



# **ATTRACTION 324**

57. årgang · oktober 2019 · Citroënklubberne i Danmark





# TRACTION SPECIAL

## Traction Avant Danmark

### Bestyrelsen:

Formand - indmeldelse:

**Eugenio Lai**

Baldersgade 16, 2.tv.,  
2200 København N.  
Tlf: 23 26 28 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:

**Jørgen Hove**

Julius Thomsens Gade 16, 2.th,  
1632 Kbh. V. Tlf: 40 20 40 18.  
e-mail: tad@7-11-15.dk

Aktiviteter - øst:

**Benny A. Jensen**

Vingetoften 114,  
2730 Herlev.  
Tlf: 23 21 10 46.  
e-mail: benny.jensen@cookmedical.com

Aktiviteter - vest:

**Claus Falden**

Erantisvej 4,  
9750 Østerrå.  
Tlf: 40 98 92 82.  
e-mail: clausf@lden.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:

Nordjyske Bank  
Thulebakken 34  
9000 Aalborg

*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. januar.

Deadline til næste nummer: 1. december!

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

Så er jeg blevet formand for et år mere, men som antydet på Generalforsamlingen, skal man starte med at tænke på en ny kandidat...

Køresæson er snart slut, vi kan se tilbage på et meget rigt år, hvor der er blevet fejret hundrede år for Citroën både i Danmark og udlandet. Denne udgave af bladet er helt fyldt op med reportage fra flere jubilæumsarrangementer.

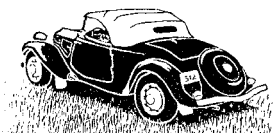
Jeg sagde på generalforsamlingen, at vor klub har en speciel identitet, som er bygget op gennem alle årene af de engagerede medlemmer, vores "soldater", der med en stor indsats har holdt klubben aktiv på mange fronter. I den ånd skal klubben forsætte i mange år fremover, vi skal bare sørge for at der er nok "soldater" til de fremtidige opgaver.

Allerede nu er der planlagt sommertræf i 2020 i Sønderjylland, flere detaljer kommer senere. Af aktiviteter ville jeg ønske at der var flere tekniske møder, det er klubbens stærkeste side.

I løbet af oktober måned afholdes det årlige møde for de tre Citroënklubber, (tidligere formandsmøde). Ét af punkterne på dagsorden er etablering af et kommende ACI-DK. Er der nogen som er interesseret og brænder for sagen er de meget velkomne til at kontakte mig!

Vi ses derude!

Eugenio Lai



### Postkort fra Helsingør

Jeg har tidligere set dette foto i sort/hvid, men for nogen tid siden faldt jeg over dette postkort, hvor billedet er blevet koloreret. Midt i gaden ses en førkrigs-Familiale. Det vides at der kørte et par Familialer som hyrevogne i byen, så mon ikke den er én af dem. Billedet er givetvis fra 50'erne. Der er fuld skrue på skibsværftet med de flotte kraner og i forgrunden har vi DSB-færgen til Helsingborg...

## Nyt medlem

Povl Erik Haulrich  
Rugbjergvej 26, 7250 Hejnsvig.

11BL 1953



## Fra redaktionen

Så er det endnu engang lykkedes at levere et tykt og indholdsrigt Attraction til medlemmerne i de danske Citroënklubber. Uanset hvad PSA foretager sig med bilmærket Citroën, vil det altid blive husket som ét af de mest progressive, med højdepunkter i historien, hvor Citroën var årtier længere fremme end de fleste andre – i dette blad markeret med masser af stof om begivenhederne her i 100-året. Sjovt at tænke på, at Attraction har været med i langt over halvdelen af tiden!

-jmn.



## 548.216

Så er sagaen med min Sport afsluttet hvad angår det forsikringsmæssige. Karosseriet er blevet rettet, spartlet og malet, igen i hvid.

Nu er bilen kommet hjem til mig og venter bare på at blive samlet. Men typisk griber det om sig – der skal lige laves

dét og dét, når man nu er i gang. Mange dele er blevet adskilt, rensset, metalliseret og malet. Flere opgaver venter på at blive gjort.

Den skal nok blive til en fin kørende bil i mange år.

*Eugenio Lai*

**TAD**

# TAD-aktivitetskalender

## Kommende arrangementer:

### Klubmøderne i Roskilde

- er nu i fuld gang. Vi mødes hver den anden fredag i måneden kl. 20.00 i Thomas Bødkers værksted, Ellisgårdsvej 16, 4000 Roskilde.

Fredag d. 11/10

Fredag d. 8/11

Fredag d. 13/12

Redaktionen har desværre ikke modtaget information om andre klubarrangementer.

**Det anbefales derfor at holde sig orienteret på [www.traction.dk](http://www.traction.dk)!**





## Sommertræf 2019

Der er ingen tvivl om at vi i TAD har tradition for at holde nogle gode træf, så gode, at de også er kendt uden for Danmarks grænser. I år var der deltagelse fra venner fra Holland, Tyskland, Sverige og Norge og de for flestes vedkommende var det ikke første gang. Ialt var vi godt 100 personer i over 50 biler – meget pænt tal, i betragtning af at vi er en lille klub med knapt 200 medlemmer og at det nu var Sommertræf nummer 38, hvis man medregner Minitræffene.

Træffet blev afholdt i Viborg, på *Golf Hotel*, der må siges at være yderst centralt beliggende, få minutters gang fra midtbyen. Selve Hotellet, ja, det var som sådan nogen er – intet at klage over, fine værelser og faciliteter, pænt og nydeligt, men ikke overvældende hyggeligt – især ikke i de store rum til spisning og samling. Skinger belysning højt fra loftet som i en boldhal, men vi kunne til gengæld både se hinanden og den gode mad vi spiste. En god ting var, at der var afsat en god del af par-

keringspladsen til vores biler – flot at de stod samlet, og rart at slippe for de parkeringsproblemer der med garanti ellers ville have været.

Programmet var grundlæggende efter den sædvanlige drejebog, med ankomst og samvær fredag eftermiddag/aften og tur om lørdagen. Men som noget nyt, var den første del en gåtur! Med byen lige ved siden af, var der jo ingen grund til at slide på vore gode biler. Træfgruppen havde sørget for nogle

*Tekst: Jens MN  
Foto: Eugenio Lai og Jens MN.*



Forsamlet igen – biler og mennesker.  
Herover ses fredagsbuffetten.



16/8 2019, kl. 21.49. Foto: Judith Pedersen



Fint guidet gåtur i den kønne gamle by



Kongenshus Mindepark





særdeles engagerede guider, som viste rundt i de meget kønne gamle gader og kvarteret omkring domkirken. Det var både informativt og rigtig hyggeligt. Der kom lidt småregn, men ikke så det genrede.

Ved middagstid kørte vi så ud på en meget smuk og veltilrettelagt tur på småvejene omkring Viborg. Smukke landskaber og et fint ophold undervejs i Kongenshus Mindepark, som er et stort og meget smukt hedeområde.

Tilbage på hotellet med det obligatoriske stumpemarked – det er og bliver en kerneaktivitet, som sætter gang i blodomløbet på enhver forhærdet tractionist. Noget der bare ikke kan undværes! Som regel finder man ting, som man faktisk ikke anede at man manglede. Og der følger gerne en god, Citroënfaglig snak med.

Festmiddag med gaveuddeling fra sponsorerne lørdag aften iht. drejebogen. Ingen præmier, for vi slap for konkurren-

ceopgaver under dagens køretur – tak for det! Maden var traditionel, men god, og så synes jeg det var en fin ting, at der åbenbart har været luft nok i budgettet til at der fra starten var vin på bordene. Musikken i spisesalen som kom fra to store højttalere kunne godt have været begrænset til det tilstødende lokale. Vi var flere, der først sent på aftenen opdagede, at det var såkaldt levende musik, der kom fra en mand, der sad derinde med sit klavergrej og







Stumpemarked



i øvrigt havde en special evne til at få alle melodier til at lyde ens. Nogle par blev dog set på dansegulvet. Andre hyggede sig udenfor.

Søndag havde vi som sædvanlig først generalforsamling – og derefter gik det så ud på køretur igen, med besøg på Bruunshaab Gamle Papfabrik, et utrolig spændende arbejdende fabriksmuseum, hvor man har produceret pap af forskellig slags i over 100 år – vistnok uden afbrydelse. Det var en oplevelse at se de gamle maskiner arbejde, og

omdanne gamle aviser til de lækreste typer pap. Vel at mærke den gode slags, som man f.eks. kender det fra gamle kartotekskasser og lignende. Også her fik vi en meget fin guidet tur rundt, og der blev vist også handlet godt i museumsbutikken. Efterfølgende er der også nogen, der har købt rigtig gammeldags karrosseripap til f.eks. dørsider på en ældre Citroën!

På stedet var der heldigvis et lokale vi kunne låne, så vi kunne side indenfor og konsumere de udleverede sand-

wiches – og det var godt, for nu var det blevet rigtigt regnvejr. De fleste af os havde en lang hjemtur og øsepøvejr; kedeligt når man skal nå en færge og man bare gerne vil hjem ad motorvejen. Men den slags klarer en 11'er jo også med bravour.

Til slut vil jeg bare sig en stor tak til træfgruppen: Inge og Peter Dahl, Evy og Jens Holst samt Jytte og Martin Vestergaard, for et super-veltilrettlagt træf, hvor hele maskineriet kørte som smurt!



Lørdag aften



18/8-2019 kl. 00.59



Generalforsamling



Brunshaab Gamle Papfabrik





## Citroëns 100 års jubilæumtræf i La Ferté-Vidame

Tekst: Torsten Vig - foto: Torsten Vig og Henrik Jacobsen

En del af årets sommerferie kom i år til at foregå lidt vest for Paris, i den lille by La Ferté-Vidame, hvor Citroëns 100 års jubilæum blev fejret med et stort træf arrangeret af forskellige gode kræfter fra bla. ACI og PSA.

Vi var en lille gruppe i 3 biler, som havde aftalt at følges sammen. Thomas og Emil Bødker i 11B Normale fra 1949, Henrik Jacobsen i 11BL varevogn fra 1953 og undertegnede sammen med Tim og Mads i DS21 fra 1972. Thomas' valg af Normalen gav lidt hektiske uger op til afgang, da bilen en måned før endnu ikke var forsynet med interiør. Men det lykkedes at blive (næsten) færdige, så bilen kunne deltage. Meka-

nisk var Normalen i orden med renoveret motor, styretøj og gearkasse med 10x31 gearing, hvilket var helt perfekt, når man nu skal på langtur. Og det blev alt sammen godt og grundigt testet, da Thomas og Emil skulle fortsætte til Sydfrankrig på ferie efter træffet.

Træffet skulle foregå fra fredag d. 19. juli til søndag d. 21. juli og vi startede hjemmefra om tirsdagen, for at have god tid til turen. Der kunne jo godt være en del trafik specielt på de tyske motorveje, men det var ikke specielt slemt, så vi var fremme ved Ferté-Vidame allerede om onsdagen efter en overnatning i Liège i Belgien. Turen på 1420 km. var forløbet med kun små

tekniske problemer, som mest bestod i at ændre lidt fortænding på normalen og skifte et spændebånd på DS'en. Henriks varevogn havde en tendens til løbe lidt varm ved køkørsel, men det undgik vi ved at køre landevej, hvis vi kunne se, at der var problemer på motorvejene. Det skulle så blive en større udfordring for Henrik på hjemturen, men da var temperaturen også steget næsten 10 grader.

La Ferté-Vidame er en lille hyggelig og meget fransk by, beliggende mellem Le Mans og Chartre vest for Paris. Byen har tidligere lagt arealer til 80 års jubilæumstræffet for tractionen i 2014, som du kan læse om i Attraction nr.

305. Den består hovedsageligt af en lang hovedgade, som fører ned til indgangen til en slotspark, som indeholder et lille slot og en stor slotsruin, som stammer fra før den franske revolution.

Over en kold øl på en hyggelig cafe i førnævnte hovedgade, talte vi om, hvor vi kunne sove natten mellem onsdag og torsdag, da træffets campingplads ikke åbnede før torsdag kl. 14. Der var ikke nogen oplagte steder lige i nærheden, så Henrik spurgte en fransk dame i selskabet ved siden af os, om hun kendte et sted. Og hun kunne kun bekræfte, at det nok så lidt sort ud, men vi kunne da få lov at campere i hendes have lige uden for byen. Et meget generøst tilbud vi selvfølgelig tog i mod med stor taknemmelighed.

Fint indkvarteret i den meget velholdte have, blev vi budt på øl og vand, og fik en snak med den flinke dame og hendes mand, som fortalte (på fransk) at de var engagerede som frivillige i træffet, ligesom de fleste af beboerne i byen. Lidt senere dukkede parrets datter op, og da hun kunne engelsk, fik vi også en god snak med hende. Det var en dejlig oplevelse med stor gæstfrihed, og der gik ingen skår i glæden, selvom kommunen torsdag morgen havde bestemt, at der skulle fældes 2 store træer på vejen lige ud foran vores improviserede campingplads.

Næste morgen skulle vi tjekke ind til træffet og campingpladsen, og vanen tro var det lykkedes de franske arrangører at få det hele gjort så indviklet og kompliceret som muligt. På et tidspunkt lykkedes det, at få al trafik til at gå i



**Improviseret overnatning på intermistisk campingplads, med meget hyggeligt samvær til følge. Skål!**



**11 Légère 1948 i originalstand**



**11 Limousine fra januar 1939**



stå, fordi dem der skulle ind til indtjening, kom til at holde i vejen for dem som skulle videre over på campingpladsen, og ingen havde tilsyneladende kompetence til at få løst situationen. Det var som at være med i en Jacques Tati film med Louis de Funès i hovedrollen.

Heldigvis var der en fransk deltager, som tilfældigvis kendte en ledende person i træfgruppen, og han fik løst problemet med en telefonopringning.

Campingpladsen var rigtig god med både bad og toilet, og vi oprettede en

danskerlejr sammen en flok andre brave danskere fra Jylland, vi mødte ved indtjeningen.

Næste morgen fredag startede selve træffet, og det var centreret om slotsparken med opmarch af bilerne inddelt i de forskellige modeller, og der var mange af alle slags.

Jeg har aldrig set så mange baghjultrukne Citroëner på en gang. Det var stort, og der var også en del urestaurerede biler, som jeg personlig synes er de mest interessante. Oppe tæt på den store slotsruin var der et

område, hvor der kunne købes mad og drikke, og et større udstillingsområde med nogle af bilerne fra Citroëns egen samling. Stumpemarked var der naturligvis også, men skuffende nok var det ikke særlig stort, og man må undre sig over, at næsten alle forhandlerne af nye tractiondele glimrede ved deres fravær. Selv firmaet Depanoto, som bor ca. 25 km. væk, var der ikke. Årsagen var efter sigende, at en del handlere var blevet sure over den pris på 400 euro, de skulle betale for en stand. Nå, men på trods af det begrænsede antal boder og de efterhånden noget



Smukt patineret Light 15



7C 1936



15six G Limousine 1939



forhøjede priser på stumper til vores biler, lykkedes det alligevel at finde lidt guf. Jeg fandt et sæt NOS silentblokke til fortøjet på en Normale, og det til en pris på 200 euro, hvilket man ikke rigtig kan sige noget til. Henrik Jacobsen fandt et gearskifte, en navkapsel og en tank med to påfyldningsstudse til hans cabriolet fra 1935, og det også til en fair pris. En del af de mere sjældne og specielle ting kunne også fås, men til helt astronomiske priser. Jeg så 2 stk. Normale-grill af den type med rundt hul brugt i 1936-37 til en pris af 1500 euro stykket, hvilket svarer til over 11.000

dkr. En anden sjældne ting til salg, var en Solex karburator til en venstregående 15six-motor, som også kostede en mindre formue.

På træfområdet var også et areal reserveret til det franske auktionshus Agutes, som havde en auktion med Citroënbiler om søndagen. Blandt bilerne på auktionen var flere tractioner, herunder bla. en Normale Coupé, 2 Cabrioletter, en 15H samt andre. En stor del af bilerne blev ikke solgt, men se mere på auktionshusets hjemmeside.

Som en meget speciel oplevelse, havde

PSA-koncernen givet tilladelse til at træfdeltagerne kunne få lov til at køre på en begrænset del af Citroëns gamle prøvebane, som har ligget i La Ferté-Vidame siden 1938. Det er efter sigende første gang, det nogensinde er sket, og det prøvede vi naturligvis om lørdagen i DS'en. Resten af lørdagen brugte vi på at kigge på biler i det gode vejr, og som billederne viser var der masser at se på.

Lørdag aften var der stor fest for dem, som havde meldt sig til, men belært at tidligere erfaringer med den slags



arrangementer på franske træf, stod vi selv for de kulinariske udfoldelser hjemme på campingpladsen. Senere på aftenen var vi tilbage på træfpladsen for at se et mega festfyrværkeri, som var arrangeret med slotsruinen som kulisse. Det var utrolig flot, og en værdig afslutning på en spændende dag.

Søndag var hjemrejse for os, mens Thomas og Emil fortsatte ca. 1000 km. sydpå mod Vence ved Nice. Henrik som skulle over Brüssel på hjemturen, blev endnu en dag og fik en uforglemmelig tur på prøvebanen i en af de 5 Kégres-

ser på larvefødder, som deltog i træffet. Han fik også en uforglemmelig hjemtur pga. varmen, men den historie må han selv fortælle.

Vores hjemtur som gik via Belgien med en overnatning i Venlo i Holland og gik næsten glat. Eneste lille ting var et stik som faldt af indsprøjtningdysen på cylinder 4 på DS'en, da vi nåede til færgehavnen i Puttgarden. Det blev sat på igen, selv om det ikke er særlig nemt i DS'ens godt pakkede (og meget varme) motorrum, og herefter fortsatte turen hjem over Lolland, Falster og Sjælland.

At den foregik i øsende regnvej, kunne ikke ødelægge den gode oplevelse.

Stor tak til mine rejsefæller for en dejlig tur og også tak til Dan, Alexander, Jesper, Roy og søn samt Lasse og frue for hyggeligt samvær på campingpladsen.



15six G karburator – og så var den endda revnet!



Duclos og Jacobsen

Tur på den gamle prøvebane







**Citroën Type A, 10HP med sjældent karrosseri:  
Model Torpédo Sport Luxe**



**Billedtekst (-red): "Om aftenen mødtes de ved vandhullet for at  
drikke sammen med de andre bæltedyr fra savannen..."**



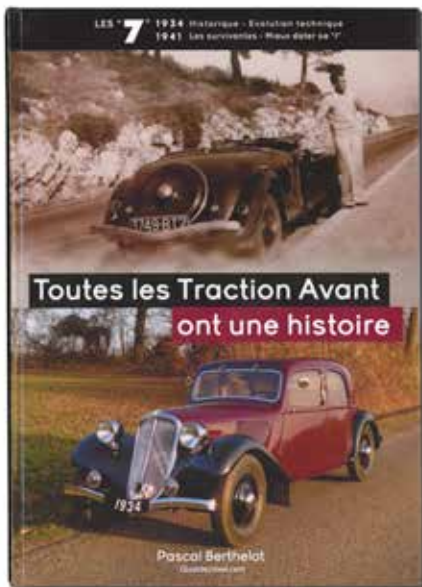


De gamle modeller (nogle af dem var 100 år) var naturligvis flot repræsenteret til fødselsdagsfesten.



7C 1938





## Ny bog

Især i Frankrig udkommer der hyppigt nye bøger om vores Citroën'er. De fleste er i den populære kategori; som regel med billeder man har set i andre bøger, og lidt for ofte er der taget let på historieskrivningen – indholdet er gerne omskrivning af andre forfatters tekster og dermed også med gentagelser af de andres fejltagelser. Og når tingene er sagt tilstrækkelig mange gange, bliver de som bekendt (næsten) til fakta.

*Toutes les Traction Avant ont une histoire* (Alle Traction Avant har en historie), skrevet af Pascal Berthelot, er første bind i en serie – den omhandler 7A, 7B, 7C og 7S i perioden 1934-41. Senere er det meningen at udgive flere: 11 Légère, 11 Normale og 15six. Der kan ikke være tvivl om Berthelots ent-

husiasme: Her er et *seriøst* forsøg på at bringe nye oplysninger ind i bogreolen.

Jeg modtog bogen for to uger siden, og har endnu ikke haft stunder til at nærstudere den i detaljer. Bogen er jo på fransk, og for mit vedkommende skal der godt med både tid og google-over-sæt til, men det er nok umagen værd.

I bogen gennemgås 7'ernes historie fra den tidlige start og modeludviklingen gennem årene. Berthelot har fotograferet et meget stort antal biler og fundet meget spændende materiale, så alene af den grund har bogen værdi, selvom det måske er lidt tilfældigt hvad der vises frem. Som ofte i franske bøger bruges der en del energi på ekstraudstyr og tilbehør – ikke altid lige relevant. Et kapitel er dedikeret til besættelsestiden – det er jo (fransk) historie for sig selv, men selvfølgelig ikke uinteressant.

Hvad der især pirrer mig er afsnittet bagest i bogen, der handler om identifikation af 7'erne: de forskellige numre og datoer. Ingen tvivl om at Berthelot har taget mange notater, og der er masser af dokumentation at studere, indsamlede oplysninger fra ejere af tidlige biler med datoer for første registrering osv. Det er ganske imponerende. Materialet er sammen med illustrationer fra reservedelskataloger og tekniske cirkulærer mv. brugt igennem bogens kapitler, der beskriver udviklingen år for år – og som udgør ca. halvdelen af bogens sider.

Netop produktionsnumrene er jo noget jeg selv har lavet undersøgelser af og stadig arbejder med – jeg må tage hatten af for det arbejde der er gjort her, men også konstatere at ikke alle bo-

gens konklusioner er lige rigtige. Og så skal jeg ikke sige mere negativt om dét: Bogen er lavet med den viden forfatteren har haft til rådighed – ingen er så kloge at de ikke kan lære noget af den!

Det er absolut en bog jeg kan anbefale, ikke mindst på grund af det store billedmateriale, hvor der både er gode farvefotografier af mange biler og detaljer, men også en del historiske fotos, mange som ikke har været vist før.

Selvfølgelig er der et par konkrete anker: Forfatteren går med den gængse franske opfattelse, med heltén André Lefèbvre, der nærmest egenhændigt udviklede TA på 12 måneder – hvor virkeligheden er en anden, med Citroëns nære samarbejde med Budd og andre amerikanske virksomheder og et udviklingsarbejde der går betydeligt længere tilbage i tiden. Det havde også været mere naturligt at gemme 7S til næste bind, da denne model er helt identisk med en 11AL og produceret i fælles serie (eneste forskel udover tidsbetingede ændringer er navnet). Og sådan jeg godt finde på flere småting.

Det rører ikke ved at her er en seriøs, stor og flot indbundet bog på 200 sider, format A4, absolut værd at købe for de 45 euro den koster. Den kan findes på webadressen [quaidejavel.com](http://quaidejavel.com).

Jeg glæder mig både til at studere bogen nærmere, og til de kommende bind i serien. (Og så må jeg vist også se at blive færdig med mine egne projekter).

*jmn.*