

# ATTRACTION 305

53. årgang · Januar 2015 · 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, M: 20 32 87 09.

e-mail: hanshenrik@mail1.stofanet.dk

Sekretær:

**Benny A. Jensen**

Vingetoften 114,

2730 Herlev.

Tlf: 23 21 10 46.

e-mail: benny.jensen@cookmedical.com

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:

**Finn Lyster**

Smedebakken 26,

8630 Them.

Tlf: 86 84 72 49.

e-mail: finn-lyster@mail.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:

Klubblad og hjemmeside

**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. april 2015.

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!

Inden jeg starter med at tænke på hvad vi skal i 2015, vil jeg give et stort skuldeklap til dem, der har gjort 2014 til det fantastiske år det har været!

Tractionen har fyldt 80 år, og er blevet fejret både herhjemme og i udlandet med kæmpe træf i Frankrig.

Januar måned er sådan set ikke den mest attraktive i gammelbil-regi, men den kan give tid, til at tænke og planlægge. Hvad mangler vi inden køresæsonen starter? Klubben kan yde meget, hvis man har brug for hjælp.

Kom frem til de arrangementer vi holder, og lær om hvordan du kan blive bedre til at kende din bil.

Sommertræf 2015?

Er der nogen der har et bud på det?

Jeg har været i kontakt med den Norske Traction klub, for at koordinere datoerne, hvor vi holder sommertræf. Vi er blevet enige om at TAD bestræber for at holde træf weekenden 14-16 august, altså den 3. weekend i måneden som vi plejer, hvis det ellers kan lade sig gøre.

Vi ses derude!

*Eugenio Lai*

---

## Nye medlemmer

Henrik Kudsk  
Gl. Stillingvej 407, 8462 Harlev.  
11BL 1951 · 570.992



## Fra redaktionen

I dette nummer af bladet kan vi vise nogle helt unikke fotos af en bil de fleste af os kender, nemlig Erik Hougaards 15six fra 1952. Bilens historie er ikke fuldt afdækket, men takket være nogle unikke scrapbøger som Erik har fået lånt, ved vi nu, at bilen kun 14 måneder gammel kørte i Rallye Monte Carlo, og at denne drift blev gentaget året efter, i 1955.

Til gengæld må jeg beklage, at det stadig ikke har været muligt at få den lovede motorartikel færdig. Dels er der mange ting, der skal undersøges til bunds, inden man går i luften med hvad der, når det først er på skrift, let risikerer at blive tolket som den evige sandhed. Så er der ikke plads til fejl! Og

dels er jo alt det andet, i form af referater fra nogle af sommerens aktiviteter. Rart at tænke på, en mørk og stormfuld vinter. Tag en pause fra garageprojekterne og nyd den forgangne sommer igen!

Et godt nytår også fra redaktionen!

*- jmn.*



## Hva' med næste generation?



"Far, Rikke skal giftes, vil du køre hende til kirken?"

"Jeg kan sgu' ikke Viktoria, jeg skal til DVK jubilæum i Middelfart. Hvorfor kører du ikke selv turen? Du kan selv vælge mellem Buick'en og 11'eren".

"Ok far, må jeg tage Citroën'en?"

"Ja selvfølgelig".

Dagen før tog vi en prøvetur og fik styr på høj og lav tænding, start, gearskift mv. Først var hun lidt anspændt, men hurtigt mere afslappet, uden at tabe koncentrationen. Stop og bak på en skrånende vej - intet problem. Efter en lille time satte vi den tilbage i garagen i Søborg, og Viktoria var klar til den store dag i weekenden.

Henrik hjalp med at få bilen ud og startet på dagen, da jeg var på vej til Middelfart. Der er jo stadig lidt bøvl med at få den startet når den har stået stille et par dage. Det kræver lidt ekspertise ud over hvad jeg kunne forlange af en chauffør i en smart lårkort rød kjole. Sorry guys, det har jeg desværre ikke foto af.

Som I kan se af foto gik det fint. Rikke blev kørt til kirken, de nygifte blev kørt til fotografering og herefter til fest. Viktoria klarede opgaven og måske er hun frisk til det næste bryllup.

Jeg glædede mig over at Henriks og mit køretøj kunne lokke næste generation ind bag rattet og måske få lyst til flere ture.

Per

Redaktionen har ikke modtaget information om arrangementer. Men husk klubmøderne i Roskilde, hver den anden fredag i måneden.

På klubbens hjemmeside ligger der også en invitation fra Svenska B11-Klubben til træf i Ronneby i maj måned. Tilmeldingsfristen er i februar.

Hjemmesiden vil blive altid blive ajourført, så snart der kommer nyt.

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



# Rallye Monte Carlo



Ved afslutningen i 1954. Fra venstre journalisten (senere forfatter) Thorkild Hansen, fabrikant Christian Clausen, Varde og Erik Sørensen, der var observatør og medkører.

Én af alle tiders største tilbagevendende motorsportsbegivenheder er det årlige Rallye Monte Carlo. Der har altid været noget helt specielt ved dette løb. Alle, der holder af biler har ét eller andet forhold til det - ofte som noget man husker helt fra barndommen. Rallye Monte Carlo har været kørt siden 1911. På grund af verdenskrigene var der dog ikke løb i to perioder, 1913-23 og 1940-48. Oprindeligt blev løbet arrangeret af Automobile Club de Monaco i samarbejde med forskellige nationale bilklubber og organisationer i forskellige lande. Dengang som nu blev løbet arrangeret med start forskellige steder i Europa, men altid med en pompøs afslutning, med ræs i Monacos gader og storslået ceremonielt arrangement med fest og præmieoverrækkelse sammen med Prins Albert og diverse fyrster og fyrstinder.

I halvtredserne var det nok enhver motormands drøm at deltage i det åbne løb. Men ikke enhver beskåret. Man skulle have ordentligt materiel, tid og penge. Og være indstillet på uheld og strabadser og en overvejende risiko for at udgå undervejs. Men gennem tiderne har der trods alt været en del danskere på startlisten, også enkelte i Citroën. I 1950 sluttede Voigt-Nielsen/Jacobsen som nummer 72 i en 11 Sport, og året efter kom Madsen/Ørum ind som nummer 237 – for lige at citere resultatlisterne.

Vi har længe vidst, at Erik Hougaards 15six med nummer Z5020 var med et par år, nemlig 1954 og 1955. Faktisk havde vi også en lille artikel om det i Attraction nr. 211 i 1999. Det var før vi



kendte Eriks bil, og artiklen rejste nok flere spørgsmål end den besvarede.

Idag er vi klogere - Erik har bilen, perfekt restaureret og registreret med det oprindelige nummer Z5020. Han har forsket i bilens historie og i den forbindelse fik han kontakt med Erik Sørensen - manden, der både i 1954 og 55 kørte med som co-pilot til Monte Carlo! Og endnu bedre: Erik Sørensen har samlet to scrapbøger, med fotos og udklip fra de to ture. Så nu kan historien fortælles.

Bilen er en 15six fra 1952, ejet af Christian Clausen. Han var fabrikant og indehaver af firmaet "Rotor" i Varde, der fremstillede ventilationsanlæg til landbruget. Firmaet havde i øvrigt et stort antal 11BL varebiler, og dét har vi også tidligere haft en artikel om, i Attraction nummer 274 (2007). Christian Clausen havde 15six'eren fra ny.

### Rallye Monte Carlo 1954

Christian Clausen havde drømt om at deltage allerede i 1953, men kom for sent med tilmeldingen. I januar 1954 blev det virkelighed. En hård tur, med start fra Oslo og kun godt tre døgn til målet i Monaco, med skrap tidskontrol på etaperne undervejs.

Som medkører havde Clausen som tidligere nævnt Erik Sørensen. Makkerparret havde også en passager, nemlig journalisten Thorkild Hansen fra information. Samme Thorkild, der senere blev kendt som forfatter af trilogien om den danske slavehandel (Slavernes Kyst m.fl.) og mange andre bøger. Han var ansat på Information og skulle dække løbet, og syntes at det bedste så måtte være at køre med.

Det lykkedes at gennemføre løbet med en slutposition som nr. 320 af ialt 447 startende - et ganske acceptabelt resul-



Kontrol og plombering i Oslo.



tat! Ruten gik fra Oslo over Göteborg, Helsingborg, København, Odense, Hamburg, Hengelo, Amsterdam, Bruxelles, Reims, Paris, Bourges, Clermont-Ferrand, Le Puy, Valence og Gap til Monaco. Navnlig den sidste etape var hård: En etape på 264 km ad Route Napoleon, fra Gap ned ad de små og meget snoede bjergveje, der var dækket af sne og is. Her skulle der køres med en minimumsfart er 45 km/t, hvilket i praksis betød så hurtigt som overhovedet muligt. De hyppige kontrolposter skulle passeres med et halvt minuts nøjagtighed! Det skal lige bemærkes, at vejene ikke var afspærret - man kunne nemt møde en modkørende bil. Tre døgns strabadser afsluttedes som altid med rent hastighedsløb i Monacos gader, der heldigvis var spærret af. Trods dette endte denne afsluttende del af det store rally brat for nogle af kørerne, med bank og buler. Surt, når man nu ellers havde klaret den hele vejen!





Clausen var godt tilfreds med resultatet, selvom han gerne havde set en bedre placering. Bilen var ganske standard, hvilket var et krav for deltagelse. Stort set den eneste udrustning var snekæder, ekstra reservehjul og en skovl. Og selvfølgelig havde de tre taget smoking med, da denne påklædning selvfølgelig også var et ultimativt krav, hvis man ville gøre sig håb om at deltage ved den fyrstelige afslutningsfest. Og dét var jo lykkedes – for udgik man undervejs i løbet, var man ikke velkommen her. Det må også siges, at bilen klarede strabadserne godt, selvom et par enkelte hændelser med førte strafpoints. Den første var allerede på vej mod Helsingborg, hvor bilens batteri døde og måtte udskiftes på en tankstation. Senere på turen, på vej mod Reims, gik bilens motor i stå på grund af en defekt lydpotte - den måtte pilles af, hvorefter der blev kørt med fri udblæsning til et værksted og de kunne få en ny lydpotte på. Det medførte at bilen blev kørt over en længere strækning med absolut tophastighed - 140 km/t – men også at holdet blev tildelt 30 strafpoints, de eneste undervejs på den 3282 km lange tur.

**Montering af ny lydpotte nord for Reims. Dernede i mudderet er der tilsyneladende stor tillid til donkraften.**

**Mon ikke det er en etapestart i nærheden af Gap. Herfra blev turen mere barsk...**









Der blev brug for de medbragte smokings! Christian Clausen, Erik Sørensen og Thorkild Hansen, klar til fest!

Til venstre et par billeder fra den sidste, hårde etape nedad Route Napoleon. På det øverste er motoren igang, måske er det én af de små nødvendige pauser.

Derunder et par eksempler på forhindringer undervejs - sådan en fåreflok kunne koste mange strafpoints. Så der blev kørt rigtig hurtigt, så snart det var muligt, og nogle gange lidt for hurtigt. Her blev bremsen fundet frem lidt for sent, så snuden kom i den forkerte retning. Heldigvis blev bilen på vejen, men dét var ikke tilfældet for alle deltagere. Alvorlige ulykker med kvæstede personer og totalskadede biler var også en del af Monte Carlo Rallyet.

Rundt omkring på ruten stod fotografer og tog "officielle" billeder af det hele. På det nederste er holdet ankommet i Monaco og man kan observere en vis glæde over et vel gennemført rally.





## XXV<sup>me</sup> RALLYE AUTOMOBILE DE MONTE-CARLO 1955

### Rallye Monte Carlo 1955

Året efter var Clausen og Sørensen på igen, denne gang uden Hr. Hansen, hvilket formentlig gjorde det hele lidt nemmere. Stockholm var valgt som startpunkt. Pudsigt nok havde Clausen præcis det samme problem med batte-

riet som året før, og præcis det samme sted. Og turen blev endnu mere barsk end året før, blandt andet med et forrygende uvejr, med sne- og isglatte veje gennem Danmark. Mange biler udgik på et tidligt tidspunkt. En af de mere kuriøse historier, der fortælles fra dette

års løb, går på de franske tilskuere, der med fuldt overlæg "viste vej" for kørerne - altså den forkerte vej. Flere danske biler var med, blandt andre Robert Nellemann, der kørte i en Ford Customline.

Sne og is var hovedingredienser under hele turen ned til Monaco. Kørerne havde ikke den store mulighed for at drage nytte af tidligere års erfaringer, blandt andet fordi den endelige rute (på de sidste etaper) var hemmeligholdt til det sidste. Ved ankomsten til Monaco blev der talt strafpoints op, og de 100 bedste blev derefter udtaget til en ekstra bjergetape på 325 km. Ingen danske biler var blandt de 100, men klarede sig trods alt rimelig godt ved de efterfølgende bremse- og hastighedsprøver, som var åbne for alle deltagere.

I den samlede stilling gik sejren til Norge: Per Malling og Gunnar Fadum fra Oslo vandt med deres Sunbeam Talbot, på trods af store motorproblemer - under hastighedsløbet i Monaco passeredes målstregen på 3 cylindre.

Bedste dansker var Julius Voigt-Nielsen og Lohmann Jørgensen i en Porsche, der endte som nr. 114. Clausen og Sørensens i Z5020 sluttede som nr. 160, altså et bedre resultat end året før.

Som ofte var der megen kritik af løbsledelsen og håndteringen af blandt andet de hemmelige kontroller undervejs, og to af de danske deltagere måtte finde sig i at få tildelt strafpoints selvom de fulgtes med strafri franske biler. Blandt de danske deltagere var forresten en anden kendt dansk Citroën-mand, nemlig Evald Rasmussen fra Farum, der kørte som observatør med Preben Andersen i en Porsche.

-jmn.



Alle 1955-billederne er officielle fotos fra rallyet – d'herrer i Citroënen var ikke så flinke til at fotografere, som året forinden. På billederne kan man i øvrigt se, at Clausen i 1995 havde investeret i nogle seriøse vinterdæk, hvor han i 1954 kørte på almindelige X-dæk.

Øverst er der kontrolstemping ved en uventet tidskontrol, ikke langt fra målet.

Den sidste del af ruten blev først offentliggjort for kørerne under selve rallyet. Hvad man kunne være sikker på, var at det var små og dårlige veje – utroligt krævende for kørerne, der var udmattede efter 3-4 dages tur og kun få timers søvn undervejs. Billedet i midten viser klart, at det ikke var her man skulle køre galt.

På det nederste billede er vi i Monaco og eventyret er slut. Flere af de danske køre tog sig et par velfortjente hviledage, inden turen gik nordpå.





# La Ferté Vidame

- eller: Til 80-års fødselsdag i Frankrig!

80 ans de la Traction  
La Ferté Vidame  
13-14 Septembre 2014



De vi for 5 år siden var et større hold fra Danmark, som tog til det fantastiske 75-års jubilæum i Arras, kom vi til at opleve et sjældent velorganiseret træf. Ovenikøbet midt i en mellemstor by i Frankrig. Dette træf vil sikkert aldrig blive overgået. Måske skyldes det, at der var ualmindelig godt styr på organisationen – træffet blev arrangeret af La Traction Universelle, sammen med folk fra klubberne i England, Holland og Belgien.

Træffet i La Ferté Vidame var absolut også i orden, men også meget fransk. Ikke den store sans for logistik, med lange køer både ved indkørslen til træfområdet, eller halvanden times ventetid for at komme til den store fælles middag lørdag aften. Og når man er til træf i Frankrig, så er én af de vigtigste akti-





viteter selvfølgelig den store Concours d'elegance, hvor folk klæder sig ud i tidstypisk tøj, gerne i den mest fimsefine af slagsen, og deltager med deres biler i forskellige klasser. En aktivitet alle tager dybt alvorligt, ikke mindst når det gælder om prestigen i at vinde. Men når dét er sagt, er der alt det gode tilbage. Selv vejret var faktisk helt ufatteligt dejligt!

La Ferté Vidame er en lille landsby, beliggende et sted mellem Paris og Le Mans. Stedet var valgt, da det har stor Citroënhistorisk værdi: Det er her Citroëns gamle prøveanlæg ligger på et kæmpemæssigt landområde, omgivet

af en høj mur, hele vejen rundt. Under træffet blev der også arrangeret ture ind på dette område, der stadig ejes af PSA. Dem der havde held til at komme med, var dog noget skuffede – f.eks. fik de ikke lov til at køre på nogle af prøvestrækningerne, men måtte pænt følges rundt i stram kortege under skarpt opsyn. I parentes kan jeg bemærke, at det også var her, man i halvfemsere fandt tre overlevende 2CV-prototyper (TVP) på loftet i en gammel lade.

Selve træfområdet var en stor park, med et "Grand Chateau" og et "Petit Chateau". Det store slot var en ruin, og havde stået som sådan siden den

franske revolution – det lille var heldigvis i bedre stand – og begge var meget smukke.

Vi ankom sammen med vores hollandske venner i i alt 9 biler fredag aften – og selvom træffet ikke var åbent, kunne vi køre helt ind og hilse på mange af vennerne. Blandt andre Philippe Lasson fra "Tractions sans Frontières", som vi bl.a. kender fra en morgenmadsarrangement i Roskilde – og som her i 2015 kører med en større gruppe biler til Nordkap, med ophold i Danmark. Det må vi vende tilbage til. Men det var hyggeligt – og fint at stå i aftensolen og få et lille glas, efter den lange tur fra Kø-





11A 1936 Coupé



7C 1937 - 7.500 euro

stumpemarked







Mark Cooper



øl



benhavn. Og vi fik også lige smugkigget træffets "museum", som vi havde helt for os selv. Nu var vi fremme – klar til træf!

Efter overnatning i fine campinghytter, ca. 10 km fra La Ferté Vidame, kom vi til start lørdag morgen. Det tog lidt tid at komme ind – men til gengæld var parkeringen på det store areal foran slotsruinen helt utrolig flot. Bilerne blev opstillet i chevron-mønster, og opdelt efter årgang. Det var ikke bare flot, men også praktisk, hvis man ville studere nogle specielle biler. Henrik og jeg fik parkeret vores to små søde varebiler lige ved siden af hinanden. Henrik er og

bliver antikhandler, så lidt gammelt ragelse inklusive et par danske brødmaskiner blev sat frem på det medbragte campingbord. Og varebilen fik et lille til-salg-skilt i sideruden. Og så gik vi straks en tur afsted for at se på biler, folk og fæ. Der var nok at se på – som billederne på disse sider forhåbentlig også viser.

Da vi en times tid senere vendte tilbage til bilerne, manglede der en brødmaskine – men der lå 25 euro på forsædet. En anden brødmaskine var under inspektion af et ældre ægtepar, der sprang til på andre 25 euro. Og så stod der en lille mand og ventede pænt,

til det blev hans tur. Han købte bilen. Han kender vi nu også – der var nemlig Mark Cooper, som vi både har mødt i Arras i 2009 og på ICCCR i Yorkshire i 2012. Han er indehaver af en oprindelig dansk Normale-cabriolet, købt fra Norge. Og altså nu også af en dansk varevogn.

Dagen gik med dét man nu gør, når man er på et stort træf. Trasker rundt, se på biler, få sig lidt mad og et glas, se på stumper, snakke med folk. Oplevelsrigt og udmattende, herligt. Hen ved aften forsøgte vi os så med at stå i kø til det i træfprisen inkluderede måltid, men opgav. I stedet gik vi ned i



monstrøs "Clabot"



original 7A 1934



mad



madkø

byen hyggelige hovedgade, hvor det lykkedes at finde en sandwich og en fadøl. Et par timer senere var vi desværre sultne igen, men køen var lidt mere moderat, og det endte med at vi fik et virkelig godt måltid.

Ud på aftenen blev der så serveret et fantastisk show, med fyrværkeri, lyd, laserlys og diverse andre effekter på den store slotsruin. Selvfølgelig med Citroënsymboler og musik – og hver gang vi troede at nu var det slut, begyndte det igen, bare endnu mere overvældende. Det hele varede godt 40 minutter!

Hele søndagen gik på samme måde – for mit vedkommende mest med at

kigge på biler, eller bare sidde og hænge ud i solen sammen med de andre. Om aftenen turde vi lidt rundt i området, for at finde en restaurant. Det lykkedes ikke, men vi endte da med at få mad – en dansk/hollandsk kombination af "rester af resterende levninger, der er tilbage".

Og mandag morgen gik turen for mit vedkommende så hjemad, sammen med hollænderne til Nijmegen, en overnatning, tirsdag igen hjemme i København. Eugenio, Bjørn og Henrik havde bedre tid og fortsatte på tur – hvilket kan læses på de følgende sider her i bladet.

-jmn.







7A 1934



verdens ældste cabriolet?



11 familiale 1936



15six 1949





Tekst og foto: Eugenio Lai

# Frankrig

## Formanden, kokken og antikhandleren på tur igen...

I forbindelse med Tractionens 80 års træf i La Ferté-Vidame var formanden, kokken og antikhandleren igen på tur. Sidste gang var i forbindelse med ICCCR i Skotland i 2012.

Vi startede med at tage imod invitationen fra brøderne Pim og Ernst Berends fra Holland, om at køre til træffet sammen. Jeg, Henrik Jacobsen, Bjørn Mogensens og Jens Møller Nicolaisen tog

imod invitationen med et stor tak, så var det kun at køre de 800 kilometer til opsamlingsstedet.

Vi kørte lidt blandet motorvej/landevej i Tyskland. Vest for Hamburg tog vi med de to små færgeoverfarter over Elben og Weser, og fortsatte i et stærkt trafikeret hollandsk motorvejsnet.

Heldigvis havde Ernst været så venlig med at tilbyde overnatning i hans gam-

le hus til os alle sammen, så humøret var højt til vi gik i seng.

Turen fra Nijmegen var nøje fastlagt ad små veje, og Pim, rejselederen, havde programmeret gps'en på forhånd. Vi danskere fik en papirkopi, så vi kunne følge efter hvis vi kom på afveje, det fik jeg brug for én gang.....

Den hollandske karavane var på 5 biler, med blandt andre Herman Lelivelt og Richard Voss som vi jo kender godt. Så vi var 9 biler der fulgtes på turen.

Udover den superafslappede tur, hvor der var planlagt flere stop af kulinarisk og kulturel art (blandt andet besøgte vi Monets have i Giverny), glædede vi os



alle til at skulle overnatte på et Cha-teau hvor Pim havde bestilt plads. Der var ikke et øje tørt, da vi kørte i parade over den lille bro til det mindste Cha-teau jeg har set! Vi overnattede i den delvis renoverede lade på den anden side af volden.

### Hjemtur

Efter en fantastisk weekend i La Ferté-Vidame, sagde vi farvel til vores rejsekammerater, og sammen med Henrik og Bjørn fortsatte jeg videre på en tidages ferietur. Nu var ruten ikke planlagt på forhånd. Målet var bare at være i Lipsheim til stumpemarkedet weeken-den efter.

Vi kørte ad mange spændende landeveje og besøgte nogle interessante steder og personer, blandt andet en gammel garage med Citroënforhandling og tankstation ved hoveddøren. Den blev opført i 20'erne.

Efter Lipsheim stumpemarked kørte vi tilbage til Danmark, direkte ad de tyske motorveje i den største regnskyl vi har oplevet denne sommer. Vi var faktisk nødt til at holde pause et par gange på grund af dårlig sigtbarhed.

Jeg fik kørt 3610 kilometer og brugt 360 liter benzin (10,04 km/l). Den slidte motor jeg har i cabrioleten brugte 6 liter olie (1 L pr 600 km). Det skal bemærkes at hele turen blev kørt med den fine koblingsplade jeg fik fra Leopold på Bornholm, da jeg havarerede under sommertræffet! Tak Leopold for din hjælp!

*Eugenio Lai*



**Parkeringspladsen foran Ernsts hus i Nijmegen var fyldt op. Naboen har en Volvo Amazon, men fire Tractorer øger skønheden på vejen.**



**Færgeoverfarterne over Elben og Weser gik med små og charmerende gamle færger, med kontant betaling på vogn-dækket.**



**Ernst havde lavet disse små plaketter til bilerne - et fællesprojekt TAD/TAN!**

### Rejseholdet...





Øverst et tilfældigt pitstop på Pims ellers nøje planlagte rute. Her lykkedes det at parkere alle 9 biler på række.

Til venstre indkørslen til det lille fine slot.

På det nederste billede er vi nået til turens endelige mål - lækre campinghytter i Senonches, ca. 10 km. fra La Ferté Vidame. Yderst bekvemt og komfortabelt!







**Stemmingsbilleder fra Frankrig: en Citroënforhandler med lidt af hvert, nye og gamle biler, benzinstand ved porten, og ifølge Bjørn det mindste salgsløkkale han nogensinde har set!**

**Morgenbord med frisk brød og kaffe, og lidt eftersyn af bremsebakker.**

**Bjørn, som kørte i den nylakerede Normale var aldrig bange for udfordringer, her en af de meste vovet overhandlingen på en fransk landevej!**







## Den gamle mand i Chablis

Takket være Henrik Jacobsens stensikre og jernhårde hukommelse, blev vi i stand til at besøge en efterhånden 85 år gammel mand i Chablis, der hovedsagelig sælger Tractionstumper. Gennem tiderne har han haft rigtig mange dele, fra de mest almindelige til de meste sjældne. Lageret er stadig stort, men manden nærmer sig jo pensionen. Da vi havde udvalgt de dele vi var interesseret i at købe, ringede han til en bekendt, som straks kom for at skrive og regne sammen. Den gamle mand kan nemlig hverken læse eller skrive! Men han kender alle stumper til en hvilken som helst Traction efter årgang! Til sidst byder han på et glas hvidvin, inden man bliver venligt sendt udenfor. Når dagens omsætning er nået, behøver man jo ikke at blive på arbejdet!

## Lipsheim stumpemarked

Stumpemarkedet i Lipsheim holdes hvert år i starten af september. Markedet kan rigt anbefales til alle franskbilinteresserede. Det holdes på et græsmark ved den kommunale fodboldbane. Boderne er af alle slags, både professionelle og amatører står ved siden af hinanden, og heldigvis handler stort set alle med veteranstumper. Den store mængde af udstillere afspejler har et meget varieret udbud. Det har været tradition i mange år at arrangere fælles tur i bus fra de jyske medlemmer i klubben.

*Tekst og foto: Eugenio Lai*







Når man tager til de udenlandske stumpemarkeder, er der på et eller andet tidspunkt et øjeblik hvor vi holder en ølpause, og man fortæller status på hvad man har set eller købt.

Olav Fredslund og Finn Lyster var taget til Lipsheim med danskfremstillede reservedele.





## Et sammentræf... Fra de gamle fotoalbum

Det er snart mange år siden jeg fandt billedet med den sorte Citroën foran den smukke funkisvilla af nogenlunde samme årgang. Dengang scannede jeg det fra Ole Emil Riisagers arkiv og gemte det på min computer i en mappe med registreringsnummeret: A16-749. Riisager mente dengang, at bilen var hans mormors.

Senere er yderligere fakta kommet for dagen: Bilen var registreret til Poul Bærentzen, en fætter eller bror til Knud Bærentzen, der var Citroënforhandler i København. Riisager fortalte da også i sin tid, at han var i familie med Bærentzen.

Bilen er en 11BL 1937, med stelnummer 378.848. Bilen eksisterer nok ikke mere, men det gør til gengæld huset, som ligger på Strandvejen i Skovhoved.

Og så til anden del af historien. For nylig købte jeg på eBay et lysbillede, som blev sendt til mig fra Canada. Det skulle selvfølgelig scannes til arkivet! Og så gemmes på computeren. Jeg lavede en mappe med registreringsnummeret A16-749 – men hov, sådan én var der jo i forvejen! For det var jo et nyt billede af den samme bil!

Teoretisk kunne det faktisk godt være to forskellige biler, idet man jo i gamle dage kunne genbruge både nummerplader og numre, når man skiftede bilen ud. Men i dette tilfælde er det den samme; model og årgang fremgår med rimelig sikkerhed af begge billeder. Bilen er tilsyneladende født i farven "gris irisé", men senere lakeret sort.

