



A T T R A C T I O N 2 8 5

48. årgang · Januar 2010



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

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. april. Deadline til dette nummer: 1. marts!

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

Godt nytår til alle!

I det kommende år vil der være nye spændende udfordringer, bestyrelsen skal finde ud af hvad vi skal gøre med det overskud som klubben har efterhånden akkumuleret, og hvordan bedst vi kan administrere disse penge.

Siden sommertræffet har vi holdt et bestyrelsesmøde og har haft stor fokus på emnet. Vi havde nogle gode forslag fremme på bordet. Næste møde holder vi om nogle få dage (hvis du kikker ofte på vores hjemmeside har du sikkert allerede læst det). Er der nogen med flere gode ideer, så skriv straks til os! Alle forslag vil blive diskuteret på mødet.

Vi arbejder med at gøre klubbbutikken og klubbiblioteket tilgængeligt på hjemmesiden, så alle kan se udvalget, både som tekst og billeder. Ikke mindst det meget store sortiment af bøger i biblioteket vil være til stor hjælp, især for nye medlemmer. Husk at det kun koster porto at låne bøgerne.

Når du læser disse linjer, skulle den ny medlemsliste endelig være blevet udsendt! Opgaven Torsten mente kunne hurtigt løses, viste sig at være mere tidskrævende end han troede, han har brugt rigtig mange timer til det! Derfor vil fremover holde den løbende opdateret, så godt som muligt.

Husk at det er jer medlemmer, der skal meddele alle ændringer - det gælder også for bilparken! Klubbens medlemmer kan rekvirere en digital udgave af medlemslisten hos mig.

Eugenio Lai



Nye medlemmer

Ellen Møller
Kurrebrovej 24, 3200 Helsingø.
Bil: 11BL 1956, BP 22220.

Henning Jensen
Nordvangen 17, 7173 Vonge

Thorben Christoffersen,
Automobilhuset Randers A/S
Clausholmvej 3, 8960 Randers SØ

Preben Nottelmann
Tamdrupvej 32, 6100 Haderslev

Lotte og Peter Rosenqvist
Älmhult 205, 39391 Mönsterås,
Sverige
Bil: 11B 1949

Adresseændringer

Søren Bo Nielsen
Reventlowsvej 30 D, 5600 Fåborg

Elisabeth Aronsen og Bernt Christian
Bowitz, Colletts gate 12 A, 0169 Oslo,
Norge.

Ny biler

Torsten Vig har udbygget "samlingen" af førkrigs-normaler med en 1936-model med dansk historie samt i 1937 i Sverige. Læs om dem i dette blad.

Thomas Bødker har hentet en 11B fra 1937 i Frankrig.

Stig Larsen fra Tikøb har købt den 11 Sport varevogn, som blev restaureret i 1991 af Fritz Trøst Hansen.

Fra redaktionen

I modsætning til hjemmesiden, er bladet ikke noget flygtigt. De ting, vi skriver om bliver *gemt* - som et tidsdokument. De gamle blade er sjov klubhistorie! Derfor: Nyd dette blads gode bidrag, men skriv selv! Lad os høre hvad der sker i garagerne og på turene! Så vi kan læse det på papir, hvor det ikke drukner i mængden. Og brug så hjemmesiden til at holde jer opdateret med kommende aktiviteter, nu hvor bladet ikke kommer så tit. Godt nytår!

Red./jmn.

Aktiviteter

Stumpemarked i Taulov

Lørdag den 24. april 2010 kl. 10-17
hos René og Lena Christensen.

Vi holder stumpemarked ligesom sidste år. Til frokost vil der blive serveret rigeligt med grillpølser/øl/vand/vin og kaffe til den nette sum af 50,00 kr. pr. pers.

Har du stumper du vil sælge, tag den endelig med, eller hvis du mangler, kan du købe dem.

Der vil blive slået telt op på gårdspladsen som sidst.

Adressen er:
Holmemarksvej 28 Taulov, Fredericia.

Wed du/I om du/I kommer, giv venligst besked en uge før på tlf. 75 56 32 09 eller 22 33 62 39.

Vi glæder os til at se jer!

Lena og René



Tur til Friedrichstadt d. 8. og 9. maj

Start lørdag d. 8. maj kl. 10.00 med fælles morgenmad hos Karin Friis og Svend Åge Hansen. Bosholmvej 5. 6261 Bredebro (25,00 pr. person).

Ca. kl. 11.00 kører vi sydpå ned gennem den flade marsk med madpakke-stop ved Hamburger Hallig.

Derfra videre til Friedrichstadt med ankomst mellem kl. 14.00 og 15.00 på Hotel Holsteinisches Haus, hvor der bliver indkvartering i dobbeltværelser. Herfra er der arrangeret dansk guidet tur i byen. Og senere aftensmad.

Søndag d. 9. er der morgenmad på hotellet hvorefter der er arrangeret kanalrundfart.



Den samlede TS-redaktion kan varmt anbefale Hotel Holsteinisches Haus - som blev frekventeret undervejs til Arras-træffet her i 2009...

Hermed slutter opholdet i Friedrichstadt, og næsen vendes hjemad, med mulighed for frokost et sted på hjemturen.

Pris for: overnatning, aftensmad, morgenmad, bytur, kanalrundfart ialt 50,00 euro pr. person (betales til hotellet).

10 dobbeltværelser er reserveret, så derfor er tilmelding absolut nødvendig senest 1. februar 2010 (Først til mølle princip) til:

Karin Friis, tlf: 20 24 01 56

Svend Åge Hansen, tlf: 61 28 68 11.

Skovtur på Sjælland i Maj

Tid og sted er ikke fastlagt med redaktionens slutning, men der arbejdes ihærdigt med at arrangere en skovtur. Som altid opfordres alle til at holde et vågent øje med klubbens hjemmeside!



TAD-aktivitetskalender

Torsdag den 7. januar

Klubmøde hos Per Bladt Kramer i Er-ritsø. Vi mødes mellem kl. 17 og 19. Tilmelding: 75 94 20 53.

Fredag den 15. januar

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

Torsdag den 4. februar

Klubmøde hos Jørgen Krogh-Christensen i Sverdrup. Vi mødes mellem kl. 17 og 19. Tilmelding: 74 58 48 00.

Fredag den 12. februar

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

Torsdag den 4. marts

Klubmøde hos Christian Friis i Bredebro. Vi mødes mellem kl. 17 og 19. Tilmelding til: 30 25 38 06.

Lørdag den 6. marts

Praktisk værkstedsdag hos John Reelee i Valby. Tilmelding i god tid på tlf: 36 30 74 02.

Lørdag den 24. april

TAD-stumpemarked hos Lena og René i Taulov. Se her på siden.

Weekend 8.-9. maj

Tur til Friedrichsstadt. Se her på siden.



- se mere kalender på www.traction.dk

"Event of the Year" 2010

ACI er som bekendt den internationale organisation, der danner forbindelsesled mellem alverdens Citroënkubber og Citroënfabrikken. I de sidste par år er ACI's position blevet kraftigt styrket; blandt andet er det nu ACI, der varetager administrationen af den del af Citroëns sponsorbudget, der går til større internationale begivenheder, såsom ICCCR og lignende. Dette giver ACI mulighed for at hjælpe organisatorerne af de store træf, men også at føre en slags løbende kvalitetskontrol med arrangementerne.

Hvert år udnævnes et træf til "Event of the Year". I 2009 var det TA-træffet i Arras. 2011 er det 2CV verdenstræffet i Salbris, Frankrig og i 2012 er det naturligvis det 15. ICCCR i Yorkshire, England.

Der var faktisk ikke nogen, der havde ansøgt om støtte til en 2010-begivenhed, da fristen udløb i slutningen af 2008. Men i løbet af sommeren blev det vedtaget at støtte et arrangement, der løber af stabelen her til april: "Citroën-Story", på Zolder-banen i Belgien.

Afgørelsen faldt efter en afstemning blandt de ACI-delegerede. (Senere viste der sig endnu en "ansøger" - en fransk gruppe, der ville lave et arrangement i anledning af GS' og SMs 40-års jubilæer. Men de kom for sent).

Nu håber vi at arrangørerne af "Citroën-Story" kan leve op til deres forpligtelser, både til ACI og deltagerne! De er også sent ude, men forhåbentlig får de "markedsført" begivenheden tilstrækkeligt til at sikre, at der bliver tale om en stor international begivenhed. Oplægget ser godt ud! Træffet bliver nok ikke det største vi har set, men der er lagt vægt på at det er for alle

Citroën-modeller - og at det bliver sjovt og uformelt. Der vil bl.a. være mulighed for hastighedskørsler og ræs på selve banen om lørdagen.

Hold øje med www.citroenstory.org samt amicale-citroen-internationale.org

-jmn





FRANSK BILTRÆF 2010



Fransk biltræf 2009 var en så stor succes at det bliver gentaget i 2010!

Samarbejdet mellem de danske klubber for franske biler forsætter, og næste år vil der være et ny tema.

Igen holder vi træffet i forbindelse med Gisselfeld Klassisk Motorshow, som afholdes søndag den 13 juni 2010 kl. 10-16

Vi har nu vores egen hjemmeside, nyheder og tilmeldinger vil foregå her.

Vi glæder os at se jer!

Med venlig hilsen

De danske klubber for franske biler

TAD var fint repræsenteret i 2009

www.franskbiltraef.dk



2 TA'er i varmen...

af vor udsendte medarbejder

Senegal - gammel fransk koloni i Afrika - forventningerne var klart, at der måtte være masser af spændende ældre franske biler der. Jeg har selv haft fornøjelsen af at køre rundt i Vestafrika, men tiden går, og det er ved at være over 20 år siden. Men jeg husker specielt Algeriet og Niger fra den gang som et mekka for biler fra 50- og 60'erne.

Verden er i forandring, men meget har ikke ændret sig i Vestafrika. Man udnytter alt på bilerne og skrotter dem til det yderste: Enten bliver stumperne bygget over i andre biler, med spændende og ofte Storm-P-agtige løsninger, eller man laver f.eks. køkkengrej af reststålet, så alt bliver genanvendt. Det er jo også fint i vores øko- klima tid... men synd for en gammel bilromantiker som mig.

Jeg havde fået et "hint" om at der stod en B11 cabriolet i Dakar. Den havde bla. været annonceret til salg gennem den svenske B11 klub.

Min ældste søn Simon og hans kæreste er på cykeltur Thy-Sydafrika og har været på farten i 6 måneder. Vi havde sat hinanden stævne i november i år, i Banjul i Gambia. Her ville vi lave en cykel ferie sammen på 14. dage. Ét af målene kunne være Dakar, som ligger i overkommelig afstand fra Banjul. Og så videre mod øst til Gambiafloden, følge den på den sydlige banke, og så mod Banjul igen.

Jeg fik solgt ideen til Simon og Trine om at prøve at finde bilen, så vi cyklede mod Dakar.

Vi fik os indlogeret et godt stykke uden for Dakar, at cykle i Dakar er ren kemikaze, så vi tog den lokale transport bus/taxi. En oplevelse i sig selv. Og vi fandt adressen og familien som ejede bilen!

En Citroen B11 cabriolet i Dakars myretue af trafik, gadesælgere, støv og varme. Der stod den så pludselig og så dejlig ud! Det var en rigtig Afrika bil som på bedste vis var holdt kørende, Med efter Afrikansk målestok gode forbedringer: Folkevogns-baglygter, 12 volts anlæg, sportsrat, lys læderkabine med nakkestøtter m.m.

Den har tilhørt den samme familie i mange år. Såvidt jeg forstod var den blevet hjemtaget fra Frankrig engang i



50 erne og den havde været i familiens eje siden. Den var funktionsdygtig og det blev til en lille tur i gaderne.

Bilen er i fornuftig stand, rust findes i bilerne hernede selvom vi befinder os i periferien Sahara. Den var meget forskruet, men absolut en bevarings værdigt eksemplar og et godt restaureringsobjekt.

Simon havde en ide om at forsætte deres tur videre i en 2cv og han havde set hvor der stod nogle. Den idé blev dog udsat til en anden gang, men den gode 2cv ejer, som vi fik forbindelse med, mente at vide hvor der stod en traction. Afsted i hans Mehari - og efter en fin, men meget lokal tur, fandt vi frem til et godt eksemplar at en B15 six med

reservehjulsklap; jeg vil skyde den til at være fra 51-52.

Bilen havde stået stille i en del år. Det var familiens overhoved, "faderen", som havde haft bilen. Nu var han ikke mere, så den skulle sælges!!

Men igen en bevaringsværdig bil, som så meget original ud og virkede ikke så ødelagt. Det var nogle år siden den havde kørt, men havde kørt dertil hvor den stod.

Vi spurgte lidt til prisen. Som udgangspunkt har man en dårlig forhandlingsposition, når man banker på for at besigtige bilen og så tilmed kunne være interesseret i et køb. Havde vi reelt været interesseret kunne den sikkert fås til en fair pris. Jeg tror at de startede med

hvad der svarer til Dkr. 200.000, men som mange ting i Afrika er det sikkert 10 gange prisen når der kommer én med stråhat og hvide ben.

Efter nogle gode bildage i Senegal var det op på jernhesten igen - og videre mod øst. Ud og se om man kunne få øje på nogle vilde dyr!!

Bjørn Mogensen





André Lefebvre

Når en flyingeniør bygger biler

»Hvis et eller andet brækker af under test, så kan du ændre designet og øge styrken. Hvis det ikke brækker, så er konstruktionen formentlig overdimensioneret. Hvordan skal man ellers opdage det?«

Den centrale årsag til at Citroën fra 1930'erne og et halvt århundrede frem skabte den ene teknologisk interessante model efter den anden er efter alt at dømme, at lederen af selskabets udviklingsafdeling ikke var bilingeniør, men derimod flyingeniør. Vægt og styrke er af helt central betydning - det er kerneområder - i flykonstruktioner.

Flyingeniøren, der blev bilkonstruktør og gjorde en forskel, er Citroëns centrale geni André Lefebvre, som var chef for selskabets udviklingsafdeling fra 1933 frem til 1958. Nu er det 2009, og langt om længe er der udkommet en biografi om ham.

Historien om André Lefebvre begynder med hans fødsel i 1894. Hans familie kunne betale for en god uddannelse og derfor blev teenageren André sendt på den da kun to år gamle Ecole Supérieure de l'Aéronautique et de Construction Mécanique (Supaéro) hvor han studerede aerodynamik, termodynamik, materialelære, matematik, stærke og lette konstruktioner og meget andet inden han i 1914 blev Ingenieur d'Aéronautique. Han blev ansat hos Gabriel Voisin, som havde nok at gøre

med at konstruere og producere fly i tusindvis til Frankrigs luftvåben under 1. Verdenskrig.

Efter krigen skiftede Voisin fokus til biler og André Lefebvre fulgte med. I mere end det næste årti blev flyviden omsat til lette og hurtige racer- og luksusbiler. De første kim til ideen om forhjulstræk blev sat i denne periode – for eksempel ved en episode, hvor et prøvechassis ved et uheld havde fået bagakslen monteret omvendt, så bilen kørte baglæns i stor fart. Under en fandenivoldsk test »baglæns« på en isbelagt prøvebane viste chassiset sig enormt retningsstabilt og med glimrende bremseegenskaber.

Da 1930'ernes krise bed, måtte André Lefebvre ud at søge arbejde og havne hos Citroën efter et pitstop hos Renault. Her blev Lefebvre udviklingschef og stampede modellen Traction Avant frem på lidt over ét år. På det tidspunkt var han en flyingeniør med næsten 20 års erfaring med bilteknologi.

Kan man på Traction Avant se flyingeniørens fingeraftryk? Ja, faktisk ganske let. Bilens bærende konstruktion er to temmelig store kasseprofiler. Den facon betyder stor styrke med lav materialeforbrug og lav vægt. Et yderligere eksempel er, at bilens vægt bæres af torsionsfjedre (let og stærkt). Dermed er det kun det korte stræk af karosseriet fra forfjedrenes ankerpunkt til

bagfjedrene under bagsædet, som skal have vridningsstyrke til at bære bilens vægt (let og stærkt).

De næste konstruktioner var først kassevognen TUB og dernæst 2CV'en.

»Alt« skulle prøves, idet Lefebvre arbejdede ud fra et princip om at hvis bare 10 pct. af ideerne blev til noget, var det helt fint.

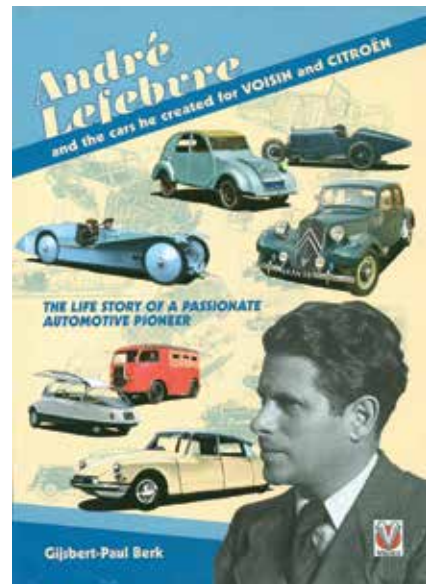
Under krigen tegnede Lefebvre H-modellerne med de karakteristiske bølgeplader på siderne. Let og stærkt som Junckers-fly.

Dernæst gik Lefebvre i gang med det, der endte som DS-modellen. Ser man en røntgentegning af en DS, er det igen flybaggrunden, der forklarer bilens opbygning. En DS består af en enormt solid vognbund, en platform med kasseprofiler. På dette er hængt pladerne til karosseriets ydre facon. Let og stærkt igen-igen. Det er flyingeniørens fingeraftryk.

Noget af det sidste, han arbejdede på, var en ny let og stærk prototype med ekstra god aerodynamik. En ultimativ paraply på hjul: »Coccinelle« (mariehøne) med 2CV-mekanik men i dråbeform.

I 1958 blev André Lefebvre syg og måtte trække sig fra udviklingsafdelingen. Han tegnede videre i seks år hjemme, nu delvist lammet. I 1964 døde han.

Tusindvis af andre detaljer fremgår af



den nye biografi, som er veldokumenteret og -illustreret. Biografien er skrevet af Gijsbert-Paul Berk, en biljournalist i mindst Damkier-klassen. I glimt hører man om ægteskaber, romancer i Montmartrekarveret i Paris, hvor flyskolen lå, om børn, om André Lefebvres sommerhus i Sydfrankrig og liv i øvrigt. Man hører nok til at ville høre mere om den menneskelige side, men får det ikke.

André Lefebvre, and the cars he created at Voisin and Citroën

Af Gijsbert-Paul Berk
Hardback, 144 sider, 125 illustrationer
ISBN: 978-1-845842-44-4
Veloce Publishing Ltd 2009



Thomas Bødker med sin 1936-Normale, der grundlæggende er lidt bedre end den ser ud til at være...

Normale-import

Normaler fra før krigen er sjældne og antallet i klubben er derfor beskedent. Men nu er der kommet 3 "nye" til.

Thomas Bødker har via en annonce på den franske hjemmeside "Le boncoin" indkøbt en 11A fra 1936. Også i Frankrig er en 11A fra 1936 sjældnen og sælgeren blev kimet ned af interesserede spekulanter. Thomas var nummer 2 i rækken, men heldigvis kunne den første ikke skaffe pengene. Derfor gik den til Danmark, noget som sælgeren siden måtte indkassere knubbete ord for hos sine landsmænd. Normalen som stod ved Avignon blev hentet hjem i forbindelse med en tur til stumpemarkedet i Lipsheim.

Normalen er et restaureringsobjekt som skal have hele turen, men den er rimelig komplet og original.

De næste 2 normaler har jeg selv købt.

Den første er en 11B fra 1937, som jeg har fundet i Sverige i form af et tomt karrosseri. Det er ikke en originale svensk traction, men resterne af en normale som blev importeret til Sverige i 1985 fra Frankrig af Håkan Örthagen medlem i den svenske B11-klub. Den blev købt af Håkan der adskilte den, for at indvinde reservedele til hans 11A 1936. Karrosseriet som han ikke havde brug for, blev foræret væk og vandrede lidt rundt i Sverige før det endte hos

Glenn Ljung nuværende formand i den svenske B11-klub. Det var hos ham jeg opsporede det, og da Glenn ikke rigtig havde nogen planer med det, købte jeg det af ham. En henvendelse til Håkan Örthagen gjorde det muligt at købe de originale franske papirer, samt en ikke ringe mængde originale dele fra normalen, som han ikke mente nogensinde at få brug for. Så nu står jeg med det meste af en normale fra 1937, som dog mangler vitale dele, bl.a. alle sæder.

Den 2. normale jeg har købt er med en spændende historie. Det er en original dansk 11A fra 1936, den hidtil eneste kendte, der har overlevet. Den har været i samme familie fra ny af, og jeg har købt den af oldebarnet til den første ejer, som var en ældre dame uden kørekort! Men den historie vender jeg tilbage til i en senere artikel.

Jeg kendte normalen i forvejen, da den tilhørte et medlem i Dansk Veteranbil Klub, men da Jan, som han hedder, er en meget dygtigt og pertentlig mand, som har restaureret flere biler, troede



På de to øverste billeder ses Torstens 1936-normale ved afhentningen hos Jan Bechmann. Bemærk at den har 6 hjulbolte.

De to andre fotos viser 1937-normalen; nederste må være taget, da den blev importeret fra Frankrig og redaktør skulle tage grundgit fejl, hvis det ikke er en ung Börje Samuelsson vi ser her.

jeg ikke han nogensinde ville sælge. Men lige pludselig mailede han til mig at den var til salg, og så var der kun en ting at gøre, nemlig at købe.

Normalen er i god og original stand, men der er tidligere lavet en del pladearbejde på den. Det er af en sådan kvalitet at det skal laves om, men det er absolut overkommeligt.

Torsten Vig

Færø-tur 2009



Tredie uge i september, deltog vi i en tur til Færøerne, arrangeret af Dansk Veteranbilklub. Afrejse var sat til lørdag den 19. sept. kl. 15.00 fra Esbjerg. Vi kørte fra Sakskøbing dagen før, fredag, ved 10-tiden via Tårs, Langeland og

Fyn. Ankomst Esbjerg kl. ca. 17.00 efter et ufrivilligt stop 20 km før Esbjerg. Årsag - en knækket ledning i strømfordeleren. Dette havde jeg også været ude for i 1984, så der var derfor en ekstra bugt på ledningen. Der blev

klemmet et nyt øje på og så gik det igen derudad.

Lørdag morgen vågnede vi op til et punkteret forhjul, hvilket var muligt at få klaret lørdag i Esbjerg - inden



afrejse. Men vi klarede faktisk hele Færøerne og hjemturen "på fire hjul". Ombordkørsel på båden om eftermiddagen var lidt af en prøve, det gik nemlig stejlt opad til øverste hængedæk. Jeg var spændt på om vi klarede vinklen foroven eller om vi kom til at hænge fast - men det gik, og så blev bilerne ellers stuvet tættere end sild i tønde.

Afgang var kl. ca. 17.00 med en forventet sejlads på 36 timer... Og det blev en stormfuld sejlads, de sidste 12 timer foregik i orkan med vindstyrke ca. 38 sek/m. Vi havde kahyt øverst oppe på 8. dæk helt udenfor, så vi havde den fulde fornøjelse af bådens bevægelser, der blev uophørligt banket pæle i.

Da vi endelig ankom mandag formiddag måtte vi ligge underdrejet på grund af vind- og strømforhold udenfor Thorshavn i ca. 6 timer.

Efter ilandkørsel måtte vi line op på kajen til fotografering - ialt

Turens deltagere til fotografering efter ankomsten. Rejseleder Erik Fey i Morgan var dog ikke på plads. Der var stor spredning i alder fra den lille Austin Ruby 1936 og til Sommers Volvo Joker ca. 1970.

Et punkeret forhjul på Esbjerg Havn kunne ikke nå at blive lappet. Turen klarede på på fire hjul..

11 veteranbiler. En journalist fra avisen "Sosialurinen" (skal udtales med trykket fordelt helt rigtigt på stavelserne) fotograferede og skrev om de forskellige deltagere. Bagefter gik det så afsted i kortegekørsel til hotellet for indkvartering.

Om aftenen var vi inviteret til at besøge Færøernes veteranbilklub til kaffe og snak i deres klubhus. Klubhuset er stillet til rådighed af bystyret i Thorshavn for et symbolsk beløb. Desuden havde de fået stillet et gammelt (nu tørlagt) regnvandsbassin til rådighed - en meget stor overbygget betonkonstruktion - hvor medlemmerne kan have deres køretøjer opstaldet. Dette magasin var vi senere ude at se på.



Flottir gamlir bílar

Ein og seinasta mánaðarmorgun koma aftur í morgun stíðakfør á donskum nummarplátum við Norrunna. Tálan er um Ísland í Danak. Veteranbil Klub, sum eru komir higar við 12 ynskum væðildinum gomlu bílam

Í morgun koma aftur aftur hólga við stíðakfør á vika. Hóndfór eru í Danak. Veteranbil Klub, sum eru komir higar við 12 ynskum væðildinum gomlu bílam

Í morgun koma aftur aftur hólga við stíðakfør á vika. Hóndfór eru í Danak. Veteranbil Klub, sum eru komir higar við 12 ynskum væðildinum gomlu bílam

Í morgun koma aftur aftur hólga við stíðakfør á vika. Hóndfór eru í Danak. Veteranbil Klub, sum eru komir higar við 12 ynskum væðildinum gomlu bílam

Í morgun koma aftur aftur hólga við stíðakfør á vika. Hóndfór eru í Danak. Veteranbil Klub, sum eru komir higar við 12 ynskum væðildinum gomlu bílam



Journalisten var igen til stede, det viste sig at han også var redaktør på lokalradioen. Jeg blev hevet ud på en tur med Citroënen for et interview til radioen, han var fuldstændig i ekstase over tractionen, han kendte godt modellen, men sådan én havde aldrig været på Færøerne før, så jeg måtte skildre hele mit livsforløb med T 2215. (historien er kendt af AT's læsere - se nr. 193, maj 1994). Dagen efter mødte han igen op ved hotellet for at tage flere billeder af bilen og mig. De nøje tilrettede ture rundt på øerne, havde været publiceret i avisen, så lokalbefolkningen stod og ventede på os for at fotografere kortegen når vi kom rundt i byerne.

Turen til Færøerne var forøvrigt tilrettelagt af rejselederen Erik Fey, Morgan-kører og medlem af Dansk Veteranbilklub, og det var hans 76.

Øverst, en solopgang fra hotelværelset - 5 minutter senere styrtregnede det...

Fra den veteranbilklubben tørlagte bassin ses denne fine firedørs A Ford. Nummerpladen er meget interessant »uden F« og med hånd på højkant. Det må vi lige have en forklaring på. Kender nogen til dette?

Nederst forsøges tungen holdt lige i munden...

tur til øerne, hans tur 75 er skildret i "Veteran Tidende" for november 09. Han har forfattet adskillige bøger om malere og deres kunst på Færøerne, så han var fantastisk vidende i sine beretninger om de kirker og museer vi besøgte.

Vi kørte godt 400 km på de fire dage vi var der og nåede godt rundt i alle hjørner. Vidoy-Bordoy-Kunoy-Eysturoy o.s.v. o.s.v.. Gennem store og små tunneller, de ældste med kun ét spor og vigepladser og kun med lys fra forlygterne. De nyeste er tosporede og





Karakteristiske Færø-motiver - smalle regnfulde veje, fjelde, vilde himler, en bygdekirke og får. Nederst til højre »Kællingen og Kæmpen«





fuldt oplyste. Kilometervis af veje der krævede ens totale koncentration, jeg havde indtryk af at nogle veje faktisk var smallere end bilen.

På et tidspunkt var vi oppe i ca. 750 m's højde og nedkørslen derfra, som forøvrigt mange andre steder, krævede det yderste af gearkasse og bremses. Jeg har aldrig prøvet noget lignende i en bil med 3-trins gearkasse, men hele turen forløb utroligt fint uden tekniske problemer.

Torsdag den 24. september, var der afgang fra Thorshavn kl. 21.00 mod Danmark. Ombordkørslen var igen noget af en prøvelse og efter at være kommet op på hængedækket, skulle bilerne stuvet helt tæt sammen. Det betød frem- og tilbagekørsel med en halv meter af gangen, så der til sidst var der blevet så varmt under kølerhjelmene at benzinen dannede dampplommer. Motoren gik ud og vi måtte skubbes de sidste 50 m.

Hjemover gik sejladsen denne gang

i flot vejr, og med en del festivitas ombord takket være de gode nye bekendtskaber. Efter 36 timer var vi tilbage i Esbjerg og Citroenen startede og kørte som en drøm de ca. 250 km til Saksøbing - og vi var blevet en mægtig oplevelse rigere.

Bjarne Vindum

Et typisk udsigtsstop...

En foss og en moderne tunnel - af de brede.

Rejseleder Erik Fey i og en en lidt indeklemt B 11 Normale 1952.





En rigtig Færøsk bygd og Ellinor ved den lille Austin 7 Ruby 1936. Og tilbageturen gik såmen over vores egen gamle Lillebæltsbro...



KØB & SALG

Vil du have en Traction-annonce i bladet? Skriv, mail eller ring til redaktionen!



Sælges:

To fordøre samt kuffertbagklap i meget fin stand.

Mange andre dele sælges. Hent lagerliste på klubbens hjemmeside.

Finn Lyster, mail: finn-lyster@mail.dk



Sælges:

Olie-drypbakker sælges. Bakken er lavet i zinkgalvaniseret stål og måler 92x42x3 cm. Den skåner underlag/beton/gulv.

Pris 200,- kr.

Morten Lind, Klanghøj 9, 8670 Låsby.

Tlf: 20 13 00 77

Mail: morten.lind@gefiberpost.dk



Sælges:

Skærmøtrikker med 8mm gevind, til at svejse på karrossen, 2 dele, udført som de originale. Pris 20,- kr. + forsendelse.

Claus Falden

Tlf: 98 95 22 82 / 40 98 92 82



Nyt fra klubbetikken

Sortimentet er blevet udvidet med tre nye instruktionsbøger til Traction Avant. De er alle tre på dansk og dækker årgangene 1939, 1948 og 1953.

Prisen er 60,- kr stk. Bøgerne kan bestilles nu.

Henvendelse til Erik Hougaard.