22	R.P.V.	256	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8799	R.P.V.	23	R.P.V.	257	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8800	R.P.V.	24	R.P.V.	258	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8801	R.P.V.	25	R.P.V.	259	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8802	R.P.V.	26	R.P.V.	260	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8803	R.P.V.	27	R.P.V.	261	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8804	R.P.V.	28	R.P.V.	262	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8805	R.P.V.	29	R.P.V.	263	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8806	R.P.V.	30	R.P.V.	264	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8807	R.P.V.	31	R.P.V.	265	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8808	R.P.V.	32	R.P.V.	266	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8809	R.P.V.	33	R.P.V.	267	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8810	R.P.V.	34	R.P.V.	268	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8811	R.P.V.	35	R.P.V.	269	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8812	R.P.V.	36	R.P.V.	270	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8813	R.P.V.	37	R.P.V.	271	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8814	R.P.V.	38	R.P.V.	272	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8815	R.P.V.	39	R.P.V.	273	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8816	R.P.V.	40	R.P.V.	274	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8817	R.P.V.	41	R.P.V.	275	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8818	R.P.V.	42	R.P.V.	276	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8819	R.P.V.	43	R.P.V.	277	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8820	R.P.V.	44	R.P.V.	278	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8821	R.P.V.	45	R.P.V.	279	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8822	R.P.V.	46	R.P.V.	280	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8823	R.P.V.	47	R.P.V.	281	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8824	R.P.V.	48	R.P.V.	282	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8825	R.P.V.	49	R.P.V.	283	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8826	R.P.V.	50	R.P.V.	284	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8827	R.P.V.	51	R.P.V.	285	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8828	R.P.V.	52	R.P.V.	286	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8829	R.P.V.	53	R.P.V.	287	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8830	R.P.V.	54	R.P.V.	288	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8831	R.P.V.	55	R.P.V.	289	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8832	R.P.V.	56	R.P.V.	290	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8833	R.P.V.	57	R.P.V.	291	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8834	R.P.V.	58	R.P.V.	292	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8835	R.P.V.	59	R.P.V.	293	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8836	R.P.V.	60	R.P.V.	294	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8837	R.P.V.	61	R.P.V.	295	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8838	R.P.V.	62	R.P.V.	296	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8839	R.P.V.	63	R.P.V.	297	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8840	R.P.V.	64	R.P.V.	298	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8841	R.P.V.	65	R.P.V.	299	24.5.35	2.5.35	27.10.35	
8842	R.P.V.	66	R.P.V.	300	24.5.35	2.5.35	27.10.35	

oplysninger mangler altså på de danske biler. I stedet kan kolonnerne enten være tomme, eventuelt kan være anført at bilen er "demonte", eller også står der simpelthen at bilen er sendt til København, med angivelse af dato for afsendelse. Dette har åbenbart været enestående for København - alle andre biler har salgsdato og endeligt stelnummer, men dette er anført senere (og med rød skrift) end de andre oplysninger. Og nu er det tid til at komme ind på dét med de forskellige numre!

Her ses en side fra de hellige skrifter! Vi er i 1935. Bemærk opdelingen: Under hovedkolonnen »Chassis« findes motornummeret sammen med fabrikkens stelnummer. Så kommer karrosseriet med betegnelse og nummer, derefter færdiggørelsesdato (»sat på lager«). Først til sidst, under hovedrubrikken har vi salgsdato og endeligt stelnummer!

Sidstnævnte mangler for tre stk. RPVS som er 11AL-cabrioletter, der er solgt i Danmark. Den midterste, med stelnummer AJ1843 og karrosseriummer er min. Tilfældigvis passer motornummeret, men det er ikke udtryk for at bilen er leveret med motor til København. Derfor kan de to andre ikke med sikkerhed identificeres ved hjælp af motornummeret.





**Alle tractioner har følgende fire numre:**

**1) Motornummer**

**2) "Numero de coque" - dét nummer, der sidder på pladen ved siden af stelnummeret.**

**3) Karrosserinumner. Kan være ihugget i sæde traversen eller ovenpå skinken i motorrummet - på de senere modeller efter krigen sidder dette nummer på en lille aluminiumsstrip i instrumentbrættets underkant, lige under handskerummet.**

**4) Stel/chassisnummer.**

### **Motornummeret**

Motornummeret er naturligvis et serienummer for den enkelte motor. Kombinationen af tal og bogstaver fortæller

ikke blot noget om motorens alder, men også om den er udset til en Sport eller Normale. Derudover er der det væsentlige, at motornummeret er det eneste nummer, som både har interesseret de danske myndigheder (Toldvæsenet) og den franske fabrik. "Numero de coque" fremgår ikke af danske dokumenter og stelnummeret som nævnt ikke af fabrikkens lister. Desværre viser det sig så, at motornummeret ikke er et stensikkert forbindelsesled mellem de danske registre og fabrikkens, da motorer kan være ombyttet under samlingen i Danmark.

Vi kan altså ikke være sikre på at identificere en bil i Citroëns register ved hjælp af motornummeret, når det drejer sig om en førkrigsbil.

De to stelnumre på plads - her i Peter Juels cabriolet. At både det endelige stelnummer og karrosserinumneret følger Thomas Borregaards ditto (foregående opslag) er lidt af en tilfældighed, for bilerne er hverken færdigproduceret eller sendt til København på samme datoer. Men selvfølgelig må de betragtes som søsterbiler.

Skulle vi, som man hidtil har gjort, gå ud fra det endelige stelnummer, altså det venstre, der bruges administrativt, så skulle bilerne have været fabrikeret i 1937! Men begge biler er rent faktisk fremstillet i midten af februar 1938, sendt til København (adskilt) en uges tid efter - samlet igen i Sydhavnen og indregistreret første gang i marts 1938!!!

På billedet ses også karrosserinumneret 521 - og det virker også sandsynligt at det drejer sig om Normale Cabriolet (RPVL) nummer 521 i produktionsrækken.



Motornummeret findes på en plade, der er nittet på motorblokkens højre side, under manifolden.

Motornummeret er det eneste nummer, der både har interesseret fabrikken og det danske toldvæsen. I fabriksprotokollerne er det forbundet med "Numero de Coque", altså fabrikkens chassisnummer, men hos det danske toldvæsen er det forbundet med det almindelige stelnummer. Men skal altså kende begge stelnumre, for at afgøre om bilen har skiftet motor undervejs fra Paris til det danske marked.



### “Numero de coque”

Betegnelsen kan groft oversættes til “skrogets nummer” - men det er en svært misvisende betegnelse, for det er *ikke* et karrosserinummer. I virkeligheden er det intet mindre end fabrikkens helt entydige stelnummer! Alle bilerne i Citroëns register er opført i orden efter dette nummer - og i bøgerne bliver det simpelthen benævnt chassisnummeret! Skal man finde en bils produktionsdato er det faktisk nødvendigt at kende dette nummer, der desværre af og til mangler på bilerne, eftersom igen har interesseret sig for det. Nummeret består af to bogstaver efterfulgt af 4 eller 5 cifre og fortæller noget om i hvilken serie en bil er produceret.

Måske endda hvornår produktionen er påbegyndt. Nummeret fortæller desuden om der er tale om et lille karroseri (7+11L) eller om det er en Normale - til gengæld fremgår det ikke hvilken karrosserivariant (f.eks. Berline, Cabriolet eller Coupé) det drejer sig om. Måske kan man deraf udlede, at nummeret er tildelt den pågældende bil under fabrikationen af karrosseriets nederste del.

Nummeret er altså fabrikkens første chassis- eller stelnummer og har betydning som en nøgle til de øvrige oplysninger i fabrikkens protokoller!



### Karrosserinummeret

De forskellige modeller er kendetegnet ved at have hver sin modelkode. Betegnelsen ændres nogle gange gennem de 23 år tractionen har været produceret. Eksempler på tidlige betegnelser er “BPV” (Berline Petit Voiture), som er en 7'er af standardmodel med 4 døre. En tilsvarende 7S eller 11 Sport hedder “BPVS” (Berline Petit Voiture Sportif). Dette kunne jo indikere, at der er forskel på karrosserierne til model 7C og 7S/11L - om det er tilfældet skal her være usagt. Normalerne betegnes “BPVL” (Berline Petit Voiture Large). En 7S eller 11AL Cabriolet hedder “RPVS” (Roadster Petit Voiture Sportif).

Sammen med modelkoden finder man så karrosserinummeret. Dette nummer

Hvor karrosserinummeret på førkrigsbiler er direkte ihugget i karrosseriet, enten ovenpå skinkene eller i sædetraversen, findes det på efterkrigsbilerne monteret på en lille aluminiumsstrip i instrumentbrædtets underkant, lige under handskerummet. Her er det en 11BL fra 1950 med nummeret A255125...

er éntydigt for den pågældende model. Vigtigt nok, for så vidt at fabrikkens stelnummer ikke viser hvilken karrosserivariant bilen har. Det giver også større sikkerhed for Citroën, når de udsteder attestationer på bilernes identitet og ægthed. I de tilfælde hvor vi har en eksisterende bil hvor karrosserinummeret er bevaret, kan vi også se om den er forsynet med sin oprindelige motor eller den er forbyttet inden bilen kom ud på de danske veje. Vi har iøvrigt et



732495		61	BPV	64247	29.4.47	2.5.47	990572				
732501		62	BPV	64250	29.4.47	4.5.47	99075				
732601		63	BPV	61289	29.4.47	29.4.47	98962				
732401		64	BPV	64558	29.4.47	2.5.47	99194				
732594		65	BPV	64557	29.4.47	5.5.47	99032				
732118		66	BPV	64542	4.5.47	5.5.47	99104				
732481	Copenhagen 15/6/47	67	BPV	64241	29.4.47		99079				
732477		68	BPV	64280	29.4.47	4.5.47	99046				
732433	Copenhagen 15/6/47	69	BPV	64403	29.4.47						
732432		3670	BPV	64201	29.4.47	20.4.47	990228				
732518	Copenhagen 15/6/47	71	BPV	64438	29.4.47						
732519	Copenhagen 15/6/47	72	BPV	64507	3.5.47						
732652		73	BPV	64346	20.4.47	20.4.47	99026				
732658		74	BPV	64208	20.4.47	20.4.47	99001				
732657		75	BPV	64221	20.4.47	20.4.47	99020				
732672		76	BPV	64279	20.4.47	11.5.47	99157				
732653		77	BPV	64281	20.4.47	20.4.47	99028				
732654		78	BPV	64208	20.4.47	1.1.47	99013				

Endnu et smugkig i protokollerne. Her ses en række 7C (modelkode BPV) fra 1937. Med rødt er skrevet salgsdato samt endeligt stelnummer. Men ikke på de biler, der blev sendt til København! I stedet er anført at bilerne er eksporteret til København med angivelse af dato.

Dette mønster findes kun for Danmarks vedkommende - alle andre eksportmarkeder modtog bilerne med stelnummer fra fabrikken.

I førkrigsperioden spillede Sydhavnen en vigtig rolle som fordelingscentral til resten af Skandinavien og til de baltiske lande. Hvis man i København overhovedet fik færdige/hele biler fra Frankrig, må det regnes som sikkert, at disse gik til videre eksport.

sjovt sammenfald i klubben: Min RPVS 1935 har karrosserinumnummer 297 - og Hans-Henrik Sørensens RPVL (Roadster Petit Voiture Large) hedder også 297. Men det er jo to forskellige modeller og en ren tilfældighed at nummeret er det samme. Berliner, der er produceret i langt større antal har højere numre på 5 og 6 cifre - og senere også et bogstav.

Karrosserinumnummeret har måske også haft en praktisk betydning ved fremstilling af bilen på fabrikken. En sjov de-

talje på min cabriolet er, at nummeret, udover at være ihugget på venstre skinke, også findes skrevet med kridt på indersiden af pappet til bilens indvendige beklædning. Det er tydeligvis skrevet i Frankrig, da der foruden nummeret 297 står et fornavn - navnet på den pågældende arbejder, der har tilpasset pappet til bilen. Sikker en praktisk information til de gode folk i Sydhavnen, når bilen skulle samles igen - for pappet har næppe siddet i den ved ankomsten til København!



De første tractioner, der blev solgt i Danmark var model 7B. I Toldvæsenets protokoller er de tidligste af dem indregistreret med fabrikkens stelnummer (altså »numero de coque«)! Dette har nok været en fejl - og meget hurtigt kom de almindelige stelnumre i brug. Typisk for den første tid - i hvert fald frem til langt ind i 1935 - var placeringen af stelnummerpladen som på billedet her. Den samme placering er set på svenske og norske biler. Først senere blev pladen placeret som vi også kender det fra de franske biler.

Messingpladen over stelnummeret er i øvrigt en forhandlerplade.

### Til slut

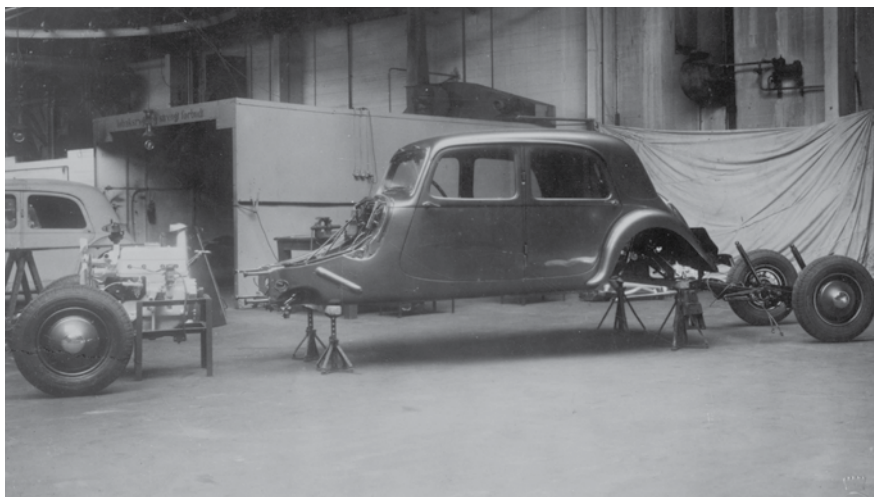
Som tidligere nævnt i artiklen, er det kun i førkrigstiden at bilerne fik deres endelige stelnummer på den danske samlefabrik. Jeg håber at kunne finde ud af mere om den danske samleproduktion, men i hvert fald er det blevet helt godt bekræftet og dokumenteret, at førkrigsbilerne blev samlet i Danmark og bilerne fra 1946 og frem var mere færdige fra Frankrig. Vi ved lidt mere om perioden efter krigen. Selvom bilerne principielt var samlet i Frankrig blev der stadig gjort meget ved bilerne i København, inden de gik videre til forhandlerne. Det er en anden historie, som må fortælles en anden gang.



### Stelnummeret

Som nævnt det sidste nummer bilen er forsynet med under fremstillingsprocessen - man kan kalde det bilens endelige chassisnummer - et kommercielt/administrativt nummer, der ikke har været relevant før bilen blev solgt. Men dette "andet chassisnummer" er selvfølgelig det administrative nummer - og dét vi fortsat skal bruge som udtryk for bilens identitet.

Blot skal man altså holde sig for øje, at det ikke siger helt så meget om bilernes alder, som vi hidtil har antaget - især ikke når det drejer sig om danske førkrigsbiler!



# 75 heures pour les 75 ans de la Traction Avant

# ARRAS



Tekst: Jens Møller Nicolaisen

Fotos: Peter JJ, Eva Mørk, Eugenio Lai, Ernst Berends, Pim Berends, Mette Kuhn og JMN.

I sidste blad fortalte Peter om dengang i 1984 - hvor vi var en større gruppe TAD-medlemmer, der tog til Paris for at fejre 50-års jubilæet for Traction Avant. Det monstrøse træf i Le Bourget var en kæmpemæssig oplevelse. og det er svært at forstå at der virkelig er gået 25 år siden da! At der kan gå så lang tid, uden at vi bliver nævneværdigt ældre...

I år kunne vi så fejre 75-året, med et nyt gigant-træf i Frankrig. Dette træf var af Amicale Citroën Internationale udnævnt til »Event of the Year«, hvilket udløser en større portion sponsoring fra Citroën i Paris. Udnævnelsen er ingen overdrivelse; træffet, der blev afholdt i den meget smukke nordfranske by Arras, må siges at være den største traction-begivenhed i årevis. Og selvom det med »kun« godt 1000 deltagende biler var noget mindre end dengang i Le Bourget, var det på mange måder et langt bedre træf end i 1984.

Har man før været til store træf i Frankrig, kan forventningerne til selve organiseringen ligge på et ret lille sted. Som regel er det jo noget med manglende information, forvirring, ventetider, ulækre toiletter, dårlige indkvarterings-



forhold, for lange køer, for lidt mad - og så videre. Sådan blev det bare ikke i Arras - måske fordi træfgruppen, yderst professionelt, var sammensat som en uafhængig organisation, bestående af repræsentanter fra Traction Universelle i Frankrig, Traction Owner's Club i England, Traction Avant Nederland samt Belgische Oude Citroën Club.

Organisationens præsident, André Jacquemain fra TU, havde sammen med de øvrige medlemmer gjort et imponerende arbejde med at promovere træffet, ved at være tilstede både på ICCCR'et i Rom, Retromobile samt ved alle større Citroën- og bilbegivenheder igennem et par år op til træffet. En utrolig entusiasme og arbejdsindsats, som i tiden op til træffet øgede forventningerne til, at dette ville blive noget

særligt. Det blev det også! Ikke bare et super-træf, men en traction-oplevelse for livet.

Desværre lykkedes det ikke rigtig at lave en samlet køretur derned i TAD-regi. Så det blev lidt mere tilfældigt, med kørsel i mindre grupper, og overnatning lidt rundt omkring - enten på camping eller hoteller i og omkring Arras. Heldigvis var der ikke problemer med at finde plads (selvom det en overgang så sådan ud). Vi fik f.eks. booket hotellet kun 14 dage før træffet, i en lille by kun en halv times kørsel nord for Arras.





# ARRAS



Rejseforberedelser på Nørrebro



Friedrichsstadt



Holland - før regnvejret



Afsluitdijk

## 75 heures pour les 75 ans de la Traction Avant

For mit vedkommende blev turen lidt af en sejr. Sidste år måtte jeg jo lade min nyrestaurerede cabriolet blive hjemme fra ferieturen til Sardinien, hvor jeg i stedet kunne køre rundt i min Xantia - og bare kigge på alle de andre i tractionerne. Cabrioletten var sådan set færdig, men kørte simpelthen ikke godt nok. Skæve fælge, rystelser, huggen i bremserne osv. er ikke noget jeg har lyst til at køre ud på en over 6000 km lang familietur med. Men her i foråret splittede jeg bilens forende ad igen og fik rettet op på det meste - og den ekstra arbejdsindsats gav pote: Bilen kører rigtig godt, som nu en TA årgang 1935 kan, med det gamle styretøj og diverse underdimensioneringer i fortøjskonstruktionen. Og efter de mange år med varebil, er altid har haft lidt svært ved at starte når der var en færge i nærheden, var det skønt at køre i en bil, der var helt driftssikker og til at stole på - med øjeblikkelig start, hver gang. Altså lige bortset fra en lille uregelmæssighed på hjemturen, som jeg vender tilbage til.

Med i bilen havde jeg Mette og Albert (12 år), sidstnævnte anbragt i svigermorklappen, hvor han stortrivedes. Han havde indrettet sig med en sovepose og sin elskede hovedpude - og han kommer sikkert til at hade mig for at skrive det - men det virkede som om han ikke helt havde glemt sin barnevogn.

Vi fulgtes dernedaf med PJJ og Dorthe, i cabriolet med GPS, og havde en rigtig hyggelig tur undervejs. Med 3 overnatninger til at køre de kun 1000 km

fra København til Arras, er der god tid til at se sig omkring og/eller køre lidt svinkeærinder. Vi fik set mange hyggelige steder i Sleswig og sejlet med de små færger over Elben og Weser. I Holland kørte vi over det imponerende Afsluitdijk, men så blev det regnvejrl! Albert ind i midten og på med kalechen. Og så ud på motorvejen - hvor vi blev indtil vi var et godt stykke inde i Belgien. Næste morgen var vejret godt igen og vi fik en dejlig dag, hvor vi bl.a. havde et længere ophold i Brügge, som er en fantastisk smuk gammel by. Samme dag om aftenen nåede vi Arras, hvor vi lavede en testparkering på Grand Place, inden vi kørte udenfor byen og fandt vores hotel. Bag hotellet havde nogle franske tractionisker indrettet sig med biler og picnic - og de klappede og hilse, da vi kom. Kort efter kom der flere danskere og hilste på - det var Eugenio og Henrik samt Eva og Hans-Henrik, der boede på camping i nærheden. Det var bare svinshyggeligt. Og vi var bare helt klar til træfweekenden!



Knud O. Pedersens nyrestaurerede 7C 1939







11 Normale hjemmelavet model varebil fra Portugal - meget udansk!



Henrik og »Fido«





# 75 heures pour les 75 ans de la Traction Avant

## Træffet

Arras er med knapt 50.000 indbyggere ikke nogen stor by. Den smukke gamle bykerne er meget karakteristisk med kun to større pladser, Place des Héros med det gamle rådhus og Grand Place - begge pladser med de smukke gavlhuse og arkader hele vejen rundt. Her havde man afspærret, så der kun kunne parkeres tractioner! Naturligvis gratis. Selve træfområdet bestod af et udstillingscenter med en stor parkeringsplads, beliggende under 10 minutters gang fra centrum og pladserne. Simpelthen ideelt. Weekenden igennem kunne man så opholde sig det ene eller det andet sted, med eller uden bil. Både pladserne i byen og parkeringspladsen ved træffet var næsten fyldt op, så der var virkelig noget at se på! Udstillingscentrets store hal rummede stumpemarked og diverse trakte-mentsetableringer. Og så havde man indrettet et museum: En virkelig imponerende udstilling af 75 forskellige tractioner - fremskaffet fra nær og fjern og omhyggeligt udvalgt, så bredt som muligt: Hele perioden, forskellige modeller, specialmodeller, belgiske og engelske. Mange sjældne modeller og unika, som fx de to præsident-15six'er, der har tilhørt René Coty og de Gaulle. Eller den sidst fremstillede TA fra 1957 - Familialen som vi kender fra billederne og hvor der står på nummerpladen at den er fin! Aldrig har nogen set en flottere TA-udstilling, med så mange interessante biler på én gang - og det sker måske heller aldrig igen. Jeg kan næsten kun komme på en enkelt model, der manglede - men til arrangørernes forsvar skal siges, at de havde



Belgier



Førkrigs 15six Familiale



# MUSEUM



15six ex General de Gaulle



## 75 heures pour les 75 ans de la Traction Avant

prøvet. Men det var trods alt for dyrt at fragte en 450kg 11BL varebil derned fra Danmark.

Officielt startede træffet om fredagen, hvor aftenens store programpunkt var fællesspisning og grillfest i et park-område lidt uden for byen. Her var der ikke plads til bilerne, så transporten blev klaret med specialbusser, der kørte i pendulfart fra både træfområdet og Grand Place. Ingen problem i dét - ligesom der heller ikke lod til at være nogen problemer med at bespise næsten 1700 mennesker - ovenikøbet nogenlunde samtidigt! Imponerende klaret - og det blev en rigtig hyggelig aften!

Lørdagen gik med almindelige træfaktiviteter: Kigge på biler og stumper. Der var utrolig meget at se på. I forhold til træffet i 1984, hvor der var omkring dobbelt så mange biler, var der til gengæld her en kvalitativ fordel: Toppen af cremen af verdens traction-bestand befandt sig i Arras! Ikke bare de sjældnere modeller, men også kvaliteten af de mere almindelige. Man kan virkelig se, at standarden er blevet højere i løbet af de 25 år, der er gået.

Om aftenen havde vi ikke booket os til træffets »galla-dinner«. Erfaringerne siger jo lange ventetider, kedelige taler på fransk (som vi ikke forstår) og dårlig mad til høje priser. Ifølge dem der havde deltaget, havde det været rigtig godt, så det havde måske været en god idé. Men vi fortrød ikke fravalget - for det lykkedes at samle de fleste danskere på en pizzeria-restaurant, og selvom mindet om pizzaen ikke vil vare evigt, så fik vi en rigtig hyggelig aften i byen.



Kendte ansigter til grillfest







Rædselskabinettet



Smag kan diskuteres! Men hvad er det, der får ejerne af disse biler til at vælge Citroën TA?



# 75 heures pour les 75 ans de la Traction Avant



Oprindeligt dansk 11B cabriolet  
-siden 2008 i England



7C cabriolet, maj 1935...







7A - stelnummer 97





# 75 heures pour les 75 ans de la Traction Avant

Det var en oplevelse at sidde på café og se på de oplyste pladser. Og selvom vi havde set på biler hele dagen, kunne vi godt nyde at se de smukke bygnin-gerne spejle sig i lakken på de parke-rede tractioner eller når de kørte forbi. Det var et godt scenarie!

Søndag var Mette og jeg involveret i en lidt speciel aktivitet, idet vi havde sagt ja til at deltage i den store parade, der skulle køres om eftermiddagen. Allerede kl. 10 var vi tilsagt til at møde op på en afsiden parkeringsplads ved et supermarked i byens udkant. Her skulle vi instrueres og trænes! Hvor komisk det var kan nok ikke beskrives - der skulle I have været der! Som i en anden Tati-film gik en franskmand rundt på pladsen med et skilt i hånden - og så skulle vi øve os i at køre langsomt og i at holde en given afstand mellem bilerne. Nogle af deltagerne blev sure, men det lykkedes os vist at overbevise dem om, at det rent faktisk var sjovt - meget fransk - og noget der kunne tages som en oplevelse. Dog lykke-des det aldrig rigtig for instuktøren at få os til at synge med på den hymne han havde komponeret til tractionens pris...!

Senere på dagen kørte vi så selve paraden - og dét var faktisk ret sjovt. Et større antal biler, kombineret med diverse folkloristiske indslag, solskin og tusindvis af tilskuere, der klappede og syntes at det hele var fantastisk. Ja, det var en oplevelse.





Original 11A 1936



## Hjemtur

Mandag startede vi igen med kurs nordpå. Igen sammen med Dorthé og Peter og med Eva og Hans-Henrik. Og selvom vi »kun« tog to overnatninger var der absolut intet tidspres. Vi valgte ikke at køre gennem Holland, hvor motorvejene er fine, men landevejene generelt er lyskryds og stillevejsbump i en uendelighed. Holland er jo tæt befolket. I stedet tog vi landevejene i Tyskland - og dét kan kun anbefales. Smukt og fredssommeligt, men alligevel effektivt. Og vi fik tid til picnic og et enkelt motorstop undervejs. Yes, der stod motorstop.

Da vi nåede til Weserfærgeren kunne jeg pludselig ikke starte bilen. Så den blev skubbet ombord - og af igen på den anden side. Her gik vi så igang med at finde ud af hvorfor. Fejlen viste sig at være en pakning i benzinpumpen; en pakning fra et nyfremstillet reparations sæt, der åbenbart ikke lige kunne tåle benzin! Den var vokset til overstørrelse og blevet utæt. Vi var rigtig dygtige til at finde fejlen - også selvom vi pludselig skulle have en særdeles kraftig regnbyge i hovedet (og nedad ryggen). Hans-Henrik var kreativ med løsningen og spiste en is, hvorefter pinden blev opereret ind i benzinpumpen for at holde den ophavnede pakning i en position hvor den kunne tætnes. Både pind og pakning sidder der endnu og bilen kører fortsat som en drøm. Men der kommer nu en ny pakning i så snart jeg får tid.

Onsdag aften var vi hjemme igen efter en fantastisk tur. Og så kunne man jo tro, at vi er nogle, der har fået nok på bil-oplevelsen for en tid, men nej. Tværti-



mod - det var en saltvandsindspøjtning! Jeg får i hvert fald bare endnu mere lyst til at rode med bilerne, eller nyde det gode samvær man altid har sammen Citroëvennerne - i det daglige blot kaldet vennerne, for sådan er det. Og mange af dem var også med for 25 år siden.

# Paris - Roskilde



**Weekenden den 25.-26. juli havde Roskilde Camping i Veddelev besøg af en lidt usædvanlig karavane - nemlig ca. 24 tractioner og et par Citroën HY-varevogne - foruden et antal servicebiler med trailere af nyere dato.**

Karavanen bestod af deltagere i den hollandske bilklub CAAR's tur Paris-Moscou-Paris 2009. CAAR arrangerer en del forskellige ralli'es og bilture rundt omkring i verden, men er nok mest kendte for turene Paris-Moscou-Paris i 1984 og Amsterdam-Moscou-Amsterdam i 1992 - sidstnævnte med flere danske deltagere.

De ca. 40 deltagende biler i 09-turen var delt i to grupper; campister i Roskilde (ca. 26 biler) og hotelgæster (ca. 14 biler) på Hotel Lautrup Park i Ballerup. Campisterne var enten med telt, campingvogn, campletter eller de sov i bilerne. Vi så ihvertfald én Normale ombygget til sovekabine, og derfor med telt rundt om..

Iløbet af forsommeren havde der været lidt korrespondance mellem arrangørerne (Will de Hek) og vores bestyrelse om hvorvidt vi i TAD ville være i stand til at arrangere "noget" - når 09 turen kom til København. Det erindres stadig med stor fryd i CAAR, hvordan der i 84 blev arrangeret overnatning på Svanemøllen Kaserne på Østerbro og en kæmpeparade på Langelinie og Københavns rådhusplads med reception hos overborgmesteren. Der tales stadig om rådhuspandekagerne blandt de deltagere som var gengangere fra 1984 (og der var faktisk flere...).

Vores formand Eugenio Lai og Jens Møller N. var imidlertid ikke i stand til at stå for noget samlet arrangement der midt i sommerferien. Men lørdag eftermiddag kørte Eugenio Lai og jeg til Veddelev for at få en snak og for at vise "TAD-flaget". Deltagerne havde når de kom til Roskilde kun "kørt" ca. 1100 km af de næsten 7000 km og der var

da også kun opstået beskedne tekniske problemer. Et utæt kølerelement behøvede lodning og en flosset kilerem fordrerede en reserve. Begge dele skulle vi nok hjælpe med.

Vi annoncerede vi at vi ville komme tilbage søndag formiddag, med en loddekolbe og en kilerem og at vi ville forsøge at samle en gruppe danske Tractionister. Desuden ville vi medbringe the, kaffe, rundstykker samt lidt "danish pastry".

Lørdag aften sendtes e-mails ud til så mange som muligt af klubbens sjællandske medlemmer og det blev faktisk lidt af et tilløbsstykke søndag morgen kl. 10, hvor Henrik Jacobsen, Eugenio og jeg mødte op med morgenbrød til ca. 50 mennesker. Om formiddagen mødte endnu ca. 4-5 biler med TAD-medlemmer op og vi havde alle et par rigtig hyggelige timer med snak på engelsk med de mange hovedsagelig hollandske deltagere. Det er efterføl-





**Tagtelte anvendes i en særlig kombination på en 15 Six og en Normale.**

**Bilen med oversejl er omdannet til sovekabine med et særlig arrangement som forlænger bagagerummet.**

**Der var stor interesse for dansk morgenmad**



gende besluttet, at TAD sponsorerer morgenbrød og kaffe som led i "internationale" klubaktiviteter.

Ruten i 2009 indeholder småændringer i forhold til 84, som til gengæld en kopi af den rute som Lecot kørte med sin traction i 1934. Turen 09 er desuden forlænget til seks uger i stedet for tidligere fire for at få et mere gunstigt forhold mellem "kørsel" og "sightseeing".

Ruten går fra Paris over Amsterdam, København til Stockholm. Herfra går det så med båd til Turku i Finland og videre til Tallinn i Estland. Herfra køres til Riga i Letland og så mod nordøst til St. Petersburg. Herfra via Novgorod

til Moskva. Efter Moskva mod sydvest via Kiev og Lvov til Budapest i Ungarn, derefter til Wien og retur via Tyskland til Paris. 09-turen er arrangeret i anledning af Tractionens 75-års fødselsdag. Og så er det 25 år siden den første veteranur til Moskva blev gennemført, med ikke mindre end 134 deltagere.

Det er faktisk også stadig hollænderen Will de Hek, som var medarrangør i 84, som står bag. Will de Hek annoncerede sidste år på CAAR's hjemmeside med turen og skrev et par artikler i det hollandske "Traxion" og der kom mange tilmeldinger fra TAN-medlemmer. Til forskel fra turen i 92, hvor der deltog mange forskellige bilmærker, er 09-turen en ren Traction-begivenhed. /pjj

**Øverst til højre hilser vi på deltagerne Helmuth og Pat Schütz som kørte i en meget slidt engelsk traction fra 47.**

**Helmuth og Pat bor i Scotland og er entusiaster med både D-model og 2 CV. De er nære bekendte med Gert Bue Larsen med hvem de sidste sommer krydsede Australien i 2 CV.**

**De deltog i 2009 og 1984 med samme bil. At dømme efter det sidste lille foto, som er hentet fra nettet kom de ikke helskindet igennem til Paris.**

