



ATTRACTION 303

52. årgang · Juli 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

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

Deadline til næste nummer: 1. september!

Medlemsbidrag er mere end velkomne!

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



www.traction.dk

Fra formanden

1934-2014 – netop de 80 år der er gået fra Tractionen første dag.

For at fejre de 80 år giver klubben som bekendt et tilskud på 1000,- kroner til alle de medlemmer som deltager til årets sommertræf på Bornholm i en Traction. Der er tilmeldt 57 ekvipager til sommertræffet, og ca. 41 af dem vil få tilskuddet. Meget imponerende!

Jeg glæder mig til at byde velkommen til alle jer der kommer til Bornholm. I træfgruppen har vi bestræbt os på at lave et godt og afslappet træf.

Sol og varme får vi nok af, det er jo Bornholm!

Vi ses!

Eugenio Lai



Nye medlemmer

Annie og Steffen Petersen
Mallehavevej 12, 4880 Nysted.
11 1954



Fra redaktionen

Så har vi igen et nyt blad på gaden. Som enlig bladredaktør er jeg altid glad og taknemmelig for indlæg, store eller små, til bladet. Selv om man måske skulle tro det, så er det altså ikke nødvendigt at være bestyrelsesmedlem, hvis man vil have sit bidrag med! Her skal derfor lyde en meget kraftig opfordring til enhver, som er medlem af klubben, og som går og roder med de gamle Citroënbiler. Dét du laver interesserer mange andre! Brug dog bladet til at fortælle om det. Denne gang har jeg som redaktør gjort det - og skulle det ikke være interessant i dine øjne, så tænk på at der ved deadline for dette nummer ikke var én eneste person, der havde sendt noget som helst til bladet. Jeg minder lige om, at vi er ca. 200 medlemmer.

A propos artiklen om redaktørens egen varebil, så er det håbet, at den kan være en passende optakt til et par artikler i de kommende numre om motorrenovering. Der arbejdes på sagen.

Men tilbage til bladet. Der er groft taget to forskellige arbejdsområder. Det ene er det rent redaktionelle, det rene skrivearbejde samt indsamling af stof. Det andet er selve den grafiske produktion af bladet i form af layout og klargøring til trykkeriet. Begge funktioner behøver ikke nødvendigvis at hænge på én person.

Situationen som den er nu, er helt enkelt uholdbar. Jeg kan ikke både være redaktør og lave grafisk produktion (mit erhverv) samtidig med at jeg, som til-

fældet har været det med dette blad, er nødt til at tilsidesætte betalende kunder i mit firma. Nu er det ikke kun min fritid, det går ud over.

På den kommende generalforsamling bliver vi nødt til at revurdere klubbens ambitioner med bladet og finde en løsning for fremtiden.

Ikke mere piveri for nu! Køresæsonen er i fuld gang, hvilket også ses af indholdet. Og vi har det bedste i vente: Sommertræf på Bornholm, med masser af tilmeldte! Det er bare at glæde sig!

- Jens MN.

Fra kassereren

Tak til alle de mange som har betalt kontingent. Skulle du være en af de få som ikke har betalt endnu, vil det spare på kassererens og klubbens resurser hvis du skynder dig at få det ud af verden, tak. Der har allerede været tilgang af fire nye medlemmer i år og kun en udmeldelse, så hvis alle betaler, ender vi på over 200 medlemmer, hvilket må siges at være meget flot.

Regnskabet for 2013 gav et overskud på 12.000,00 kr, som må betegnes som tilfredsstillende, 2014 ender selvfølgelig i minus p.g.a. beslutningen om at yde tilskud til Sommertræffet på Bornholm, men det er jo helt bevidst i forlængelse af div. diskussioner på generalforsamlingerne. Alle som tager til Bornholm ønskes et godt træf.

Med venlig hilsen

Hans-Henrik Sørensen



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 klubbutikken til følgende medlemspriser:

T-shirt: 40,00 kr.

Sweatshirt: 100,00 kr.

Henvendelse til Erik Hougaard, 40340049.



KØB & SALG

Sælges:

2 stk. Michelin pladefølge til Citroën A eller B model. Fælgene måler 43,3 cm Ø, bredde 10,8cm. Der er ihugget et nummer: 943056 og hjulpladen er næsten plan - kun svagt hvælvet.

Pris 400,- kr./stk.

Gunnar Andreassen
Østergade 39, 5874 Hesselager.
Tlf: 40839869.



TAD-aktivitetskalender

August

TAD SOMMERTRÆF 2014

22-25. august. Bornholm.

TAD generalforsamling

Hermed indkaldes alle medlemmer af Traction Avant Danmark til klubbens ordinære generalforsamling, der afholdes søndag den **24. august 2014 kl. 10.00** på Storløkke Feriepark, Genvej 3, 3770 Allinge.

Dagsorden ifølge klubbens vedtægter.

Alle medlemmer er velkommen på generalforsamlingen, uanset om man deltager i sommertræffet eller ej.

Med venlig hilsen bestyrelsen

September

Torsdag d. 3. september: Klubmøde hos Jens Ole Høyem, Storgaden 25, 6052 Viuf. Vi mødes mellem kl 17 og 19. Tilmelding senest 28/8 på tlf. 75574660

Oktober

Torsdag d. 2. oktober: Klubmøde hos Bent Andersen, Sejmoosevej 2, 6440 Augustenborg. Vi mødes mellem kl 17 og 19. Tilmelding senest 25/9 på tlf. 74473402

November

Torsdag d. 6. november: Besøg på Sirius observatoriet, Torvegade 8C, 7100 Vejle. Mere info i næste blad – eller se mere på klubbens hjemmeside:

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

www.traction.dk

Skovtur 2014

• • • ØST

Den årlige skovtur i det østlige Danmark gik til Asserbo Slotsruin. Vi var godt 20 personer og lidt over halv så mange biler.

Bente og Henrik Brogren havde inviteret til morgenkaffe i carporten på Henningsens Allé i Hellerup, hvorfra der er ca. 60 km til bestemmelsesstedet. Morgenluften var kold, så vi blev ikke hængende ved morgenbordet, men det lunefulde danske vejr bød heldigvis på mere og mere varme og sol i løbet af dagen.

Turen gik ud af København og Nybrovej førte os op mellem Bagsværd Sø og Lyngby Sø, og kortet havde kækt vist, at vi kunne køre ad Kulhusvej gennem Storskov syd for Furesøen, men i det virkelige liv, var der motorkørsel forbudt gennem skoven. En rask beslutning, og vi kørte bare ind i skoven alligevel – en strækning på ca. 3 km. Vi mødte kun smilende mennesker, skønt vi støvede og kørte, hvor vi ikke måtte. Efterhånden som vi nærmede os Frederiksborgvej steg frygten for, at det hele ville ende ved en lukket bom eller anden hindring, men i stedet endte vi på en fin parkeringsplads med udkørsel til Frederiksborgvej.

Vel ankommet ved målet for turen, Asserbo Slotsruin, underviste Peter Ahrendt os i fortidens udvikling af det lokale landskab, om oversvømmelse i 1714 og sandflugt og bygning af kanalen mellem Arresø og Roskilde – alt på levende og spændende vis.

Ruinen af slottet er ca. 900 år gammel, har været beboet af bisp Absalon og byder på murrester og voldgrav, og udgjorde en glimrende ramme om hyggeligt samvær og indtagelse af vor medbragte mad og drikkevarer.

Borgen har været i brug til slutningen af 1600-tallet, hvor også den blev offer for sandflugten, så den måtte rømmes og sandede til. 250 år senere gravede man ruinen ud, men først for ca. 40 år siden blev anlægget genskabt af Nationalmuseet til det, som vi ser i dag.

Ud på eftermiddagen drog vi hver til sit efter en dejlig dag sammen og en dejlig køretur.

Jørgen Hove





Fotos:
Jørgen Hove, Eugenio Lai



Skovtur 2014

• • • VEST

Madpakketuren 24-25. maj

Der var 24 deltagere fordelt i 13 biler.

Vi mødtes på Skamlingsbanken til fælles morgenbord. Jens Ole startede dagen for os med at spille "Jeg har tumlet mig i leg på Skamlingsbanken..." og bag efter blev der drukket, spist snakket og sunget fællessang inden vi kørte samlet til Christianfeld.

Der var guidet rundvisning i gennem byen og med god forklaring til dens historie og en fin beskrivelse af Brødre-menigheden, der har sat deres præg overalt i byen.

Der var også tid til en fadøl og snak med de lokale.

Herfra gik turen til den lille by Hjernedrup, der er udstyret med en alle tiders picnic-pavillon, hvor vi spiste den medbragte frokost. Bilerne blev rigtig beundret af gæsterne i den nærliggende forsamlingshus.

Sidste del af turen gik vest om Haderslev Dam, lige forbi Preben Nottelmanns legestue, for at slutte på Danhostel, pragtfuldt beliggende på sydsiden af Dammen. Indkvartering på værelser og i hytter, kaffe og hjemmebag på plæ-

nen, masser af snak og lidt smørelse til halsen inden vi gik til festmiddagen.

Dagen sluttede med socialt samvær med hvad dertil hører.

Efter morgenkaffen blev der pakket og læsset biler, og folk kørte hver til sit.

Vejret var i orden til dette års madpakketur; men det var alt det andet så sandelig også. Ingermargrethe og Jørgen Krogh havde arrangeret en rigtig vellykket tur.

Stor tak til dem.

Knud O. Pedersen





Nyt fra Tikøb

Det er efterhånden længe siden vi har kunnet læse det sidste afsnit af Cabriolet-følgeton'en hos Stig Larsen i Tikøb. Det er der nok et par grunde til. Der er kommet et par ting ind i mellem: En 15six, som Stig har overtaget fra Peter Schmidt Jensen, og som stadig er under renovering, en benzintank som er blevet totalt gjort i stand og indrettet til blikkenslagerværksted, og så er der nogle stykker gammelt jern. De ses på billederne her i form af noget der ligner endnu et Cabriolet-projekt. Endnu et vrag - eller snarere noget af et vrag - befandt sig nemlig i Henrik Jacobsens lade. Stig har nu fået det hjem og på kort tid fået svejset fragmenterne så

meget sammen, at man nu kan tale om et karrosseri!

Det minder om trylleri, men her er tale om godt håndværk. Det er til at forstå, når man tænker over det - hvad der kan være sværere at begribe er hvor Stig får energien fra!

Den første Cabriolet er der ikke sket så meget med siden sidst, men den står på hjul og er meget tæt på at være klar til maling. Så lige pludselig...!

- jmn.

Se billederne på næste side >>>





Fra de gamle fotoalbum - Bornholm Special

I anledning af det forestående sommertræf på Bornholm tager vi lige et par interessante gamle billeder fra solskinsøen.

Siden 1930 og indtil centralregistreringen af biler begyndte efter 1966, har de bornholmske nummerplader været kendetegnet ved bogstavet J.

I 1958, da man pr. 1/4 indførte to bogstaver, blev det så til kombinationen JA.

Bilen her på siden er en 11 Sport, fotograferet i 1957 – man kan se, at den ikke er helt ny, så mon ikke det er en 52 eller 53'er. Om damerne er i gang med at polere lakken eller om de bare slås om et tørklæde, melder historien

desværre ikke noget om - men det er i hvert fald et fint billede af bilen - enkel og original og uden pjat!

En detalje, som tyder på at bilen er fra 1952 kunne være den franske "nummerplade", der stadig sidder på forforkangeren, under den bornholmske emaljerede.

De to fotos af J3630 kommer fra Bente Larsen, som ses med den lyse trøje. Billederne af taget af hendes mand Knud, og Sporten tilhørte et vennepar.

Samme Knud og Bente havde den anden bil på billederne. Det er ikke til at se det, men det er en 11 Normale Cabriolet fra 1937. Og jada, vist er det bilen, der dags dato tilhører vor formand, Eugenio Lai!

Bilens historie blev detaljeret beskrevet i Attraction nr. 264 (2006). Men her var der hul: Hvem var den bornholmske ejer i 1958? Det har vist sig at være den samme, som i 1961 havde bilen registreret i København: Frisør Knud Larsen. Eugenio har lovet, at der er flere billeder og mere historie på vej!

-jmn.



Her sidder Bente Larsen i Cabrioletten, der på dette tidspunkt er lidt over 20 år gammel. En detalje afslører, at den er fra før 1938, nemlig de smalle bagskærme. Men det vides også, at bilen allerede i 1939 havde fået monteret pilotehjulene og de bredere forskærme (se igen Attraction 264).

Da man den 1. april gik over til nummerplader med to bogstaver, startede man nummerserien med 20.000. JA 20.055 er indregistreret den 24. april - altså som bil nummer 55 på Bornholm i måneden.

Til højre endnu et par billeder: Farvebilledet er taget ved et lille røgeri, der ligger der endnu, hvorimod det røde træhus med bliktaget er væk. Strandengen, hvor ruser og net hænger til tørre, er nu blevet til en asfalteret parkeringsplads. Sådan er udviklingen. Det er selvfølgelig samme sted Eugenio har fotograferet sin bil - den selv samme!





Gamle Axel kører igen...!

Som det kan ses af billederne fra Græsted er min varebil kommet frem i lyset igen. Det er ikke mange hundrede kilometer den har kørt i de sidste par år. Bilens historie fra ny er grundigt beskrevet i Attraction nr. 184 - og ja, det er jo over 20 år siden, så hovedtrækkene kommer her.

Bilen er en 11BL fra 1950. Den stod færdig på Citroën-fabrikken i Paris den 9. januar 1950 og blev solgt til København to dage efter. Hos Citroën i Sydhavnen blev den ombygget til varebil. På dette tidspunkt var det som bekendt så godt som umuligt at sælge

nye personbiler i Danmark, på grund af de behårdede importrestriktioner - alt skulle forhandles med "Direktoratet for Vareforsyning". Det var især det private forbrug, der skulle begrænses, og når man læser om de første efterkrigsår, er det svært at forestille sig at myndighederne har kunnet holde Danmark i så stramt et greb som tilfældet var.

Lidt anderledes så det ud for erhvervslivet, som jo var dét vi gerne skulle blive mere velhavende af. Her var der et kæmpe behov for fornyelse af vognparken - og det er selvfølgelig på den baggrund at markedet var lidt mere frit, når

det drejer sig om vare- og lastbiler.

I efterkrigsårene kunne Citroën sælge en del 11 Sport'er til læger, dyrlæger, repræsentanter og inspektører, der jo havde behov for at bruge bilerne erhvervsmæssigt. Men det var slet ikke nok til at holde den danske Citroën-virksomhed i gang. Omkring 1947-48 begynde salget af lastvogne og busser; modellerne T23 og T45. Og i 1949 fik Citroën bevilling til at ombygge og sælge 200 stk. 11BL som varebiler, på betingelser der var meget detaljeret udstukket af Direktoratet for Vareforsyning. Min varebil er givetvis blandt de

200 første, der alle havde forlænget tag og jalousibagklap. Senere blev der lavet flere biler (fra april 1952 uden det forlængede varerum) og i alt er der lavet omkring 550 TA-varebiler i Sydhavnen - den sidste i september 1953.

Hele historien omkring modellerne og ombygningerne hos Citroën i København må vente til en anden gang. Min bil blev sendt til København og ombygget i perioden mellem den 11/1 og den 6/3, hvor den blev solgt fra Citroënforhandler Oluf Christensens forretning i Rudkøbing. Køberen var byens kendte købmand, Axel B. Hansen, som fik bilen indregistreret den 16/3-1950.

Bilen blev flittigt brugt i købmandsforretningen til udbringning af sodavand, kaffe og andre livsnødvendigheder til folk i Rudkøbing og omegn. I begyndelsen med jalousibagdør, men da det i 1952 blev muligt at indregistrere varebiler på vilkår der minder om papegøjeplader, fik bilen monteret en "rigtig" dør bagi – ovenikøbet med bagrude, hvilket nu var tilladt; bare den ikke var større end 50x20cm. Der blev muligvis også lavet et interimistisk bagsæde – og fra dette tidspunkt var det altid Citroënen, der blev brugt når der skulle køres privat, selvom Axel B. havde flere andre biler.

I 1953 blev bilen registreret som personbil og de bageste sidedøre åbnet. Efter tre år var den såkaldte "tvangsperiode" nemlig udløbet - og varebilerne kunne registreres som personbiler, selvfølgelig mod betaling af en klækkelig afgift. Men Axel B's bil var stadig en underlig hybrid, en 5-dørs 11 Sport



Q2049 fra ny – og derunder som 5-dørs hybrid, som den så ud fra 1953. Nu med bagsæde og reservehjulet udenpå. Bagdøren blev lavet hos en karetmager i Rudkøbing i 1952 og ombygningen til personbil foretaget hos Oluf Christensen (Citroën i Rudkøbing).



med langt tag. Bilen brugtes dagligt og Axel fortalte i sin tid at den faktisk kun havde været på to længere ture: én til Heidelberg i 1954 – og på et tidspunkt vovede de sig også på en tur til Jylland! Men ellers var den aldrig længere væk end Svendborg.

I 1966 solgte Axel bilen til sin kones fætter, en gårdejer lidt uden for Rudkøbing. Prisen var 5000 kr., men så var den også nysynet. Den holdt i 6 år - og så var det slut. I 1972 endte den på et autoophug på Sydlolland, godt rusten.

Redningen kom i 1974, hvor en ung mand købte bilen sammen med to andre. I 1977 blev den handlet igen og kom til Vordingborg-kanten. Den nye ejer tog motor og gearkasse samt en del reservedele som kunne bruges til en anden bil - og resterne blev stillet væk, udenfor.

I sommeren 1983 fik jeg byttet mig til bilen på lempelig vis. Den var godtnok meget dårlig, men den var der - og glad var jeg! Den eneste overlevende? Ja, næsten, viste det sig.

Restaurering 1992-92

Egentlig kunne man skrive en god artikel om restaureringsarbejdet, for alt skulle laves. Denne gang nøjes jeg med at vise nogle billeder. Bilen blev lavet på 9 år. De første 8 gik med at smøge ærmerne op og trække vejret dybt. Men så blev bilen også totalrestaureret på bare 11 måneder - og den nåede lige akkurat at blive klar til det store ICCCR i Herning i 1992: Prøvekørt de første meter om tirsdagen, synet om onsdagen og kørt til Herning om torsdagen. Idag fatter jeg det ikke. Men vi var unge og tændte - og når jeg siger vi, så er det fordi Henrik Jacobsen og jeg gik

sammen og restaurerede hver sin varebil i tiden op til træffet. Henrik nåede dog først frem til Jylland om fredagen, og malingen på hans bil var kun lige fingertør!

Efter 1992 blev bilen igen kørt flittigt - masser af ture i ind- og udland, inklusive mindst 15 TAD-sommertræf og ICCCR'er i Frankrig og Belgien, ferieture i Sverige og meget mere. En ganske egnet bil til familiekørsel, med plads til to små børn som voksede op i varetrummet, diverse feriegrej, barnevogne m.m. Jeg har ikke styr på det nøjagtige tal, men et sted mellem 80.000 og 100.000 km har jeg i hvert fald kørt.

I 2003 kom jeg til at købe en Cabriolet, og fra 2008, hvor den kom ud at køre, kom varebilen til at stå lidt i skyggen. Måske godt det samme - for den var ved at være temmelig slidt.

Re-restaurering 2014

Symtomerne var mange: Bilen var svær at starte, kompressionen var ved at være historie. Der var ikke megen trækraft op ad bakker - og lyst til at pine motoren havde man ikke, for bankelydene blev særdeles markante, når speederen blev trådt for langt ned. Olieforbruget var ca. 1 liter pr. tur hen til iskiosken; næsten svarende til benzinformbruget. Bilen kørte i øvrigt fint, men da en kedelig og meget voldsom lyd hørtes fra gearkassen, da bilen skulle køres på vinteropbevaring i 2012, var det klart, at nu var det slut - ikke flere kilometer uden en stor renovering.

Jeg syntes jeg havde god tid, da jeg gik i gang i januar i år. Projektet blev defi-



Rædselsscener fra Christiania Veteranbil Klub. Hundredevis af timer (men ingen spildt) blev lagt ned på 11 måneder - og bilen var køreklar til Herning i 1992.



Et godt motorstativ er næsten en nødvendighed, når man skal arbejde. Kan købes billigt i Biltema. Her ses den nyslebne og aflancerede krumtap, som er ved at blive monteret.



Her er motoren malet i en mere original grøn farve. Bundkar, cylindre og stempler er kommet i. Cylinderforingerne holdes på plads med skiver, så de ikke løsner sig i bunden.

neret: Motorrenovering, gearkasserenovering, bremserenovering. Plus det løse. Jeg gik i gang. Og mens det hele stod på, kom der også et lille brev fra Trafikstyrelsen om at nogen gerne ville se bilen senest 20. maj, så det var nok ikke en dårlig idé.

Motoren

Da bilen blev lavet tilbage i 1991-92 havde jeg overtaget en motorblok fra Peter Juel Jeppesen, mod at svejse bagenden på hans sorte Normale. Det var en god ting, for der var jo også tidspres på, for at få bilen klar til Herning. Peter havde renoveret denne motor i begyndelsen af 70'erne, med ID19-plejstænger og det hele. Jeg kunne nøjes med at få lavet topstykket. Peter mente selv, at han havde kørt omkring

70.000 kilometer med motoren i den sorte bil.

Når man lægger mine kilometer oveni, må man sige at motoren har holdt godt. Men da jeg fik den pillet ud og skilt ad, er det heller ingen overdrivelse at sige at den var brugt op – helt op! Intet var defekt, men alt var slut. Hovedlejerne trådte stadig rent, men der var store huller, hvor der manglede materiale. Der var så meget lejeslør, at det ikke kunne måles med "plastic-gauge". Cylinderne havde kraftige vendemærker og tre af de øverste stempelringe var knækket.

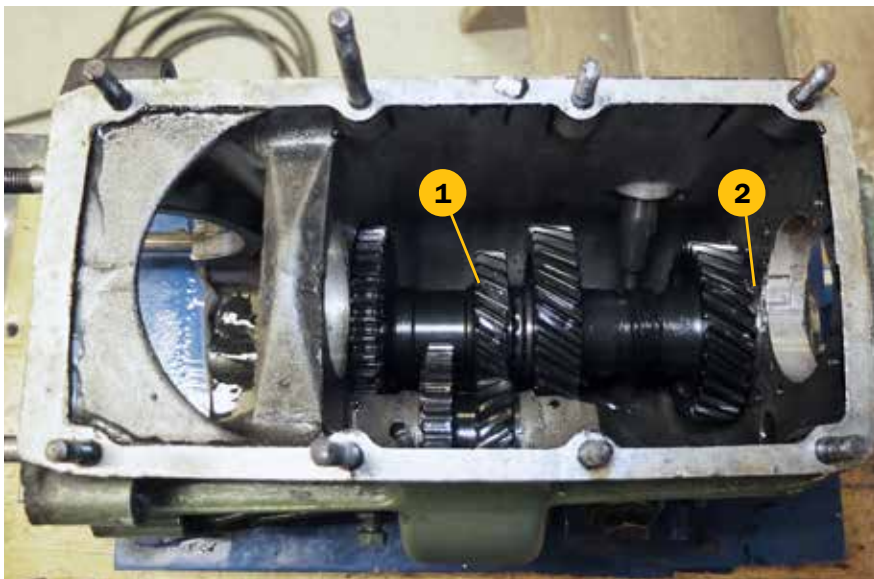
Nye hoved- og plejstangsløjer blev indkøbt og krumtappen sendt til slibning og afbalancering sammen med svinghjul og kobling. Og så blev motoren ellers samlet med nye ting: Selvfølgelig

nye stempler og foringer, plejstangsbøsninger, knastkæde incl. kædestrammer osv. Oliepumpen renoverede Torsten med nye tandhjul. Topstykket så stadig pænt ud, men indsugningsventilerne blev alligevel skiftet. Pakninger, låseblik og meget mere.

Det er et meget stort arbejde at gennemrenovere en motor. Ikke mindst alt dét, der skal renses og ordnes før man kan sætte tingene sammen igen. Men det er indsatsen værd; en ubeskrivelig følelse, når man bagefter kører, og alt fungerer som et schweizisk urværk.

Gearkassen

Dét som jeg var helt sikker på var et knækket kron- og spidshjul, viste sig at være noget andet. En tand var knækket af 2. gearrets bundhjul (hvilket er usæd-



Her ses skaderne i gearkassen tydeligt. Tandhjul (1) mangler en tand - som desværre har kørt med rundt i olien og på et tidspunkt været i klemme mellem 3. gears hjul, lige ved det forreste leje (2). Alle hjul og den forreste lejeskål var ødelagt - men heldigvis holdt selve gearkassehuset.

...og herunder ses hele den delikate guldklump skruet sammen, klar til at blive hejset ned i bilen!



vanligt, da det som regel sker med det øverste hjul). Men ikke nok med denne skade. Den væmmelige løse tand havde været en tur igennem 3. gear, helt ude ved det forreste næseleje - og det har helt sikkert været lyden af denne passage, som jeg hørte to gange, da jeg kørte i bilen for sidste gang. Sammen med et ryk i bilen. Uf! Det var jo mange ting, der var ødelagt.

Jeg endte med at finde diverse gearhjul frem, som var rigtig pæne, men som ikke havde kørt sammen før. Det er en chance man tager - resultatet kan meget nemt blive en støjende gearkasse! Og når nu jeg var i gang, kunne jeg lige så godt satse lidt mere.

Varebilen er jo én stor, rungende kasse uden diverse polstring til at absorbere lyden. Tilmed er de bageste skærmkas-

ser helt nøgne. Men hører alt - selv støddæmperne, når de arbejder. Så lyden var stor til at få omdrejningstallet lidt ned, ved at montere en højere gearring i form af en 10x31 kron- og spids.

Det er dyre stumper. Og hvor skal man købe? I Cabrioletten havde jeg monteret en 10x31 fra Roger Williams i England - den kostede over 7.500,- kr. - men det er ingen garanti: Den støjer nemlig, for kronhjulene kaster! Her hjalp Torsten igen: Han havde fundet et fabriksnyt originalt spidshjul og købt det for en slik - der var bare ikke noget tilhørende kronhjul! Er der nogen, der danner par i gearkasseverdenen er det jo kron- og spidshjul! Men her stod vi med to singler og valget mellem at lade dem være hyldevarmere eller at give dem et nyt liv. Man skal aldrig give op.

Vi gjorde det mest humane - også selv om det er strengt forbudt.

Resten

Efterhånden som synsfristen nærmede sig fik jeg lavet de sidste ting. Bremserne havde ikke været rørt i over 20 år, men fungerede stadig fint. Der blev monteret ny hovedcylinder og de forreste hjulcylindre, de bageste kunne nøjes med nye gummitempler. Og så blev hele systemet skyllet grundigt igennem med sprit. Imponerende, at tromler og belægninger intet fejler efter så mange år og kilometer - selv justering/centrering var der ingen grund til at røre ved.

Diverse afrensning og reparation af det ene inderste kardanled, lidt udstødning, et nyt batteri samt udskiftning af et par pærer - og bilen var i orden. Til syn og



godkendt 30. maj, kun 10 dage efter fristen!

Resultatet

Bilen har nu kørt ca. 500 km og det er tid til første olieskift og et kig til ventilerne. Og selvom jeg altså har kørt i den i over 20 år, må jeg sige at det er blevet en helt anden og bedre bil. Motoren spinder som en kælen hankat, alt er i balance, og så kan den starte! Med det samme og uanset om den er kold eller varm. Det har den simpelthen aldrig kunnet før!

Gearkassen er så godt som lydløs, hvilket måske er den største overraskelse, fordi vi gjorde alt det man ikke må! Bilen er stadig under tilkørsel, så jeg

tager den med ro. Men der er fred i kabinen, når jeg triller stille ud ad motorvejen med 90-95 km/t.

Nu mangler jeg bare at ordne solskærmen, så den ikke rasler, så bliver bilen næsten perfekt.

Konklusion:

Er noget i uorden, så hyg dig med at lave det. Jo før jo bedre. Det betaler sig at være grundig og omhyggelig (især hvis du laver noget forbudt), så holder tingene i mange år og man får optimal glæde af sin indsats! At være glad i låget er det vigtigste i livet.

Jens MN.



Der er fast tradition for, at jomfrustart af motorer foregår med champagne og kage. Og når nu forruden ikke kan nedfældes på en varebil, er der god brug for en Cabriolet!

To der delte min glæde den dag var Benny (A. Jensen, Herlev) og Mette.



Et lille PS om motoren...

Varevognens originale motor ligger på min hylde. Den dukkede op ved en ren tilfældighed for nogle år siden, men har en revne - og desuden mangler alle tre lejeoverfald.

Men jeg fandt på at tjekke motornummeret på den nuværende, altså Peter Juels gamle motor, i vores klubregister. Sjovt nok! Det viser sig, at AJ11988 er en motor fra 1952 - som oprindeligt har siddet i én af de 4 andre varevogne, der har kørt i Rudkøbing! Så kommer man vist ikke nærmere noget rigtigt. Hvordan den motor så har fundet vej fra Rudkøbing til PJJ's bil i 70'erne? Det finder vi nok aldrig ud af!





Græsted Veterantræf 2014



Græsted Veterantræf er en årligt tilbagevendende begivenhed i pinsen - og efterhånden et af de største af slagsen, også set med internationale øjne.

Det mest imponerende er ikke bare størrelsen, men også den enorme mangfoldighed af aktiviteter! Her er bare alt hvad der er sjovt.

Masser af veteranbiler, naturligvis. Men også meget mere: Gammeldags cirkus, veteranjernbane, kanonkonge, tårnspringer og andet gøgl, dødsdrom, flyshow, traktortræk, pløjekonkurrencer (mest for dem med traktor), dampmaskiner, stationærmotorer, lastbiler, stumpemarked, madboder og kræmmermarked af den slags, hvor man kan være heldig at finde et grønt gummiskelet.

TAD var fint repræsenteret og samlet omkring Krybebaands-Societetets ørkentelt (ex. Citronist-telt), hvor der var næsten-premiere på Kegressen efter 7 år på værksted!

Krybebaands-Societetet har nære relationer (stærke bånd) til TAD, idet 4/5 af næstformændene er TAD-medlemmer. I næste blad håber vi at kunne fortælle lidt mere om Societetets aktiviteter i de forgangne 7 år og om arbejdet med Krybebaands-Vognen.

Med helt nye larvefødder gjorde den det godt i Græsted og der var mange, der fik en tur!

-jmn.



