



# **ATTRACTION**

## **297**

51. årgang · Januar 2013  
Citroënkлубberne i Danmark



# 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:

**Hens-Henrik Sørensen**

Enighedsvej 3,

9000 Aalborg.

Tlf: 98 16 87 09

Mobil: 20 32 87 09.

e-mail: hanshenrik@mail1.stofanet.dk

Sekretær:

**Jens Møller Nicolaisen**

Mars Allé 6,

2860 Søborg.

Tlf: 20 46 27 98.

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:

**Torsten Laursen Vig**

Bakkedraget 75,

4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.

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.

### Klubbens bankoplysninger:

Nørresundby Bank

Ellehammersvej 51,

DK-9430 Vadum

*Indenlandske bankoverførsler:*

Reg. nr. 7456, konto nr.: 1039749

*Udenlandske bankoverførsler:*

IBAN nummer: DK8074560001039749

SWIFT – BIC : NRSBDK24

Husk at angive navn på afsender/indbetaler.

### Redaktion:

**Jens Møller Nicolaisen**

Mars Allé 6,

2860 Søborg. Tlf: 39 69 11 40.

e-mail: jmn@traction.dk

...og?

Bladet udkommer 4 gange årligt; næste nummer omkring 1. april.

Deadline til næste nummer: 1. marts!

Medlemsbidrag er mere end velkomne!

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



[www.traction.dk](http://www.traction.dk)

## Fra formanden

Godt nytår til alle!

Også dette nummer af bladet er spækket med flotte og interessente artikler. Nogle gange venter de i lang tid på en afgørende detalje, andre gange bliver de til på baggrund af nye oplysninger, eller for eksempel dukker der nye fotos eller noget andet op. Men det er ikke evnen til at skrive eller forske (ikke alle er nørd) der er afgørende, men derimod evnen til at fange lige præcis den gode historie, i det øjeblik man hører den.

Det er folk med sådan evne vi vil gerne opfordre til at komme frem i lyset, det er jo jer medlemmer der former klubben!

2011 har været meget et begivenhedsrigt år, med meget flotte arrangementer. Tak til alle som har bidraget. 2013 bliver sikkert lige så godt. Sommertræffet er allerede på plads! Fantastisk! Det bliver i Grenå – arrangeret af nogle dygtige folk. Så glæd jer til det!

Vi ses derude!



*Eugenio Lai*

## Nye medlemmer

Ivar Nielsen  
Gullev Byvej 25, 8850 Bjerringbro.

Kaj Tønder  
Midtkobbøl 13, 6440 Augustenborg.  
11B 1953.

## TAD sommertræf 2013 i Grenå

Selv om minitræf i Hampen og ICCCR i Harrogate er i frisk og god erindring, så er træfgruppen for 2013 allerede godt i gang med forberedelserne til træffet i Grenå i august 2013. Vi har lavet en aftale med Hotel Kystvejen, med handelsforeningen og arbejder med flere mulige interessenter. Træffet bliver skåret over den afprøvede læst, dog med ekstra fokus på de yngste deltagere, så tag endelig børn og børnebørn med. Skulle du have insider-viden om Grenå og opland, eller generelle forslag til træffet så er gruppen meget modtagelig for ideer!

Træfgruppen består af Jytte og Martin Vestergaard, Evy og Jens Holst, samt Inge og Peder Dahl.

Vi glæder os til at se jer alle i Grenå den 23-25 august 2013.

Kontakt: pedahl@c.dk

<http://www.kysthotellet.dk>

## Fra redaktionen

Lidt klubliv og lidt rejse - og lidt historie om nogle biler. Det er selvfølgelig godt bladstof og kunne vi få det suppleret med lidt mere teknikstof, ville vi være hele vejen rundt om Citroën TA. Når nu der åbenbart ikke kan findes en medredaktør, ville det være herligt, hvis nogen af de teknikkyndige klubmedlemmer gav sig tid til lidt artikelskrivning...

*-jmn.*



## Værkstedsdag øst

Lørdag den 6. oktober 2012





Der var mødt 12 personer op, og stemningen var som sædvanlig helt afslappet. Efter opvarmning med morgenkaffe med tilhørende Traction sladder, dukkede 3 gearkasser op på arbejdsbordet - de skulle adskilles, kontrolleres og der skulle gøres status for indkøb af lejer m.m.

Værkstedsdagene er ikke forbeholdt de "store emner". Der blev også påbegyndt renovering af en benzinpumpe og en oliepumpe.

John havde også gang i sin Sport fra 1946. Fortøjet er ved at blive renoveret med nye silentblokke. Alle løsdelenene lå på værkstedesgulvet hvor man kunne studere dem.

Vi forsætter hos John Reelee med en forårs-værkstedsdag lørdag den 2. marts kl. 10.00. Her forsætter vi med de igangværende projekter og glæder os også til at se nye sat i gang.

Foto og tekst Eugenio Lai

## TAD-aktivitetskalender

### **Fredag den 11. januar**

Klubmøde i Roskilde kl. 20.00 i Thomas Bødkers værksted på Elisagårdsvej 16. Tilmelding unødvendig.

### **Torsdag den 7. februar**

Klubmøde hos Per Bladt Kramer, Erriksø. Vi mødes mellem kl. 17 og 19. Tilmelding senest 31/1 på tlf: 75 94 20 53

### **Fredag den 8. februar**

Klubmøde i Roskilde kl. 20.00 i Thomas Bødkers værksted på Elisagårdsvej 16. Tilmelding unødvendig.

### **Lørdag den 2. marts**

Værkstedsdag i Valby fra kl. 10, hos John Reelee, Nakskovvej 102, Valby. Tilmelding til John: 36 30 74 02.

### **Torsdag den 7. marts**

Klubmøde hos Jørgen Krogh-Christensen, Sverdrup. Vi mødes mellem kl. 17 og 19. Tilmelding senest 28/2 på tlf: 74 58 48 00.

### **Torsdag den 4. april**

Klubmøde hos René Christensen, Taulov. Torsten kommer med prøvebænk til test af strømfordelere. Tilmelding senest 27/3 på tlf: 75 56 32 09.

### **Fredag den 12. april**

Klubmøde i Roskilde kl. 20.00 i Thomas Bødkers værksted på Elisagårdsvej 16. Strømfordelere. Tilmelding unødvendig.

Der er mange flere arrangementer undervejs - se dem på:

[www.traction.dk](http://www.traction.dk)



## MERE cabrio-coach...

Det er ikke så lidt af et tilfælde, at vi i dette nummer af bladet kan føje endnu en bil til listen over de yderst få cabrio-coach'er, der har kørt i Danmark – efter at vi så sent som i sidste nummer havde fat i historien!

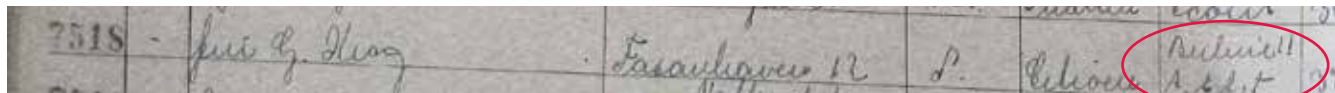
Vor utrættelige mand i Rigsarkivet - altså selve formanden, Eugenio, gjorde en spændende opdagelse, her i november. Se bare nederst på siden her - og læg

mærke til de fire bogstaver i den røde ring. Eugenio sendte selvfølgelig en mail til os andre nørder, med et endnu mindre udsnit af toldbogen, så vi rigtig kunne føle os provokeret!

Og hvad var det så? En hidtil ganske "ukendt" cabrio-coach, og altså ligesom Hans-Henriks af det celebre mærke A.E.A.T. Stelnummeret 139.965 af slørede, at vi rent faktisk havde bilen



Fritz Krag er fly-enthustast, og dét var han også i 1950'erne. Her har han fotograferet bilen i Kastrup Lufthavn, hvor han ofte kørte ud for at se på flyvemaskiner.



registreret i TAD – fundet i Citroëns arkivalier, men uden den interessante bemærkning om taget. Så vi lagde ikke særligt mærke til denne bil - det var "blot" endnu en førkrigsnormale. Troede vi.

Hans-Henrik Sørensen var den første til at reagere på Eugenios mail. Bilen var, som det ses, noteret i Toldvæsenets bøger med en registrering til Fru G. Krag, Fasanhaven 12, som ligger i Gentofte. Datoen var 3/10-1952.

Hans-Henrik tog lige adressen på KRAK - og minsandten om ikke adressen stadig var beboet af en Krag - nemlig Fritz Krag, som skulle vise sig at være søn af Grethe Krag. Næste skridt: Tage telefonen og få en god historie - samt beskeden om at "jo, den har vi da flere billeder af".

Hvor svært kan det være? Eugenio og undertegnede aflagde nogle aftener senere et besøg på Fasanhaven 12. Og her fik vi så alle røverhistorierne og beretningen om familiens små 10 år med den sjældne bil. Vi fik også lov til at låne et par fine gamle fotoalbum, med flere billeder af den!

### Diverse data

Efter stelnummeret at dømme, er bilen den nyeste af de cabrio-coach'er vi kender fra Danmark. Stelnummeret tyder på at den har forladt Paris lige omkring årsskiftet 1938/39. Bilens historie, herunder første danske indregistrering, har vi endnu til gode at finde ud af, men den har ganske sikkert været her fra ny, og er blevet indregistreret første gang i 1939.



Bilen var grå og havde indtræk i grønt læder! Indtrækket var dog noget slidt og krakelleret, så Grete fik monteret noget ternet overtræk, der både var pænt og praktisk og nemt at holde rent.

På billedet herunder kan man se at bilen havde separate forstole; så der har jo været lidt forskel fra Hans-Henriks A.E.A.T., der er født med bænksæde og stofindtræk.



Udvendigt er bilen efter billederne at dømme fuldstændig identisk med Hans-Henriks - også når det gælder kallekens detaljer.

Af toldbøgerne kan vi se, at bilen blev indregistreret til Grethe Krag i oktober 1952, selvom Fritz Krag mente at det var tidligere. Hun var netop blevet enke. Fritz kunne desuden huske at bilen blev købt af Bjørn Caning, en bilforhandler som familien kendte, i Sydhavnen i København. Bjørn Caning skulle også selv have haft bilen kørende indtil Fritz' mor købte den - og inden da skulle den have tilhørt den finske ambassade.

Der er god mulighed for, at vi en dag kan komme baglæns i bilens historie ved hjælp af toldvæsenets arkiver.

### Fritidsbil

Grethe Krag arbejdede ikke, og bilen blev udelukkende anvendt i fritiden mens familien havde den. Fritz kørte rigtig meget i den, han er født i 1935 og har i øvrigt boet på Fasanhaven 12 i hele sit liv. Også Fritz' to søstre brugte bilen og mange ture gik til familiens sommerhus i Rørvig eller rundt i landet.

Som vi er bil-gale, så er Fritz fly-gal og har hele sit liv beskæftiget sig med fly og flyvning. Som uddannet civilingeniør har han blandt andet arbejdet i forsvaret og fløjet i alle mulige maskiner, fra Herkules til små hjemmebyggede fly. Mange ture i Citroënen gik til Kastrup Lufthavn, især hvis der var besøg af eksotiske fly, som man kunne køre ud og kigge på. Idag hjælper Fritz til med at holde styr på arkivet på Danmarks Tekniske Museum.





Øverst tv. et par billeder mere fra Københavns Lufthavn samt fra Hundested med Grenaa-Hundested færgen i baggrunden. De øvrige billeder er taget senere; nu er der to baglygter, og afviservingerne blevet erstattet af blinklys. Desværre er dørbundene også begyndt at bule og blomstre lidt...

Måske er det ikke en dansksamlet bil: Den har ikke de sædvanlige danske kofangere, men de kan selvfølgelig være blevet udskiftet, ligesom f.eks. kølgitteret, der jo er af efterkrings-udgave.

Nederst til højre ses Grethe Krag med Volvoen.

Familien havde bilen i omkring 10 år, indtil den blev skiftet ud med en Volvo 544. Muligvis blev den solgt tilbage til Bjørn Caning - og hvad der videre er hændt, står foreløbig hen i det uvisse.

Fritz kunne fortælle mange små og sjove anekdoter om tiden med Citroënen. Blandt andet at venstre side af motorhjelmen havde det med at springe op, men at man som regel kunne få den lukket igen uden at stige ud ad bilen.

Den har nok også været lidt slidt i gearkulisserne; i hvert fald kunne gearstangen sætte sig fast - og så måtte man jo udenfor og rive lidt i forbindelsesstængerne til gearet, for at få det til at virke igen.

Det var jo småting. Én af de bemærkninger vi hørte mange gange da vi besøgte Fritz, var at bilen kørte rigtig godt!

-jmn.





# Skotland

Formanden, kokken og antikhandleren på tur...



Tidligere har Eugenio Lai og Henrik Jacobsen holdt ferie i forbindelse med ICCCR. Selvfølgelig var der også i 2012 enighed om at forsætte den succesrige tradition. Straks var Bjørn Mogensen også med på holdet.

Vi blev enige at det var naturligt at køre videre til Skotland; Henrik i sin varebil, Bjørn i sin grå Normale og Eugenio i cabrioletten.

Ruten var ikke fastlagt fra starten, kun at vi skulle være væk en uges tid, ud-

fordre bilerne i flot og spændende natur af kringlede veje, og få kørt en masse gode traction-kilometer. Af økonomiske grunde valgte vi at køre helt ned til Rotterdam, for at tage færgen til England. Den første overnatning havde vi på den anden side af Elben vest fra Hamburg. Det passer med en dagsrejse fra København, når man kører ad de små landeveje langs vestkysten. I dette område kender vi en campingplads hvor man kan komme midt om natten, meget praktisk hvis en af bilerne driller!





Afgang fra Harrogate



Hmm.... hvilken vej?

Efter det meget vellykkede træf i Harrogate, tog vi af sted, direkte mod nord. Lige efter grænsen i Skotland nåede vi til den første campingplads ved vestkysten - vi havde satset på hovedsagelig at bo i telt. Meget modigt, da Skotland er berygtet for regn, regn og atter regn! Vi havde medbragt den helt store udstyrspakke, bestående af stort villatelt, pavillon, mobilkøkken, grill, krydderier, pottes og pander, samt de mere personlige ting som eget telt, hovedpude, tandbørste, paraply og pas!

Vi spurgte rundt omkring på de lokale pubber hvor de syntes var mest interessant at køre. Det viste sig at være en god ide, så vi fortsatte nordpå ad små



Kokken

**TAD**



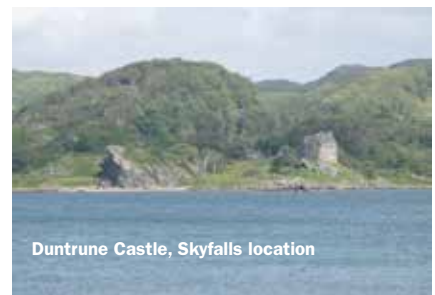
**Afslapning efter en lang dag, ydillisk camping!  
Men der var ingen der havde sagt til os at om morgen ventede hundredevis sultne knotter!**

veje gennem Galloway National Park, for til sidst tage dagens sidste færge til øen Arran, som er på størrelse med Bornholm. Vi kørte øen rundt dagen efter og oplevede den fantastiske natur, ikke mindst forskellen mellem øst- og vestkysten. De to medrejsende vikinger tog også et bad i det ultrakolde vand! Derefter drog vi langs Argyll-halvøen ad små charmerende landeveje for at nå frem til det idylliske sluse-kompleks ved Crinan.

Vi overnattede ved provinsbyen Oban og præsterede at blive væk fra hinanden hele tre gange! Herfra skulle vi beslutte om vi ville videre nordpå mod Fort Williams og Loch Ness. Det ville



Sluser i Crinan



Dunrune Castle, Skyfalls location

Ad små veje på Arran



være for meget med de få dage vi havde tilbage. Vi besluttede i stedet at køre østpå mod højlandet, hvor vi var helt euforisk vilde efter at se de spektakulære udsigter. Men desværre regnede det hele dagen. Eugenio blev modvilligt nødt til at lukke kalechen, og efter 6 timer kørsel uden at have set noget som helst, tog vi en overnatning på et varmt og tørt B&B – for en gang skyld.



Turen skulle finde sit eget "liv" afhængig af vejr og vind, så når man kommer til at køre ad små veje, uden et fastlagt program, giver det mange muligheder for at udforske ukendte steder. Nogle gange var det kedeligt, men de fleste gange blev vi overrasket over hvor flot og spændende der var! Det blev en meget vellykket tur, Skotland er en dejlig udfordring i en traction; skønne veje,





Formanden



Antikhandleren

storslået natur, imødekommende og venlige skotter, et godt bil-turist land. Det kan ganske roligt anbefales.

Vi fik kørt lidt over 4000 kilometer i alt. Selvfølgelig har vi haft små problemer undervejs, men ikke noget alvorligt. Faktisk blev bilerne bedre til at starte og man kunne mærke, at de kørte bedre med tiden, efterhånden som alle de bevægelige dele blev smurt og masseret af de krævende landeveje.

En ren fornøjelse!



Regn i højlandet

Tekst og foto: Bjørn, Eugenio og Henrik





**Historien om én - eller to -  
eller tre cabrioletter  
- med en vis fællesmængde...**

Vi er som bekendt nogle stykker her i klubben, der i årevis har brugt grotesk megen energi på at kortlægge tractorernes historie, herunder de danske cabrioletter. Og vi har samlet megen viden om dem gennem årene.

### Den engelske

En af de biler, som vi ved noget, men ikke alt om, er den der ses her til venstre med nr. 23 på døren.

Det drejer sig om en engelskbygget 7C, altså en "Twelve", højrestyret, og fra 1938. Den blev importeret af en ansat på den engelske ambassade og registreret i september 1939. Under krigen skiftede den ejer nogle gange og i 1944 finder vi Svend Petersen, den kendte Citroënforhandler i København, som ejer. Et par år senere er den registreret til Svend Petersens kone.

Den næste periode, omkring 1950-51 er ganske godt belyst. For det var tiden, hvor Jørgen Egede Søgaard, der var værkfører på værkstedet hos Svend Petersen, brugte bilen til at køre racerløb i. Tilbage i Attraction 197 lavede vi en længere artikel om Søgaards karriere som racerkører (og mange gange Danmarksmester). Her kunne man bl.a. læse om hvordan Søgaard, når der skulle køres ræs i weekenderne, om torsdagen klargjorde bilen med afmontering af alt var der var overflødigt eller skrøbeligt - og montering af en hårdtpumpet racermotor. Ovenpå en strabadserende weekend skulle bilen så føres tilbage til husholdningsbrug, hvilket som regel foregik natten til mandag - så Fru Svend Petersen havde bilen til disposition fra morgenstunden. Ikke de bedste vilkår,



Raceren med Jørgen Søgaard ved rattet, fotograferet foran Citroënbygningen, Sydhavnsgade 16, umiddelbart efter at Søgaard havde vundet Danmarksmesterskabet på jordbane i 1953. Bilen blev skrottet, formentlig samme år. Men hvor kom den fra?

men sådan var tiderne. Biler var en stor mangelvare og racerbiler nok endnu mere. Og priserne på brugte biler var ofte langt højere end på nye, på grund af den stramme importregulering, der gjorde det umuligt for de fleste at købe en ny bil.

Søgaard fortalte i sin tid at der på et tidspunkt i 1951 kom en svært skadet cabriolet ind på værkstedet hos Svend Petersen. Den blev løsningen på genvordighederne med den højrestyrede "konebil": Vraget kunne bruges til at bygge en rigtig fuldtidsracer af - og sådan gik det!

### Den mystiske racer

Søgaard kørte med sin racer i nogle år, og vi har bragt masser af billeder af den. I den første tid havde den små motorcykelskærme på, og alt overflødet var strippet af den. Den blev kørt til og fra løbene på prøveplader, men kunne næppe have klaret et paragraf-13 eftersyn, som det hed dengang. Senere blev bilen mere civiliseret at se på, med rigtige forskærme, kofangere og andre ting - indregistreret blev den også, under nummer K21051.

Men - men! Det er igennem de mange års intens cabriolet-forskning aldrig





Vi må lige ha' et billede mere af Søgaards barske racerbil! Her er det formentlig i Ganløse Grusgrav, jordbaneløb i 1951, hvor Søgaard i den nybyggede racer giver baghjul til en Ford V8 1932 og intet ringere end en Alfa Romeo 1750 GS fra 1931. Sidstnævnte bil findes i øvrigt endnu. Kørerer på billedet er Svend Hauberg, som købte Alfaen i 1946 og beholdt den til sin død i 2011.

Citroënraceren er detaljeret beskrevet i Attraktion 197 - men det kunne jo være vi snart skal gøre det igen, for det er snart 18 år siden. Den var bygget af det forhåndenværende, hvilket var Søgaard forklaring på at den havde Normale-kølgitter, selvom det var en 11 Sport...

før lykkedes os at identificere raceren. Hvor kom den bil fra? En teori gik på, at den kunne være en af de kun to 11BL fra 1938, der oprindeligt har været importeret her til Danmark. Den ene blev hurtigt udelukket, da vi kender ejerne frem til 1953. Den anden, med stelnummer 393.492, var mere sandsynlig, men vi har bare aldrig kunnet finde noget, der forbandt denne bil med hverken Jørgen Søgaard eller Svend Petersen. Så raceren kunne ligesågodt være en tilfældig cabriolet af udenlandsk herkomst - måske endt her på grund af trafikskaden. Dét spørgsmål har vi aldrig regnet med at skulle få svar på.

Men nu forlader vi lige Hr. Søgaard og de to racerbiler for en stund – og vender blikket mod noget, vi har troet var noget andet.

### **"Targa-Cabrioletten" fra Aalborg**

I 2004 viste vi billedet af den lidt mærkelige bil fra Aalborg, taget foran kiosken ved Lillebæltsbroen. Hans-Henrik Sørensen havde billedet fra Ulrik Thomsen, hvis far havde købet bilen som vrag i Tyskland. Han havde et autoværksted, hvor de havde specialiseret sig i at opkøbe og genopbygge mere eller mindre bombeskadede biler. Denne cabriolet skulle have været særdeles



medtaget; ifølge Ulrik Thomsen var ingen del af den længere end en meter. På grund af de mange manglende dele, herunder kælche og -stativ, blev bilen bygget som en slags "targa"-model, med plads til 4 personer og et aftageligt stoftag, der sad fast med tryklåse. Familien kørte i den i nogen tid, hvorefter den blev solgt.

Og dét var så alt hvad vi vidste om den bil i 2004. Vi antog, at det var en Normale fra 1939 - og da flere af de danske Normalers historie er ret ukendt, tænkte ingen ret meget videre over det, indtil for et par måneder siden.

En dag fik Eugenio en henvendelse fra en ven til Ulrik Thomsen. Han havde været i gang med at undersøge bilens historie - og havde nogle toldoplysninger om den, blandt andet bilens stelnummer! Ja - selvfølgelig! Stelnummeret var jo 393.492. Ja - kigger man rigtigt efter på billedet, så er det jo en 11 Sport og ikke en Normale. Det er kun køleregisteret...!

I de oplysninger vi har om bilen fremgår det, at den er indregistreret første gang den 22. maj 1946 til Mekaniker Karl P. Thomsen. Vi har altså haft den oplysning hele tiden, uden at opdage det,

fordi vi tænkte at bilen var en Normale. Og nu kan vi følge dens historie: Vi har registreret ialt 9 ejere frem til 1951, hvor bilen i marts måned bliver indregistreret til en damefrisør Herluf Sanits i Elmegade i København. Et udtryk for periodens hysteriske brugtvoغنsmarked er det nok, at toldvæsenet starter med at værdisætte bilen til 6.500,- kr, men på et tidspunkt kommer helt op på 12.000,- kr.

En anden interessant oplysning er bilens motornummer. Motoren hedder 524.295 - uden bogstaver, hvilket fortæller at der er tale om en fabriksre-

noveret motor; vel at mærke fabriksrenoveret hos Citroën i Paris og ikke i Danmark. Bilen beholder denne motor gennem perioden frem til 1951.

Som sagt køber damefrisør Sanits bilen i marts 1951. Men så bliver den smadret - godt og grundigt! Og der er ingen tvivl om at vraget havner hos Citroënforhandler Svend Petersen, Strandboulevarden, København. Slut med targa-cabriolletten fra Aalborg. Og dog...!

### To bliver til én - eller to - eller hvad?

I juni har Toldvæsenet indskrevet en ny registrering af bilen, der officielt er blevet genopbygget. Der er givet tilladelse til at udskifte karrosseriet med et brugt, nemlig karrosseriet fra bil nummer 1 i denne historie: Den højrestyrede!

393.492 lever således i princippet videre, med sit motornummer 524.295, men da bilen har fået "nyt", brugt karrosseri, bruger man stelnummeret fra den engelskbyggede bil.

Reelt er der selvfølgelig sket dét, at Svend Petersen med Toldvæsenets og måske et forsikringsselskabs velsignelse har fået solgt "konebilen" til damefrisør Sanits! Så det er nok mere rigtigt at sige, at den engelskbyggede bil, var den der levede videre - bare med motoren fra Aalborg-bilen.

Og Aalborg-bilen levede også videre, bare uden stelnummeret 393.492, som må formodes at være udgået at registret. For det vragslåede karrosseri blev naturligvis brugt til noget: Søgaards racer!

Vores teori holdt altså stik; 393.492 blev grundlaget for Søgaards racerbil,



blot får vi nok aldrig at vide hvordan den blev indregistreret - for det har ganske sikkert været under et helt andet stelnummer og for en kort periode, indtil den blev skrottet.

### Hvad der videre hændte...

Damefrisør Sanits blev hurtigt træt af den højrestyrede bil. Allerede i januar 1952 bliver den registreret til en skibsfører i Esbjerg, hvorefter den kører rundt blandt forskellige ejere i Sønderjylland. Fra én af disse har Preben Buchhave for en del år siden lånt billedet her på siden.

Senere blev bilen ombygget og fik roret over i den rigtige side. Men i starten af 70'erne var den i en meget ringe tilstand - den blev handlet til en Citroën entusiast i 1973, men efterhånden opgivet. Senere kom bilen til Sverige og blev gennemgribende restaureret. Idag findes den i Norge.

Unge smarte fyre og deres prægtige maskiner, et sted på Vejle-Kolding kanten i slutningen af 1950'erne. Vi lader Ford V8'en og Folkevognen i baggrunden være - for at koncentrere os om at forstå hvad Y1981 er: En sammensmeltning af Svend Petersens kones engelskbyggede bil (nemlig bilen) - og Aalborg-targaen i form af motoren. Officielt med identitet fra sidstnævnte bil (bortset fra stelnummeret) og reelt med identitet fra førstnævnte bil.

