



# ATTRACTION 310

54. årgang · April 2016 · 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**

Tårnvang 13, 4000 Roskilde.

Tlf: 30 30 56 36.

Værktøjsudlån - vest:

**Erik Hougaard**

Thulevej 41, 7100 Vejle.

Tlf: 75 83 00 49.

Vognregister:

**Torsten Laursen Vig**

Tårnvang 13, 4000 Roskilde.

Tlf: 30 30 56 36.

### Klubbens bankoplysninger:

Nøresundby 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: 20 46 27 98.

e-mail: jmn@traction.dk

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

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

## Fra formanden

Vi glæder os til årets sommertræf, som denne gang holdes allerede i maj, på grund af ICCCR i weekenden 11-14 august. På hjemmesiden for ICCCR-træffet kan man se statistikken over de tilmeldte. Der er kun 8 fra Danmark. Jeg har efterhånden "sporet" dem alle, og det viser sig, at der er kun mig fra TAD! Naturligvis er der langt til august, men jeg kunne godt tænke mig til at finde ud af på hvor mange der vil deltage til dette verdenstræf.

Fra april starter vi i klubben en ny aktivitet, som vi kalder garagestafetten.

Vi håber at den vil blive til en ny tradition. Opskriften er enkel: Vis din garage og din bil! Vi skal ikke gå op i hvor flot lakken er, men lægger vægten på de mere praktiske ting. Har du brug for råd, mangler du det sidste for at få bilen ud, eller er den allerede køreklar? Uanset hvad, så meld dig til at være vært til garagestafetten! Jeg er sikkert på at det bliver en velbesøgt aktivitet. Jeg har sat projektet i værk på Sjælland, men ser gerne at feberen bliver udbredt i resten af landet.

Se i klubkalenderen for den næste garagestafet, der er risiko for at det bliver tæt på hvor du bor!

Vi ses derude!

*Eugenio Lai*

ICCCR på internet: [icccr2016.com](http://icccr2016.com)



## Nye medlemmer

Velkommen til:

Oluf Svendsen  
50 Draycott Park, Singapore 259396

Jimmy Tornvig  
Mullerupvej 48, 5892 Gudbjerg.



## Nyt værktøj

Klubben har indkøbt et værktøj til indstilling af forbremsere på 15six.

Værktøjet har Citroën-kode 2105-T og kan i øvrigt også bruges til HY.

Det ligger i Roskilde hos Torsten Vig.

*- el.*

## Indkaldelse til generalforsamling 2016

Hermed indkaldes alle medlemmer af Traction Avant Danmark til klubbens ordinære generalforsamling på Skærbæk Fritidscenter, Storegade 46, 6780 Skærbæk, søndag den 22. maj 2016 kl. 10.00.

Dagsorden ifølge klubbens vedtægter.

Alle medlemmer er velkommen til Generalforsamlingen, også selv om de ikke deltager i Sommertræffet.

*Med venlig hilsen Bestyrelsen.*

## Rétromobile

Til højre et par hurtige fotos fra årets Rétromobile - nr. 41 i rækken. Uanset hvad man måtte mene om dette prestige-arrangement, så er der altid en masse at se på. Selvom Rétromobile endnu en gang er udvidet med mere plads, så var Citroëns stand nok en smule mindre ambitiøs end sidste år. Men de fleste større franske Citroënklubber var da repræsenteret, herunder Traction Universelle, der udstillede den røde Normale-cabriolet. Bilen var skam "ægte", men genopbygget fra næsten ingenting, hvilket den bar lidt præg af. På det øverste billede er det Rénels stand – og selvom vi jo bare kan købe dele via nettet, så er det nu engang rart lige at mærke varen før man køber. Men bortset fra nogle få stande, er Rétromobile nu ikke stedet, hvor man tager på reservedelsindkøb: Det er forlængst slut med de små "bagagerumshandlere", grundet gastronomisk standleje.

Blandt de store begivenheder på Rétromobile er diverse auktioner; i år var en større Citroën-samling til salg, og bilerne tog pæne priser. Artcurial solgte også en nydelig Ferrari 335 Scaglietti fra 1957. Pris: 240 millioner kroner. Det er verdensrekord. Men ellers er priserne generelt for nedadgående for de fleste bilers vedkommende – hvilket ikke generer mig. Netop Rétromobile handler efter min mening alt for meget om penge; det sjove ved biler er jo at man kan køre i dem. A propos køre, så behøver man selvfølgelig ikke at overdrive, som en vis Herre, beskrevet i dette blad.

*- jmn.*



# TAD-aktivitetskalender

## Kommende arrangementer

**Torsdag den 7. april:** Klubmøde hos René Christensen, Holmemarksvej 28, Taulov. Tilmelding på telefon 75563209/22336239 senest den 2. april.

**Fredag den 8. april kl. 20:** Klubmøde i Roskilde i Thomas Bødkers værksted, Elisagårdsvej 16. Tilmelding nødvendig.

**Onsdag den 27. april kl. 20:** Garagestafetten hos Benny A. Jensen. Adresse følger snarest. Tilmelding nødvendig.

**14-16. maj:** Græsten Veterantræf. Lad os få en masse biler på vores klubstand og sjov med Krybebaands-Societetet...

**Weekenden den 20-22 maj:** Sommertræf 2016. Det bliver "Mini-træf", da 2016 jo er ICCCR-år. Træffet bliver i Skærbæk og træfgruppen består af Jørgen Krøgh-Christensen, Ingermargrethe Jacobsen, Karin Friis og Sven Åge Hansen.

**Onsdag den 25. maj kl. 20:** Garagestafetten hos Eugenio Lai, Baldersgade 12 København N. Tilmelding nødvendig.

**4-6. juni:** Sommermöte i Svenska B11-klubben. Se hjemmesiden.

**11-14 august:**  
**Det 16. ICCCR i Holland.**  
Information på træffets hjemmeside: [icccr2016.com](http://icccr2016.com). Træffet kan også findes på Facebook: [icccr2016](https://www.facebook.com/icccr2016).

**26-28. august:** Sommertræf i Norge. Se hjemmesiden.

Mange flere detaljer og meget mere kalender er altid opdateret på:

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



De lange torsionsstænger



Kun små karrosseri-reparationer er nødvendige

## 15Six Hydraulique

### Thomas Bødgers 15H i Roskilde

Tekst og billeder: Torsten Vlg



Ankomst til Roskilde en dag i november...

Som det nok er en del bekendt fra Facebook, bliver der i øjeblikket restaureret på en 15Six H i Roskilde. Der er en af kun 4 15Six H i Danmark.

15H, som den for nemheds skyld kaldes, er aldrig solgt fra ny i Danmark, men de eksisterende eksemplarer er alle importeret i nyere tid.

Bilen i Roskilde ejes af Thomas Bødger, men er som nævnet importeret fra Frankrig, af et medlem i Køge. Den er fremstillet på fabrikken i Paris i januar 1955, med chassinummer 727723. Hvem den første ejer var vides desværre ikke. Derimod fremgår det af papirerne, at bilen den 19. juli 1956 indregistreres til Jean Lelievre i Chartres, som ejer et auktionsfirma, som i øvrigt eks-

sterer den dag i dag, med sønnen Jean-Pierre som ejer. Jean Lelievre beholder bilen helt frem til d. 21. oktober 1977, hvor den bliver solgt til Bernard Guerin i Bourges. I 2013(?) sælges den så til Niels Viggo Skovgaard i Køge, som fragter den til Danmark.

Bilen er meget original, og har formodentlig kun kørt omkring 140.000 km i sin levetid i Frankrig. Desværre har den stået stille udendørs i længere tid, hvilket har været hårdt ved lak, krom og interiøret. Da 15H'eren er meget original, er det planen, at give den en nænsom karrosseri-restaurering, hvor den originale lak, sandsynligvis i farven Gris Fumé, bliver poleret op og retoucheret, så godt det lader sig gøre. Ligeledes vil kromen blive forsøgt poleret.



Hele bagbroen afmonteret med fjeder-elementer, krængningsstabilisator og højdekorretør



En smule rust



Hjulnav og affjedringscylinder

Mekanikken er meget urørt, men har stået stille i så mange år, at den ikke kan bruges uden en gennemgribende restaurering. Specielt hydrauliksystemet skal have en total istandsættelse, med en lille uoriginal ombygning fra syntetisk LHS-2 væske til mineralisk LHM. Dette sker for nemheds skyld, da den grønne LHM væske optager ikke vand, som LHS-2, og er derved bliver mere langtidsholdbar, men hydrauliksystemet kunne sagtens have været restaureret til LHS-2 som originalt.

Restaureringen er nu godt i gang, og status er, at bagtøjet inklusiv affjedring næsten er færdigt. Endnu mangler affjedringscylindrene og højdekorrektøren at blive monteret. De gamle 2-delte gaskugler til affjedringen er adskilt, og

forsynet med nye membraner i nitrilgummi som kan holde til LHM-væske. Når de er samlet igen, skal de fyldes op med nitrogen til 42 bar, og monteres på affjedringcylinderne. Det er planen at udskifte alle hydraulikrør samt bremserør til nyt, på nær de specielle leddelte bremserør ved bagbremsene, som vil blive forsøgt istandsat med nye o-ringe.

Når bagtøjet er færdigt, er det planen at udtage motor og gearkasse, som er det næste, der skal skilles ad. Arbejdet med motor og gearkasse vil kunne følges på Facebook, og forhåbentlig også her i bladet, efterhånden som det skrider frem.



Bagbroen adskilles helt

De originale gaskugler i god stand



Bageste højdekorrektør



Bremserør med knæled



Specialværktøj til afskillelse af gaskugler  
- her ses membranerne



Lidt fra den anden ende (forenden):  
Renoveret karburator....!

**i Attraction nr. 288 findes  
en stor artikel om 15six H**



Bagbremserne



Renoveret bagbro  
– klar til montering



Nymalede fælge



Lovende forsøg med polering



Bærearml med nye  
gummistop



Mester er veltilfreds...!





TAD skovtur 2006



## En anden 15six under behandling

**Stig Larsen i Tikøb har for en kort bemærkning sluppet sin egen 15six og de små cabrioletter. Her har han skrevet en lille rapport, ledsaget af instruktive fotos.**

**Skulle nogen i farten have glemt hvordan bilen så ud for kort tid siden, har jeres evige redaktør tilføjet et par billeder...**

Hr. Thomas Borregaard har her den 21.02.2016 indleveret sin 15 si(x) til svejsereparation i Tikøb.

Den nok så kendte grønne 15six trænger til lidt fornyelse hist og pist. Bilen har været til sandblæsning i Jyderup og dette gør pladearbejdet noget lettere.

Denne Citroën er i fantastisk god stand, selv om at den har kørt i al slags vejr i mange år. Svejsereparationen er nok hurtigt overstået, da jeg ikke

skal tilpasse så mange dele. Thomas klarer selv det mekaniske med stor ekspertise og omhu. Han kender jo til hver en detalje, for han har haft bilen siden 1967. Den lokale automaler Poul Erik i Kvistgård, har allerede ringet og spurgt mig, om hvornår bilen kommer til hans værksted.

Arbejdet med Thomas' bil skal gå i huj og hast, da den snart skal til syn.

*Stig Larsen*



TAD skovtur 2005

## Mere garage

Selv på Mars Alle i Søborg er der kommet lidt gang i garageaktiviteterne. Jeg er omsider kommet igang med at skille cabrioletten ad, for at montere en helt "ny" forbro. Det bliver en opgradering fra det helt tidlige, årgang 1935, til det meget forbedrede "stade 1 bis" fra begyndelsen af 1936. Bilen vil stadig være med den gamle type styretøj (før tandstangen), men kraftigere dimensioner (især silentblokkene) og bedre geometri, vil helt sikkert gøre bilen bedre kørende. Og det originale fortøj vil blive gemt i en trækasse. Trods lidt for mange andre projekter skal bilen nok blive klar til forårssolen!

- jmn.



**LECOT**

I dette blad bringer vi en artikel om én af de største bedrifter nogensinde begået bag et rat: Historien om François Lecots 400.000 km på ét år - eller mere end 1.100 km om dagen. Artiklen har været bragt i bladet Autogénial, der udgives af Svenska Citroënklubben – stor tak til Lorentz Österling, som både har skrevet artiklen og hjulpet med at skaffe flere af billederne!

## Men først...

### Lidt forhistorie

François Lecot blev født i 1878, samme år som André Citroën, og havde som det også er nævnt i Lorentz' artikel gjort sig bemærket med imponerende resultater i motorsport, herunder især langdistancekørsel. Mange (alle?) af hans bedrifter, frem til 1934, foregik med biler af mærket Rosengart. (Se boks). Lecot blev kendt af enhver med interesse i bilsport, og selvfølgelig også af André Citroën. Det menes også at de to første gang mødte hinanden i 1932 eller tidligt i 1933. På dette tidspunkt havde Lecot nogle uoverensstemmelser med Lucien Rosengart, og forskellige kilder nævner, at Citroën personligt tilbød Lecot at køre sine biler – en invitation, som Lecot øjeblikkeligt skulle have sagt jatak til!

### 1934: Rallye Monte Carlo

François Lecot var nu kommet under Citroëns vinger - og den første tur må siges at være af spektakulær art: Deltagelse i Monte Carlo rallyet, ikke i en

almindelig bil, men i en kæmpestor og tung bus; en pre-serie Type T45! Det var naturligvis et reklamestunt, og uden vinderchancer. Blandt de 10 passagerer i bussen var flere af deltagerne fra både Den Sorte og Den Gule Ekspedition. Med startnummer 144 gennemførte François Lecot og Chefmekaniker hos Citroën, Maurice Penaud, løbet, der havde start i Warszawa. I alt 2.456 km. som blev kørt på 59 en halv time, uden et eneste strafpoint! Det rakte kun til en placering som nummer 90, men det er vist ligemeget i denne forbindelse.

Som bonusinfo kan nævnes, at bilen med startnummer 145 også var en Citroën. Næmlig en 6-cylindret Kégresse P15, ført af ingen ringere end Adolphe Kégresse selv. Denne vogn fuldførte dog ikke løbet.



## Lecots vigtigste bedrifter før 1934

1924:

Udholdenhedsløb Lyon-Mâcon-Dijon og retur 6 gange på 24 timer - en strækning på 1.619 km.

1929:

Galibier-løbet - kørtes i 15 dage, 453 kilometer hver dag inklusive turen op til det 2.645m høje bjergpas Col du Galibier.

1930:

100.000 kilometer på 111 dage, Lyon - Bourg - Dijon og retur.

1932:

Rallye Monte Carlo, med start i Umeå, Sverige. Turen blev gennemført med en syg co-driver - François Lecot kørte selv hele vejen.

1932:

For anden gang: 100.000 kilometer på almindelig vej - start den 7. marts, rute Paris-Lyon-Paris. Turen gennemførtes under kontrol af l'Automobile Club de France og tog 105 dage.

1932:

Raid des Pavés du Nord - 7.500 km vinterkørsel, 500 kilometer om dagen i 15 dage.

1933:

Adskillige udholdenhedsløb med omkring 10.000 km distance - og for tredje gang: 100.000 kilometer på almindelig vej, Paris-Lyon-Paris.



Monte Carlo Rally i bus, 1934. Det må have krævet sin mand at smide en krabat som denne T45 rundt på de vinterglatte serpentineveje, og samtidig holde en gennemsnitsfart på over 40 km/t!



### Frankrig og Belgien rundt

Som bekendt lanceredes Traction-modellen i form af model 7A i april/maj 1934. Her kom François Lecot omsider ud i en rigtig bil: I begyndelsen af juli kørtes turen på ialt 5007 km - hele Frankrig og Belgien rundt på 77 timer non-stop. Gennemsnitshastigheden var på hele 65 km/t og turen under tæt kontrol af l'Automobile Club de France. Bilen var én af de allertidligste model 7S, og jeg vil gætte på at der er tale om en prototype, eftersom modellen ikke optræder i Citroëns produktionsbøger før den 24/7! Så bilen var nok i virkeligheden en 7B, med en 1911ccm motor og diverse andre modifikationer. Som co-driver havde Lecot igen Maurice Penaud og de to fik en fornem modtagelse ved ankomsten til Paris med et håndtryk af patronen selv!



Der udveksles håndtryk ved ankomsten efter turen Frankrig og Belgien rundt. Foran 7S'eren ses fra venstre Lecot i lyse bukser, André Citroën og Maurice Penaud. Sidsnævnte var også med som mekaniker på Kégresse-ekspeditionerne. Til venstre på siden ses en reklame med et kort over ruten – og de hårde facts.



### Paris-Moskva-Paris

Senere på året, fra den 26. september til den 4. oktober, kørte Lecot og Penaud afsted igen: Denne gang var målet Moskva! Udturen, i alt 3.200 km., blev gennemført på 70 timer – med en gennemsnitsfart på 45 km/t. Tilbageturen tog længere tid, med bl.a. et stop i Warszawa undervejs. Ankomsten på Place de la Concorde skete dagen før åbningen af Parisersalonen og også

her var André Citroën på plads med et håndtryk.

Officielt var denne tur en post-tur, da Lecot medbragte diverse dokumenter til diplomatiet i Moskva – og det er også denne tur, der 50 år senere, i 1984, blev markeret med en gentagelse med ca. 120 tractioner (såvidt jeg husker) – flest fra Holland og Frankrig.

*-jmn.*

En tilsvarende scene, umiddelbart efter ankomsten til Place de la Concorde. Lecot (ved bilen) har taget hatten af for André Citroën...

---

På de næste sider følger Lorentz Österlings artikel fra Autogenial.

I mellemtiden var Automobiles Citroën blevet overtaget af Michelin – og André Citroën død, den 3. juli 1935.



# 400.000 km på 1 år

**En rekord som står idag - næsten!**

**15.000 km svarer til hvad en gennemsnitsbilist kører om året. En langturschauffør kører omkring 100.000 km om året. Tænk at køre 400.000 km – på kun ét år! Det gjorde Francois Lecot i en Traction 11AL. I år er det 80 år siden han fuldførte denne enestående be-drift.**

---

Tekst: Lorentz Österling  
Oversættelse og bearbejdning: jmn.  
Billeder bl.a. fra Citroën og diverse arkiver.

Den 26. Juli 1936 drejede Francois Lecot ind på Place de la Concorde med sin Citroën 11 Sport. Han havde netop kørt 400.134 kilometer på under 363 dage. Hvordan kunne han nå at køre så langt? Hvordan kunne han overhovedet orke det? Hvad var det i det hele taget for en mand, som satte denne fantastiske rekord?

François Lecot var på det tidspunkt 57 år gammel, og ejer af et lille hotel med restaurant i Rochetaillée-sur-Saône,

nord for Lyon. Et fint strategisk udgangspunkt, hvis man nu har tænkt sig at køre meget langt på et år. Hotellet lå ud til Route National 7, "Route de Soleil", ca. midt mellem Paris og Monte Carlo.

Forud for rekordkørslen havde Lecot allerede sat sig selv på forskellige udholdenhedsprøver, hvor han havde bevist sin styrke og stædighed. Han havde også været cyklist med langdistanceløb som speciale, og flere rallies og langdi-



stanceløb i bil, bl.a. 100.000 km i en lille Rosengart LR2, allerede i 1932.

### **De nye revolutionerende Citroën præsenteres**

Så var det, at Citroën præsenterede den nye og revolutionerende model 7 i foråret 1934. Selvbærende karrosseri, torsionsaffjedring, forhjulstræk, hydrauliske bremses, topventilet motor. Kunne en bil med så mange nye konstruktioner og finesser være pålidelig og holde til hverdagstrafik? Og hvordan kunne man bevise det? Sådan har man

sikkert tænkt hos Citroën i forbindelse med lanceringen. Der skulle noget spektakulært til – en rigtig langdistancetest – en ægte rekordkørsel.

Det er højst tænkeligt, at André Citroën selv har udtænkt idéen – i hvert fald falder den godt i tråd med andre af hans tiltag i markedsføringen, (herunder rekordkørslen i 1933, hvor en Rosalie 8 tilbagelagde 300.000 km. non-stop på Monthléry-banen med en gennemsnitsfart på 93 km/t). Ingen tvivl om at tanken med det samme må være faldet på Lecot – han havde alle-

rede bevist sine fantastiske evner.

Men så satte virkeligheden en stopper for projektet. Citroëns gæld var stor ovenpå investeringerne i den nye bilmodel og en helt ny fabrik. Firmaet blev begæret konkurs i slutningen af 1934. Automobiles Citroën blev overtaget af Michelin, og den nye ledelse var ikke interesseret i at sponsere rekordkørslen.

Lecot var ikke en mand der let gav op. Han solgte sit hotel og allierede sig med et antal Citroënforhandlere, og der blev fundet et antal sponsorer, nok til at





Lecot i mål. Her var der ingen André Citroën til at tage imod. Læg mærke til de små lanterner på alle fire skærme. De lyste rødt/grønt og gjorde bilen genkendelig for alle langs ruten. Det siges at man kunne stille sit ur efter Lecots passager forskellige steder, og at andre trafikanter inklusive bus- og lastbilchauffører altid kørte ind til siden og hilste, når Lecot foer forbi...

idéen kunne gennemføres. Sponsorerne fik deres firmanavne på bilen: Bollé (stempelringe), Speed (aluminiumstopstykker), Guiot (benzinpumper), Marchal (tænder) og Fulmen (batterier).

To mekanikere blev ansat til at passe og vedligeholde bilen, mens Lecot skulle have sine få timers søvn. Og for at rekordforsøget skulle godkendes officielt kom der en inspektør fra l'Automobile Club de France med i bilen. Han noterede enhver hændelse undervejs og førte desuden kontrol med at hastighedsbegrænsningerne blev overholdt.

### Frem og tilbage, frem og tilbage

Så begyndte rejsen. Den 22. Juli 1935 klokken halv fire om morgenen kørte Lecot fra Rochetaillée til Paris og Place de la Concorde, ved l'Automobile Club de France's kontor. Præcis kl. 12 kørte han derfra igen. Nu skulle der køres – 1170 km hver dag!

Ruten var Villejuif, Fontainebleu, Ville-neuve-a-Guyard, Auxerre, Vermontoise, Avallon, Morvan, Saulieu, Chalon-sur-Saône, Tornus, Sennecey-le-Grand, Mâcon, Villefranche-sur-Saône og til sidst Rochetaillée kl. 9 om aftenen. Så var der aftensmad og derefter nogle timers søvn, mens mekanikerne tog sig af bilen.

Klokken 3 om morgenen blev Lecot vækket igen, og en halv time senere satte han sig bag rattet. Ni gik det syd-på: Vienne, Valence, Loriol, Montélimar, Orange. Chateauneuf-de-Pape, Avignon. Aix-en-Provence, Saint-Raphael, Cannes, Nice og Monte Carlo.

Kl. 12.30 gik turen tilbage til Rochetaillée. Og sådan fortsatte han, dag efter dag, måned efter måned. Der var ikke tid til mange timers søvn pr. nat. Når trætheden meldte sig måtte han standse bilen og gå nogle gange rundt om den. Når det var særlig slemt, måtte han parkere og tage sig en lille lur.

### Variation i ruten

For at få et lille afbræk fra ensformigheden deltog Lecot i januar 1936 i Rallye Monte Carlo! Den franske automobilklub havde godkendt denne afgang, og Lecot holdt de fastsatte kørestrækninger hver eneste dag.

I maj 1936 rundede Lecot 300.000 km. Alt så ud til at gå godt – men så skete en mindre katastrofe. Lecot kolliderede med en lastbil, der kom ud fra en sidevej – og hele forpartiet af hans 11'er blev trykket sammen! Lecot måtte løbe til nærmeste telefon og tilkalde mekanikerne. Sammen fik de bilen lavet igen – og 72 timer senere kunne Lecot fortsætte – uden at have sovet.



Denne mindeplade blev hængt op i Rochetaillée af Club Citroën France, Amateurs d'Automobiles Anciennes og Mobil, i anledning af 40-året for Lecots rekord.

I juni 1936, efter 341.000 km. blev der igen brudt med ensformigheden. Nu kørte Lecot ud på en række ture til forskellige europæiske hovedstæder: Fra Paris til Berlin og retur, Bruxelles-Amsterdam og retur, Rom og retur, Madrid-Barcelona og retur, samt en tur til Wien og retur.

I juli rundede Lecot 375.000 km, og den 24. Juli omsider de 400.000 km! Den ufattelige rekord var kørt! Dagen efter fik han en festlig modtagelse i Monte Carlo, med masser af blomster, politiskorte gennem byen og en overdådig frokost på Café de Paris, hvor han modtog en stor, skinnende pokal. François Lecot kunne være stolt over sin ultimative bedrift!

Bladet *l'Auto* skrev: "Mange købere har tilbagelagt turen fra Paris til Monte Carlo på én dag. Jeg ved dog ikke hvad de ville synes om at skulle køre tilbage igen efter kun 4 timers hvile".

### Bilen

Den lange tur igennem blev følgende ting lavet på bilen:

- tre komplette motorrenoveringer
- ti rensninger af cylindre og topstykker
- et utal justeringer af ventiler og tænding
- dækskift for hver 25.000 km.

Man kan spørge sig hvor meget af dette, man ville behøve med nutidens moderne olier og dæk.

### Manden

Den utrolige bedrift, plus alle de andre langdistancekørsler som Lecot tidligere



I ugerne efter rekordkørslen kørte Lecot rundt og hilste på de mange, der på den ene eller den anden måde havde hjulpet til: Sponsorer, forhandlere og som her Automobile Club du Rhône. (Foto fra Creative Commons/Lyons kommunale bibliotek)

havde gennemført, tog hårdt på helbredet. Lecot blev desuden ramt af en tragedie i september 1936, hvor hans søn omkom i en flyveulykke. Det blev kun værre, da hans syn også blev dårligere og dårligere. Til sidst kunne han og konen ikke længere klare at drive deres café. Vennerne startede en økonomisk støtteforening, hvor blandt andre Mobilol og Citroën bidrog.

Lecot var efterhånden blevet helt blind. Han blev indlagt på et sygehus i Albigny i nærheden af Lyon. Her døde han den 19. August 1959.

### Holder rekorden?

Ja, først i 2003 blev rekorden formelt set slået. Da kørte Philippe Couesnon 500.000 km. rundt på Europas motorveje i en Peugeot 607. Motorveje. Ikke den slags veje Lecot kørte på! Så hvilken bedrift er størst? Det afgør du!

Lecots bil var en 11AL, som ifølge ham selv var produceret den 8. juni 1935. Samme dag som eders ydmyge redaktørs 11AL cabriolet!

Jerome Collignon har lavet en stor artikel om bilen - selvfølgelig på fransk, men med spændende billeder. Her er et link:

[www.ac-good.com/tractionavant1934/index\\_fichiers/11al\\_400000\\_kilometres\\_1.html](http://www.ac-good.com/tractionavant1934/index_fichiers/11al_400000_kilometres_1.html)

Der findes også flere gode bøger om Lecot.

Øverst til højre et fint postkort – reklame for polérmidlet Automirrol.

Retromobile 2003 havde rekordkørsler som tema. Selvfølgelig var en kopi af Lecots bil udstillet - desværre var den ikke særlig godt lavet, med påskriverne i klæbefolie og et kølgitter der var for nyt til bilen. Men ingen tvivl om at Lecots berømte kørsler stadig bliver husket og beundret! (Foto: jmn).



# ACI AMICALE CITROËN INTERNATIONALE

## Nyt fra ACI - og diverse...

Af Jens Møller Nicolaisen

Den 6. februar blev årets generalforsamling i Amicale Citroën Internationale afholdt i forbindelse med Rétromobile i Paris. Som dansk delegeret deltog jeg – og her er, blandt rigtig meget andet, et lille uofficielt referat.

### Ekstraordinær generalforsamling

Én af de ting som den siddende bestyrelse (jeg forlod bestyrelsen i 2014) med den nye President Stephan Joest i spidsen, energisk har arbejdet for, var inkludering af det nye bilmærke "DS". Uanset hvad man mener om hvorvidt disse helt nye biler er velkomne i klubberne, så er de ikke Citroën'er længere – og det viste sig også, at der er stor forskel på hvad man mener i de forskellige lande. De fleste steder er der overhovedet ingen interesse for DS-mærket blandt Citroënfolk. Alligevel mente SJ

at det var vigtigt at få mærket med; så vigtigt, at spørgsmålet om ACI's navn var til debat, og skulle behandles på en ekstraordinær generalforsamling. Heldigvis endte historien blødt: Der var ikke tilslutning til at ændre ACI's navn til f.eks. Amicale Citroën & DS Internationale, men det blev vedtaget at eventuelle DS-klubber (altså for de nye DS) kan optages i ACI.

### Den ordinære generalforsamling

Her var der ikke så meget nyt fra ACI som sådan – bortset fra en orientering fra nogle indbudte gæster, som jeg straks skal vende tilbage til. Af de mere "ordinære" nyheder kan nævnes, at aktivitetsniveauet har været lavere end tidligere, hvilket bl.a. blev forklaret med helbredsproblemer for et enkelt bestyrelsesmedlem. Men i hvert fald har det medført, at mange penge er sparet i det forgangne år, da der kun har været afholdt et par enkelte bestyrelsesmøder. Flere af de delegerede (bl.a. under tegnede) udtrykte frustration over manglende information, både når det drejer sig om bestyrelsens arbejde og i forhold til hvad der sker hos Citroën.

Holdet bag *ACI Event of the Year 2015*, 2CV-verdenstræffet i Torun i Polen, fremlagde deres rapport fra træffet, som har været en stor succes med 6.700 deltagere. Ligeledes fremlagde arrangørerne af dette års ICCCR i Holland en status – og det ser ud til at vi har noget at glæde os til. ACI EotY 2017 bliver igen et 2CV-verdenstræf, denne gang i Portugal. Og så er der grund til at formode at næste ICCCR i 2020 kommer til at foregå i Polen – hol-

det bag sidste års 2CV-træf indgav en officiel ansøgning. Polen – sikkert en god idé!

Der er foreløbig ikke nogen, der har meldt sig som kandidater til EotY i 2019 – året hvor Citroën fylder 100 år! Og der har foreløbig ikke fra ACI's side været gjort noget...

Og så var der naturligvis valg til bestyrelsen, som nu består af 6 medlemmer fra hhv. Tyskland, Østrig, Italien, Holland, Slovenien og Frankrig. I skrivende stund er hverken generalforsamlingsreferat eller den nye bestyrelse præsenteret på ACI's hjemmeside, men mon ikke nogen i den nye bestyrelse kan overkomme at lægge det ud inden længe.

### L'Aventure Peugeot Citroën DS

Nu bliver det interessant. Som nogen sikkert ved, så har PSA jo her i 2015 etableret hvad de kalder en helt ny organisation, med navnet "L'Aventure Peugeot Citroën DS". Generalforsamlingen blev gæstet af direktøren for organisationen, Marie-Thérèse Ladeur og af Xavier Crespin, der er chef for marketing og kommunikation. De to præsenterede sig selv og informerede om den nye organisation, hvis overordnede opgave bliver at tage vare på de tre bilmærkers historiske arv. Crespin understregede, at der ikke kommer til at ske nogen sammenlægninger, men at hvert mærke som nu skal arbejde med arv og historie – således kommer både L'Aventure Peugeot, Citroën Héritage og det nye "DS Collection" fortsat til at bestå som selvstændige enheder. Umiddelbart er det svært at gennem-

skue, hvad dette kommer til at betyde i praksis for f.eks. Conservatoire Citroën – om de skal fungere under Citroën eller den nye organisation. Og det er vist ikke kun undertegnede, der har problemer med at se konsekvenserne – for ACI er det nok lige så svært, og flere blandt personalet på Conservatoire er dybt frustrerede over manglende information om hvad fremtiden bringer.

### Reserveproduktion?

Xavier Crespin præsenterede også nogle interessante og positive visioner for den nye organisation. Blandt andet et tættere samarbejde med de forskellige "Amicales". Og et vigtigt punkt, hvor man allerede er begyndt at lave sonderinger, er muligheden for genfremstilling af reservedele til de klassiske modeller. Hvor relevant det bliver for os TA-folk er nok spørgsmålet, eftersom næsten alle sliddele jo findes på markedet i fornuftig kvalitet. Men projektet er spændende – også fordi Crespin gav meget klart udtryk for, at man gerne ser en tæt dialog med klubberne.

Jeg kan alligevel godt være lidt skeptisk. For nogle år siden var jeg med i en styregruppe, nedsat af Citroën i Paris, hvor vi holdt nogle møder mellem forskellige interessenter: Citroën (selvfølgelig), folk fra forskellige klubber, logistikfolk og reservedelsproducenter – heriblandt en sympatisk mand fra Valeo, der jo i årevis har været underleverandør for Citroën. Han fortalte som eksempel, at Valeo stadig har alt i værktøj og tegninger til at lave forlygter til SM-modellen, og at en nyproduktion ville være mulig, selv uden et stort



**Conservatoire Citroën ligger der endnu... og der er stadig rundvisninger. Men hvem lukker op, når man ringer på? Hvem bestemmer... hvad?**

antal forudbestillinger. Fantastisk, for det er en stor mangelvare. Og så faldt snakken på hvad der i øvrigt skulle til. Mandskab, økonomi og startkapital, lagerplads, lagerstyring og salg. Her smækkede Citroën straks med døren – for det mente de var urealistisk. Spørgsmålet er om *L'Aventure Peugeot Citroën DS* kommer på banen med dét skal skal til: Penge – og vilje!

### ACI og Citroën

ACI har gennem de senere år været solidt økonomisk støttet af Citroën, med næsten 60.000 euro om året. Ca. en trediedel har været afsat til ACI's drift og resten været midler til at støtte de store internationale *Event of the Year*-begivenheder som f.eks. ICCCR. Dette er sket via en fin og juridisk bindende kontrakt, som også indeholder en paus om at ændringer i kontrakten skal varsles tre år i forvejen. Tiden vil vise om den holder vand. For det er jo nær-

liggende at tro at det fremover bliver *L'Aventure*, som skal være bindeled til ACI og andre "amicaler". På ACI-generalforsamlingen talte Crespin også om, at "amicalerne" skulle være repræsenteret i den nye organisation. Alt ialt – så er det meget spændende, hvad fremtiden bringer. Og så må jeg tilføje, at det er svært at bebrejde ACI den manglende information om samarbejdet med Citroën, når ingen rigtig ved hvad der sker og hvem man skal tale med.

### Citroëns historiske arv

Lige nu ser det ikke for godt ud med adgang til historisk materiale og oplysninger. Denis Huille, en meget engageret mand, der gennem mange år har været chef for Citroën Héritage, og dermed både leder af Conservatoire og kontaktperson til ACI, forlod sit job i september 2013. Han blev afløst af Marc-André Biehler, som ikke holdt så længe på posten – han forlod sin stilling i

**Hele det store fabriksanlæg i Aulnay-sous-Bois er nu jævnet med jorden.**

Foto: Stephan Joest



sommer, og derefter var der formelt og reelt ikke nogen chef for Conservatoriet. I 2014 stoppede produktionen på Aulnay-fabrikken, hvor Conservatoriet nu ligger som den eneste bygning. Og to af nøglepersonerne på Conservatoriet forsvandt: Jean-Claude Lannes gik på pension, og Catherine Jeannin, der har stået for bl.a. arkivet og attestationer af biler, blev syg og måtte holde op. Der udstedes ikke attestationer pt. og arkivet er ikke længere tilgængeligt for f.eks. sådan én som mig.

Frustrationen er tydelig hos de få jeg stadig taler med på Conservatoriet, der selvfølgelig eksisterer endnu, og hvor der stadig er rundvisninger. Men fremtiden må siges at være usikker! Xavier Crespin forsikrede på ACI-generalforsamlingen, at Conservatoriet foreløbig bliver liggende i Aulnay, men at mange af arkivalierne, herunder de vigtige pro-

duktionsprotokoller, nu varetages af et privat firma, der kalder sig "Perles d'Histoire". Samme firma skal i gang med at digitalisere det hele, hvorefter det formentlig vil blive flyttet til Sochaux, hvor L'Aventure Peugeot har sit hovedkvarter og museum. Digitaliseringen er selvfølgelig en rigtig god idé og selvfølgelig den bedste måde at sikre de uvurderlige arkivaliers bevarelse. Spørgsmålet er om ACI kan være med til at sikre, at tingene også bliver tilgængelige!

### **Fremtiden...?**

Selvfølgelig må man forvente at den øjeblikkelige status til dels skyldes de store omstruktureringer der foregår. Men jeg er ærlig talt ret skeptisk, og jeg tvivler på at ACI kan være til nytte i en situation, hvor Citroën i Paris ikke lader til at prioritere det historiske. Et trist eksempel er billedsamlingen i Pa-

ris, som indtil for et par år siden blev varetaget af en sød og hjælpsom dame, Anne-Marie Michel. Hun blev ikke erstattet med en ny medarbejder, da hun gik på pension. På Citroëns internationale presse-site var der, via dét der hed "Médiatèque", adgang til download af tusindvis af historiske Citroën-billeder. Men nu er der kommet en ny og smart presse-hjemmeside. Og søger man f.eks. efter billeder af historiske modeller, dukker der 7 forkølede billeder op! Alle er de nyere fotos, taget ved diverse træf og lignende. Alt det interessante er pist væk.

Jeg håber at der snart sker noget, der kan bringe optimismen tilbage – det vil vise sig om Citroën Héritage får tilført hvad der skal til, eller om nye organisation, L'Aventure Peugeot Citroën DS, vil tage opgaven alvorligt. Indtil videre er det vist bare at vente...