

ATTRACTION 302

52. årgang · April 2014 · Citroënklubberne 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:

Jørgen Hove

Julius Thomsens Gade 16, 2.th,

1632 Kbh. V. Tlf: 40 20 40 18.

e-mail: tad@7-11-15.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

Slotsbakken 10,

4621 Gadstrup. Tlf: 30 30 56 36.

Værktøjsudlån - vest:

Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle.

Tlf: 75 83 00 49.

Vognregister:

Torsten Laursen Vig

Slotsbakken 10,

4621 Gadstrup. Tlf: 30 30 56 36.

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?og?

Bladet udkommer 4 gange årligt; næste nummer omkring 1. juli 2014.

Deadline til næste nummer: 1. juni!

Medlemsbidrag er mere end velkomne!

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



www.traction.dk

Fra formanden

Mine anstrengelser omkring at nogen kunne bidrage til bladet har givet positiv resultat. Erik Schultz har sendt en fin tekst om livet med de mange biler han har haft. Tusind tak!

Mon er der andre der få lyst til at komme med tilsvarende beretninger eller selvbiografier?

Den ny medlemsliste er blevet sendt til alle medlemmer i to eksemplarer. Hvis man undrer sig over, at der ikke er så mange oplysninger, f.eks. telefonnumre, er det fordi det er jer selv, der skal oplyse tingene til vores digitale medlemsregister på internettet. Er der nogen der vil gerne have ekstra eksemplarer af den trykte medlemsliste, kan den rekvireres hos mig.

Invitationen til sommertræffet er sendt ud til alle medlemmer. Vi beder jer om en forhåndstilmelding! I bund og grund for at kunne booke færgespladser frem og tilbage fra øen.

Betalingen kan ske når som helst, aller senest den 1. Juni. Fra denne dato er det kun dem der har booket og betalt der er tilmeldt til sommertræf.

Ellers planlægningen går fint, sidst i april måned tager vi alle fire fra Sjælland en tur til Bornholm, og besøger Leopold Kopecky og Jørn Appel for at lægge planer for hvad vi skal lave i løbet af weekenden. Vi glæder os til at se så mange tractioner som muligt på Bornholm.

Vi ses derude!

Eugenio Lai

Nye medlemmer

Nils Christian Skarland, Akersbakken 3,
0172 Oslo, Norge

Jens Kildsgaard, Granholmen 31, 2840
Holte.



Bilen er fra 1955, indregistreret første gang d. 19-12-1955. Bilen er the 11B normale og har en 11D motor. Bilen blev oprindeligt købt af en kreditforeningsdirektør og har i sine "yngre år" flere gange været på ferietur til Frankrig. Direktørens datter, Inger Bagger, Viby, arvede bilen og solgte den i 1975 til min far. Igennem mange år arbejdede min far, Finn Kildsgaard, Silkeborg, på at gøre den i stand. Desværre døde min far før bilen blev helt færdig og jeg har nu arvet bilen.

Jens Kildsgaard



Sommertræf

Kender du nogen, som du synes burde inviteres med til Sommertræffet på Bornholm - så er invitationerne (og tilmeldingsblanketterne) nu lagt op på klubbens hjemmeside, hvor de kan downloades i pdf-format på både dansk og engelsk. Men tøv nu ikke for længe!



Fra redaktionen

Officielt er jeg jo ganske alene, men diverse opråb har jo indtil videre givet fint pote. Tak for alle bidrag! Og så er der jo denne mand. Han svigter aldrig, selvom det ofte er meget sen nat, når sidste hånd lægges på bladet!

-jmn.



TAD-aktivitetskalender

April

Klubmøde i Taulov

Den 3. april hos René Christensen.
Tema: Justering af vægten på hjulene.

Vi mødes mellem kl. 17 og 19.

Tilmelding senest 27/3 på tlf:
75 56 32 09.

Klubmøde i Roskilde

Fredag den 11. april, kl. 20.

Sæsonens sidste - på Elisagårdsvej i Roskilde. Tilmelding unødvendig.

Forårsklargøring

Tag din bil med - og kom til Thomas Bødgers værksted, lørdag den 26. april, ankomst ml. 9 og 11. Skift olie og tændrør og/eller drik en kop kaffe. Tilmelding til Jørgen Hove på tlf. 40 20 40 18 eller tad@7-11-15.dk, senest 18. april.

Forårsskovtur øst

Søndag den 4. maj. Se hjemmesiden!

TAD Stumpemarked

Lørdag den 10. maj hos Olav Fredslund. Infor følger på hjemmesiden eller ring Olav på tlf. 86 87 75 45.

Madpakketur i Nordslesvig

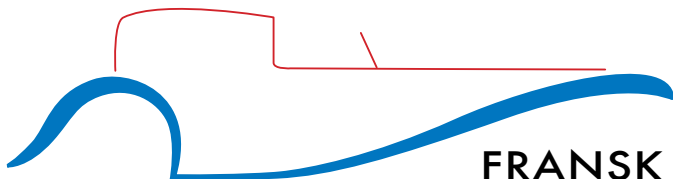
Arrangeres af Jørgen Krogh m.fl. Tilmeldingsfristen er overskredet. Se evt. hjemmesiden.

TAD SOMMERTRÆF 2014

22-25. august. Se her i bladet - husk forhåndstilmelding.

Flere informationer og arrangementer og en ajourført kalender findes altid på:

www.traction.dk



FRANSK BILTRÆF 2014

Pressemeddelelse, Marts 2014

Fransk Biltræf har fået et nyt samarbejdspartner i 2014. Gisselfeld kloster har besluttet at ikke holde det årlige "Klassisk Motorshow" fremover. Vi er derfor nødsaget til at finde et nyt sted hvor vi kan holde fransk biltræf.

Valget er faldet på Gavnø Classic Auto-jumble, som nu kører på den 26. sæson.

Vi glæder os til det ny samarbejde med Gavnø.

Fransk Biltræf holdes søndag den 15. juni fra kl. 10.00 til 17.00.

Tilmeldingen til træffet kan ikke ske via vores hjemmeside i år, vi henviser til Gavnøs hjemmeside.

Vi arrangører bliver jævnligt underrettet om status for tilmeldingerne, så vi er helt ajour mht. hvor mange biler der kommer.

Som de foregående år gør vi meget ud af at opstille bilerne. Årets tema er ikke besluttet på nuværende tidspunkt.

Vi glæder os til at se så mange franske biler på Gavnø som muligt.

Med venlig hilsen

De danske klubber for franske biler

www.franskbiltraef.dk



En hilsen fra Sydfrankrig...

Har lige været en tur i Nice og Vence med Thomas og hans kæreste Joy.

Søndag 2/3. kørte Thomas og Joy fra huset i Vence til Isola 2000 for at stå på ski.

Men jeg tog en bus til Saint-Paul de Vence, hvor jeg så en flot hvid cabriolet stå udenfor den kendte restaurant La Colombe d'Or.

Ejeren har sikkert været inde at spise frokost på restauranten.

Bodil Bødker





Retromobile 2014

Her er et par billeder fra årets Retromobile i februar. Retromobile er altid en oplevelse værd, og i år var ingen undtagelse. Citroën Heritage's stand var suverænt den største og flotteste, og det er godt at se, at Citroën trods krisen mere end nogensinde trækker på det historiske.

Temaet i år var "Familiales" og de franske klubber havde alle udstillet diverse familiale-modeller, lige fra C4/C6 og til CX.

Traction Universelle viste to stk.: En familiale fra januar 1936 og en af de sidste, fra juli 1957.

Fint at se, både hvor ens og hvor forskellige de to biler er, med over 20 år imellem sig.

Citroën viste som altid en nyere bil og så lidt guf fra Conservatoriet: André Lefebvres "C10" en sjov lille dråbeformet minibil fra 1956. Den unikke prototype har de desværre "restaureret" med nyt interiør, lak og sort gummihud - hvorved den fuldstændig har mistet sin autensitet.

Citroën solgte i øvrigt én af ECO2000 prototyperne på auktion. Den gik for knapt 100.000 kr. Heldigvis er der gemt en tilsvarende bil på Con-

servatoriet. På samme auktion fandtes også en noget uoriginal og overrestaureret 11BL Cabriolet, men den blev ikke solgt. En DS23 Pallas fra 1974 kunne trække godt 40.500 euro - men den dyreste Citroën var en SM Cabriolet "Mylord". Den blev solgt for ikke mindre end 548.320 euro, eller godt 4 millioner kroner. Gak gak.

ACI's stand var en del af "Village Citroën" og var bl.a. bemandet af arrangørerne af det kommende EuroCito.

-jmn.



TAD værkstedsdag i VALBY

Den traditionsrige marts-lørdag hos John i Valby var velbesøgt - 19 TAD-medlemmer! Nogle var mere arbejdsomme end andre, men alle havde det hyggeligt. Som det ses, var der også vin på bordet, nemlig klubvinen fra TADs 5-års jubilæum - som vi dog af gode grunde afholdt os fra at nedsvælge. Til gengæld var der som altid masser af kaffe, rundstykker - og ikke at forglemme: Johns legendariske frikadeller. Stor tak til John - for endnu engang at lægge hus til et arrangement, hvor det sjove forenes med det behagelige!

-jmn.



Erik Schultz

Biler jeg har kendt... Sprede erindringer gennem 80 år

Mon ikke alle ældre medlemmer af klubben kender til Erik Schultz, der ikke blot har været med siden klubbens spæde start. Entusiasmen går meget længere tilbage, blandt andet som medlem af vores svenske søsterklub. Erik var også den første, der forsøgte at kortlægge bilerne i Danmark: I 1974 lavede han en registrering af 15six'ere, Cabrioletter og Coupéer samt Familialer i Danmark. Den liste har været et vigtigt bidrag til de oplysninger vi har samlet idag.

I denne artikel fortæller Erik om sit lange liv med Citroënerne!

Jeg er årgang 1931. Min far var landsbylæge i Bredebro med et distrikt fra vesterhavet og halvvejs til Løgumkloster og lige så langt den anden vej. Dengang kom lægen mest til patienten, ikke omvendt - transportmidlerne var cyklen og hestevognen. Min far kørte Ford V8.

En dag blev han standset på ruten af en mand med tandpine. Han rullede ruden ned og kiggede ham i munden. Så

rakte han ud efter tangen i lægetasken, trak tanden ud, rullede ruden op og kørte videre.

I 1939 købte han den nye V8, to-personers med kaleche (næsten british racing green). Problemet var, at der var ikke plads bag forsædet, så ungerne var henvist til svigermorklappen i al slags vejr.

Krigen

Benzinrationeringen tvang Forden i garagen. Derefter fik vi en Morris Minor (blå og sort), der blev udskiftet med en Fiat 500 topolino med rulletag, rød. Den blev jeg godt nok lun på - og er det stadig.

Men, men... det endte med en lille motorcykel, nærmest en knallert, en Hamlet. Med lægetasken bagpå gik det derudaf i al slags vejr. Men jeg lærte da i smug at køre på motorcykel, der var jo ikke noget politi.

Efter krigen

Mit første møde med Citroen var i 1945 eller 46. Lillebilmanden (taxamanden) hed Hundewath og havde en Familiale. Uden at kende navnet ved jeg det, for vi drenge fik en dag et lift fra skolen i Tønder og hjem i den. Og den havde klapsæder og et gulv som en balsal, og det var en stor og spændende oplevelse at køre i denne anderledes, brede og flade bil.

Der var to dyrlæger i Bredebro. En tysk, Bentin og en dansk, Westermann.

For det halve af befolkningen var jo hjemmetyskere, så der var kunder til dem begge.

Tyskerens Opel Super Six var udtjent, og han anskaffede sig det eneste rigtige - en Citroen 11 Sport, lysegrå. Om han var glad for den vides ikke, man talte ikke sammen henover kulturskellet.

Men danskeren! Han købte en (konfiskeret?) militærfarvet Horch V8 med kaleche! Noget af en kampvogn! Se filmen "Battle of Britain", hvor Reichsmarschall Herman Göring lader sig befordre standsmæssigt i sådan en! Det var der stil over! Den blev Westermann (og hans pengepung) nu hurtigt træt af og købte byens første Volkswagen.

I 1952 skiftedes Forden ud med en Peugeot 203 med kaleche og læderindtræk, det var en dejlig bil. Mange år senere købte jeg en magen til, til min søster, men den gik al kødets gang.

Min første bil

Noget af min første løn investerede jeg i en bil i 1959. Ja, bil og bil. Det var en nedslidt 2CV varevogn, årgang ca 1950 med 9 heste, når de var hjemme. Gulvet under førersædet var rustet væk, men krydsfiner er også godt. Affjedring var der heller ikke meget af. Den gik max 50 km/t, men ikke i modvind, og der var kun een stilling på speederen - i bund. På et vikariat i Sverige en vinter var den fast parkeret på toppen af bakken, for den kunne ikke starte i frostvejr.

Men! Man var i tørvejr og der var plads til en barnevogn bagi. Og min selvejerfølelse er nok aldrig overgået siden!

Men jeg var stadig en fattig student med familie, og der var ikke noget der hed SU. Olien begyndte at lække ud

gennem det forreste leje i krankhuset (hedder det det?) En ny motorblok?! Utænkeligt. Den geniale mekaniker følte med mig. Mod betaling af kun arbejds løn anbragte han en tynd skive på akslen forrest i huset (der var plads pga. slid) Skiven centrifugerede olien op. Bilen var tørlagt! Genialt!

Ved den her tid blev jeg nok Citroenmand. Der var dengang ikke andre bilmærker, der siden 1934 så konsekvent havde forfulgt den løsning på alle områder, der teknisk var den logiske, uanset kundernes modeluner. Det gav de bedste køreegenskaber.

Dertil kom karosserier, der lige siden 34 var æstetiske mesterværker. Og så at have den frækhed at lande et rumskib ved navn DS 19, og så satse hele butikken og fabrikkens fremtid på, at kunderne gad købe det! Her er hvad vi mener, take it or leave it! Respekt!

Den første B11

I 1961 fik jeg råd til en brugt B 11 normale, lysegrå. Ford i Aarhus var glade for at slippe af med det der skidt med forhjulstræk. Herlige stunder for hele familien i et par år.





D-modeller

Men så måtte det jo ske. Jeg brændte varm på en ID 19 1958 i 1963, koksgrå. Jubel. Lange ferieture, bl.a. helt op til den russiske grænse i Norge og hjem gennem Finland. Ikke en mislyd.

Den var som skabt til de nordskandinaviske grusveje - det var før asfaltens tid. Og med karossen i højeste position gik det derudaf gennem det øde vejløse landskab på jagt efter en god teltplads for natten, alene, midt i ingenting.

Men man lærte hurtigt at køre ud i rabatten og holde stille, når man mødte en bus, for den holdt kursen støt midt på vejen - den skulle ikke ud i nogen rabat! Der var tit langt ned.

I Nordnorge var Riksveien afbrudt af Lyngenfjorden, men forbundet af en stor bilfærge. Oppe på dækket nød vi det gode vejr, med Tine, et år og ni måneder gammel, behørigt tøjret i en hundesele. Et øjeblik uopmærksomhed... jeg troede du havde... Tine strøg under rækværket og stod på kanten og kiggede 20 meter ned i det kolde ishav. Den tid der gik inden jeg havde fat i hende er de længste sekunder i mit liv.

Så det blev alligevel en god ferie. Og Tine... ja hun er nu en dame i 50'erne.

Herefter gik det slag i slag. Den rustede op. Ny, brugt, ID 19, som holdt nogle år. Rust.

I 1972 købte jeg en DS 21 Pallas årgang 1968, sort læder, sølvfarvet.

Vi havde fine ferieture til Italien og Norge i den. I skærgården nord for Trondhjem så vi på kortet en vej nordpå

langs kysten, som vi fulgte. Men den endte blindt, i et lille fiskerleje. Vi så et færgeopslag i butikken og spurgte en meget fåmælt købmand, hvornår færgen gik. "Her kommer ingen færge!!" vrissede han. Lang tavshed. Modet sank. "Her kommer en båt!", smældede han så omsider. Og båden kom, og svup, kom bilen på dækket med en kran, og det gik nordover gennem skærgården til et andet lille fiskerleje.

En ung amerikaner i et VW rugbrød på den store Europatur kom hen og spurgte om hvor vi mon nærmere befandt os. Hans Europakort var på størrelse med et postkort. Jeg anbragte en finger på Norge og sagde: her! ...men jeg ku nu godt lide hans måde at rejse på.

På hjemvejen passerede vi Lillehammer, da en israelsk Mossad agent kom for skade at skyde et forkert offer. Men vi var nu ikke i skudlinien. Norge er et dejligt land!

Pallasen holdt til 1978. Rust.

Så købte jeg en DSpecial 1974. Jeg var klar over at det nu var sidste udkald, da produktionen var indstillet i 1975.

Jeg var glad for den og for dens større enkelhed og oprindelighed i forhold til Pallasen.

Enkelhed javel. På en ferie i England med hele menageriet gik den pludselig i stå. Bum. Selvfølgelig langt ude på landet! En lørdag! I en fransk bil! Og der var ikke et hus at se. Jeg kiggede under hjelmen. Suk. Der var en stor byggeplads og den eneste der var synlig var en mand oppe på en mega jordfræser, han stoppede og kom ned og

jeg forklarede. Han gik lige hen, tog en tynd ledning med en sko på enden og anbragte den.

Skidtet startede! Det var ledningen til omdrejningstælleren, der var faldet af. Jeg kunne have... nåh nej, ikke mellem voksne mænd.

Så i 1988 stillede jeg den på stald til bedre tider og gik over til småbiler. I 2006 blev den trukket ud i lyset, og efter et år blev den med gode venners hjælp fuldstændig restaureret og er nu i de absolut bedste hænder hos en god ven.

Men jeg kunne ikke nære mig. Hver gang jeg så en B11 kiggede jeg langt, som efter en gammel kæreste.

Traction Avant...

I 1970 købte jeg en smukt ældet B11 Berline hos et ældre ægtepar i Langaa. Den skulle have et godt hjem, så efter et par år overgik den til Finn Lyster,

som gav den hele turen. Det er den der hedder Sorte i dag.

I 1973 så jeg en avisannonce: Familiale til salg. Jeg tænkte på gamle Hundewath. Der var bare det, at den stod på Bornholm.

Jeg ringede: Ja, den skulle koste fem kroner. Men jeg måtte selv besørge fragten! På dækket af en fragtbåd kom den i land på kajen i Aarhus en regnfuld novemberaften. En rusten bil, OK. Men fuldstændig intakt!

Jeg fik den opstaldet mens jeg gik i tænkeboks. Det var jo et stort projekt. Og så kom Ole Meldgaard. På et løfte om at restaurere den og for 5 kroner fik han den. Og han holdt løftet. Den blev fuldstændig som fabriksny.

I 1970 så jeg en annonce i Jyllands Posten (jeg har den endnu) Det var 2 linier under Brugte biler: "Citroen sportsvogn med kaleche sælges."





Rosa i 1970

Jeg fandt den under et halvtag på Djursland ved en sphagnumfabrik. En normale cab. En ynk at se.

Jeg brugte en uge på at overveje, om det var forsvarligt at give 2000 kr for vraget.

Men jeg slog da til. Nødvendige undervognsrep. Nyt indtræk. Farve british racing green. Bevaret kaleche og voksdugsmøbler, siden udskiftet med lædermøbler og med ny kaleche. Jeg kunne ikke lade være med at kalde hende Rosa. Jeg tror ikke, jeg vil fortælle hvorfor... Og smuk var hun.



Sportsvogn sælges
 Citroën Berlina 11, årg. 39 med kaleche og bagklap sælg. Tlf. (06) 48 63 63.



Erik sammen med
Bjørn Mogensen,
Sommertræf 2010



15six på bedding...

Og så skal jeg ellers love for, vi var kørende i mange år ! Og på en god dag kunne vi være fire voksne og fem-seks børn og en Newfoundlandshund. Vis mig en sportsvogn der kan slå den.

Og så gik det ellers derudaf til B11-træf herhjemme og i Sverige, med mange herlige mennesker og oplevelser, og hun var også en tur i Holland med vennerne. Men ellers var det hjemlige ture med familien, på lange soloture var jeg bange for at få hende stjålet. Bilen ejes i dag af Bjørn i Helsingør.

Da vi boede på Sjælland for 40 år siden besøgte jeg tit Erik Kelsted i Hareskoven. Han var et orakel inden for B11/15 og meget morsom at besøge. I 1970 købte jeg en B15 52 af ham. Senere også en ualmindelig flot B11 senere 56 med den sidste nye motor. Den skulle også have et godt hjem, men køberens misligholdt den desværre.

Men B15'eren, som vi døbte Sixten, havde vi glæde af i mere end 20 år.



Der var plads til den store familie med hund og kat. Og at sidde bag rattet i en B15 er bare så fedt og kan ikke sammenlignes med noget andet! Absolut ikke! Det ved vi, der har prøvet! Og den blev brugt som arbejdsvogn og førte sig støt og urokkeligt frem gennem al slags vejr og føre, sommer og vinter, det var lige fedt!

Da jeg til sidst var nødt til at sælge den, var der ingen danskere der gad købe den, så den gik til en mand i Varberg.

Gamle minder rustner ikke.

Men det gør biler, hvis man ikke passer på dem.

Jens Erik Schultz



Sixten



11 Sport 1956 i meget flot stand, udstyret med 15six-kofangere og hjulkapsler fra en D-model - begge dele var ikke ualmindeligt i 70'erne.

Herunder endnu et foto fra Sommertræf 2010; Erik i samtale med Peter JJ.



En Traction Avant Combi 1953

Som nævnt i sidste Attraction, så er min evige billedjagt p.t. intensiveret på grund af det kommende bogprojekt. Via Facebook fik jeg forbindelse med Finn Skaaning, som har bidraget med dette fine foto af en 11 Sport varevogn, tydeligvis en serie 2, årgang 1953.

I sommeren 1952 kom der nye regler, som muliggjorde indregistrering på sorte nummerplader mod betaling af halv omsætningsafgift (papegøjepladerne blev først opfundet i 1957). Herefter var det muligt at få varevognen leveret med tilladelse til transport af personer i varekassen. Biler, der skulle indregistreres på disse vilkår havde altid halv adskillelse til varekassen samt passagersæde, der kunne vippes frem, så man fik adgang forfra. Det blev også tilladt at have rude i bagdøren, men der måtte stadig ikke være sideruder. Desuden var det lovbealet, at bagdøren i varekassen ikke måtte kunne åbnes indefra.

-jmn.

Finn Skaaning har skrevet følgende historie om sin fars Citroën:

Min far, John Skaaning, var i en årerække privatchauffør for Direktør Hallager i Caltex/Tecaco. Da Hallager døde kom min far til at vedligeholde diverse benzinstandere, og kom ved den lejlighed ud på Magasin's garageanlæg på Amager, Jenagade 17.

Her var en Kaptajn Sæby, der havde taget sig af kørselsafdelingen hos Maga-

sin, som syntes det ville være en god ide at ansætte min far, som Garagemeester, til at varetage Magasin's vognpark. Min far var dog ikke tilfreds med titlen, og fik den hurtigt ændret til Værkfører. Det skete ca. 1953.

Den gang havde Magasin garageanlægget i Jenagade, samt en pakkecentral på Sundholmsvej. Der var garager til vognen begge steder. I Jenagade var der ca. 20 små garager, 6 mellemstore garager, et stort værksted og en stor vaskehal. Chaufførerne mødte kl. 7.30, og kørte så over til Sundholmsvej for at pakke bilerne.

Bilparken bestod af ca. 20 Citroen HY, et antal lastvogne, og så 2-3 Citroen Berllner-model, som dels blev brugt af nogle repræsentanter der kørte rundt med gardinprøver, samt den Citroen min far fik stillet til rådighed.

Den var indrettet med en form for "bænk" med ryglæn bag forsæderne, hvor jeg har tilbragt mange herlige ture, da min far frit kunne bruge bilen privat, og vi derfor har været på flere ferier i bilen.

Det var en skøn bil, som bare altid var kørende, og min far brugte den til at køre rundt til evt. biler der var gået i stykker, ja, den blev også brugt til at trække en HY hjem til garageanlægget, hvis min far ikke kunne reparere den på stedet. Når så bilerne kom hjem fra dagens ture, kørte de hen til benzin tanken og tankede op til næste dag.

HY'en var indrettet til at kunne rumme en stor "reol" som var pakket i løbet af dagen på Sundholmsvej, så chaufføren blot om morgenen kunne trække denne "reol" ind i bilen, fastgøre den, og var så klar til udbringningen. Og det var en praktisk indretning, da chaufføren kunne finde de enkelte pakker indendørs i vognen, hvilket jo var rart i dårligt vejr.

Min fars Citroen kørte i mange år, og pløjede sig gennem alt. Lige overfor indkørslen til garageanlægget var der en ubebygget trekant, og en gang hvor der lå godt med sne, ville min far se hvor meget bilen kunne klare, og kørte ind i den høje sne, men bilen bare tyggede sig igennem.

Ca. 1964/65 skulle min far have en anden bil, en Ford Taunus 17 M van, og solgte Citroen for kr. 500,-, jeg var godt sur, for få år senere ville jeg fylde 18 år, og det ville have været pragtfuldt at kunne have haft denne bil som min første bil, men sådan blev det altså ikke.

Jeg har selv flere gange kørt min fars Citroen, selvom jeg ikke havde alder til at have kørekort, men min far syntes det var godt at jeg kunne, dette skete som regel vi var på ferie, så faktisk har jeg altså kørt Citroen Berlliner, og den var faktisk let at køre.

Finn Skaaning



Billederne er taget i 1956. Den mindste af de to drenge er Finn. Her er de to billeder kopieret sammen til ét (for sjov) - øverst ses bilen - et udsnit af det venstre billede. Det har sikkert også været Finns far, der stod for vedligeholdelsen af de fine benzinstandere.

Kigger man rigtigt efter, kan man se at bagruden er indfældet i bagdøren, hvilket tyder på at den ikke er eftermonteret. Vognen kan altså sagtens have været leveret som "combi" fra ny. Og så er der B15-hjulopsler og fine Scintex-baglygter - helt i tråd med tidens mode. Bemærk også de helt originale banan-bagkofangere, som Citroën monterede på samtlige varebiler fra ny.



Klubtøj med logo

Klubben har, som det blev præsenteret på sommertræff 2013, indkøbt hvide T-shirts og sorte sweatshirts med TAD-logo og i god "håndværkerkvalitet". De føres foreløbig i størrelserne: S, M, L, XL, XXL.

Tøjet kan købes gennem klubbbutikken til følgende medlemspriser:

T-shirt: 40,00 kr.

Sweatshirt: 100,00 kr.

Henvendelse til Erik Hougaard, 40340049.



Dyt fra Societetet!

Krybebaands Societetets ærede vogn, Kegresse P17E 1933, er nu ved at være igennem en længerevarende teknisk restaurering, med blandt andet helt nye krybebånd. Her ses den i interaktiv tjeneste i den Københavnske trafik på en prøvetur i Februar.

Der forestår endnu diverse karrosseri-arbejde: Bagskærm og lad, vindspejl og andre småting, samt enkelte tekniske justeringer, før fenomenet er klar til at indtage mere kuperede arealer. De fem ærede næstformænd forudsiger at dette vil kunne opleves inden årets udgang.

