



# ATTRACTION 328

58. årgang · oktober 2020 · 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**

Søndervigvej 16, 2720 Vanløse.  
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:

Op til deadline for dette blad var redaktørposten stadig åben, men vi håber at få en afklaring meget snart. Har du noget til kommende numre af klubbladet, så kontakt venligst Eugenio Lai.

De forskellige ansvarsposter i bestyrelsen er ligeledes ikke tildelt, da generalforsamlingen 2020 ikke var afholdt ved dette blads redaktionsafslutning. Se evt. hjemmesiden, der vil blive opdateret så snart der er nyt.

Generalforsamlingen bliver afholdt den 3. oktober 2020 – indkaldelse er udsendt til samtlige medlemmer pr. post. Vi glæder os til at se mange af jer!

- hilsen bestyrelsen.



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



## Fra formanden

Indkaldelse til generalforsamlingen den 3. oktober er sendt til alle medlemmer med posten, da vi ikke kunne nå at få den i bladet til tiden. Generalforsamlingen er selvfølgelig annonceret på hjemmesiden og i klubbens Facebookgruppe. Vi håber at mange vil deltage!

Der er ikke sket så meget siden sidst, men vi regner med, at der vil være mange tilbud og muligheder næste sæson. Indtil da kan vi rigge, reparere og polere vores biler i løbet af vinteren.

Dette er det sidste blad Jens laver som redaktør. Jeg vil takke ham mange gange.

Attraction går videre, vi er i gang med at finde en løsning for TAD. Uanset hvad det ender med, så gælder det jo, at blad bliver der kun, hvis medlemmerne bruger det – og sender stof til den kommende redaktion. Foreløbig kan man sende materiale til mig.

Vi ses derude!

*Eugenio Lai*

---

## Nye medlemmer

Tonni Krell Rothejsen, 11 BL 1953

Jørgen Sjøntoft, 11 B 1937, DN 72096

Jan Brinkmann Andersen, 11B 1949,  
A 14.245

## Fra redaktionen

Jeg har altid haft det som et princip aldrig at afvise et indlæg til bladet fra et medlem af klubben. Jeg kan i hvert fald ikke huske, at det nogensinde er sket. Når der så i dette blad pludselig optræder flere artikler, der handler om min tjans som redaktør, må jeg påpege at det er noget jeg intet har at gøre med, jeg er aldeles sagesløs!

Men jeg er også glad og rørt, og meget taknemmelig for alle de pæne ord!

Lige nu, hvor der i skrivende stund er ca. 3 uger til generalforsamlingen, er bladsituationen uafklaret. Forhåbentlig finder vi en løsning, så TAD kan fortsætte i Attraction. Men sker det ikke, så er jeg ikke sikker på at det vil være den store katastrofe. Bladet var engang livsnerven i klubben, men er jo langt fra den eneste kommunikationskanal vi har i dag. Der vil kun blive flere muligheder med tiden.

Jeg synes heller ikke jeg er færdig, og jeg håber på at kunne fortsætte med både historiske og tekniske artikler, f.eks. i form af pdf-dokumenter til download fra vores hjemmeside. Men noget jeg skal videre med er også de to TA-bøger, som jeg har arbejdet på i længere tid. Nu skal de snart på gaden!

En anden ting jeg håber på, er at vi i TAD bliver bedre til at gøre os synlige i "gammelbilsverdenen" generelt, så der også bliver skabt interesse for vores biler blandt andre end os selv! Det bør der arbejdes på! Tak til alle!

Vi ses derude!

*Jens MN.*

## "Partisanen"

Jeg blev kontaktet via Nordjysk Vintage Motor Klub, om det var muligt at låne min Citroën til nogle filmoptagelser. Jeg tænkte, at det kunne da være meget sjovt. Tiden gik, men så begyndte der at dukke nogle tidsplaner op, som endte med en enkelt nats optagelser, hvor Citroënen skulle bruges. Bilen skulle køres af en skuespiller, så jeg måtte gerne komme lidt før, for at give "køreundervisning", det lærte han nu nemt. Jeg vidste på forhånd kun, at handlingen skulle foregå under besættelsen og at det var 3 Gestapo-folk som skulle køre Citroën.

Filmen bliver en kortfilm, med et plot som indeholder letlevende damer, modstandsfolk, en stikker, likvidering (eller forsøg på) og Gestapo. Den foregår i Aalborg centrum, med Vor Frue Kirkes tårn som omdrejningspunkt. Handlingen er ikke bygget over en konkret hændelse, men inspireret af beretninger fra krigen.

Min tanke var, det bliver godt nok en lang aften/nat. Men det blev en kæmpe oplevelse, hold da op en entusiasme der blev lagt for dagen, af hele filmholdet. Det var hele tiden muligt at følge hvad der blev filmet og det gav et godt indblik i, hvor meget de små detaljer betyder, for den færdige film. Det bliver spændende at se resultatet, som vil blive vist til en klubaften i NVMK.

Citroënen artede sig eksemplarisk hele natten, uden det mindste brok, selvom scenerne skulle tages om i en uendelighed.

*Hans-Henrik Sørensen*



Tre Gestapo-folk, inden mørket sænker sig.



Tre Gestapo-folk på vej op ad Peder Barkes Gade for at mødes med en stikker.

TAD

# TAD-aktivitetskalender

## Kommende arrangementer:

### Oktober:

3. oktober kl. 13.00:  
TAD Generalforsamling på Strib  
Automobilmuseum, Sofiendalsvej 24,  
Strib, 5500 Middelfart.

Fredag den 9. oktober: Klubmøde i  
Thomas Bødgers værksted, fra kl.  
20.00. Elisagårdsvej 16D, Roskilde.

### November:

Fredag den 13. november: Klubmøde i  
Thomas Bødgers værksted.

### December:

Fredag den 11. december: Klubmøde i  
Thomas Bødgers værksted.



Hold dig orienteret på [www.traction.dk](http://www.traction.dk)!





**Claus Falden har sendt disse fotos fra åben-garage-arrangementet den 8. august. Det var et velbesøgt arrangement med mange klubmedlemmer, ikke kun fra TAD.**



## Roskilde

Klubmøderne i Thomas Bødgers værksted er nu i fuld gang – husk: Vi mødes hver den anden fredag i måneden. Billederne her er fra mødet i september. Som man kan se, er det seriøst restaureringsarbejde der foregår – hvilket enhver der følger klubbens Facebookside jo også ved. På billederne her ses Torstens 1939 Normale, der er tæt på at være færdig, og Thomas' Normale Coupé, som han for nogle måneder siden købte fra Frankrig. Den får pt. en re-restaurering, og denne gang bliver alt lavet *helt* rigtigt. Den sølvgrå Cabriolet er endnu en nyanskaffelse – den tilhørte i mange år Peter Schmidt Jensen, og før ham Erik Keldsted.

Bemærk den hyggelige stemning, Thomas' 15six H og den lækre motorprøvebænk, som vist kan det hele. Måske burde den forsynes med rat og blinklys...?





## Den sidste Traction

Af Jens Møller Nicolaisen  
Fotos fra Citroën.

**Den allersidst producerede Traction var en 11B Familiale – ifølge fabrikkens protokoller blev den sat på lager ("entrée au magasin") den 24. juli 1957 og solgt en uge senere, den 31. juli, med stelnummer 444.569.**

Bilen og begivenheden er beskrevet i flere franske Citroënbøger og magasiner. Her fortælles om en lille ceremoni, afholdt torsdag den 25. juli 1957, hvor bilen fik den sidste touch-up og som den sidste TA kørte af samlebandet, forsynet med en lille blomsterdekoration i forruden, en rød lanterne bagpå og ordet "FIN" på nummerpladerne. Det var fabrikkens farvel til en lang epoke, og den lille højtidelighed varede ifølge bøgerne kun ca. 5 minutter. Tilstede var bl.a. Citroënforhandleren i Saint-Malo, Monsieur Dufour, som købte bilen fra fabrikken.

Den 25. juli er udnævnt til at være den officielt sidste dato, selvom der naturligvis er en fare for, at de forskellige franske kilder bare har det fra hinanden! Produktionsbøgerne siger jo, at det var dagen før! Og med hensyn til salget, så er det jo registreret så sent som den 31. juli. Måske er det bare en formalitet, at den dato ligger så mange dage efter Mr. Dufours besøg på samlinien. Mere om det senere. Uanset forvirringen om datoerne, så er der til gengæld ingen tvivl om at Familialen med nr. 444.569 var den sidste Traction.



Et sjældent billede fra produktionen, som givetvis kun er blevet taget fordi det drejer sig om den allersidste bil. Den høje mand i hvid kittel midterst i billedet skal lige straks montere bilens produktionsnummerplade – den lille plade til højre for stelnummerpladen, som er nøglen i Citroëns produktionsbøger. Måske står manden til højre for ham med en posefuld plader.

Det kunne være meget interessant at kende datoen for fotoet – bilen er ikke færdigmonteret, men det kan den nemt være blevet inden den dag var omme...

Bemærk den beskedne blomsterbuket ved bilens forrude. Det er den allersidste!





Det hellige øjeblik hvor bilen får produktionsnummer på – i øvrigt forbavsende sent i processen. Pladen med stelnummeret – eller rettere serie-nummeret (444.569) er endnu ikke monteret. Det skete først i forbindelse med salg af bilerne.

Den sidste serie Familialer var på kun 329 biler, hvoraf de første er fra april 1957. Mærkeligt nok begyndte man der med et nyt bogstav, D, hvor de tidligere hed B. På pladen står der VFD 00329 – og billedet er så skarpt, at man faktisk kan læse nummeret, når det forstørres op på en god computerskærm. Nummeret stemmer også overens med mine notater fra Conservatoriet.

Det er de hvide markeringer "MEV 18 7", der fortæller at bilen er lakeret den 18/7 – så det nærmeste vi kan komme en datering er altså mellem den 18. og den 24. juli 1957.

Billedet nedenfor er sikkert taget umiddelbart efter – det har været et højtideligt øjeblik. Læg også mærke til H-varevognene, der følger efter på samlebandet.



Da jeg for nogle år siden havde mulighed for at kigge i fabrikkens produktionsbøger, fandt jeg faktisk en anden kandidat til titlen som "den sidste". Det var en 11C Commerciale, som også var færdiggjort den 24/7, men som blev solgt dagen før Familialen, den 30/7, med stelnummer 307.855. Det er jo tænkeligt, at man ikke har syntes en Commerciale var fin nok, ligesom Citroën mange år senere udnævnte en grå 2CV Charleston til at være den sidst producerede i Paris, selvom den sidste bil var en helt almindelig rød 2CV (se Attraction nummer 157 fra 1988).

Men billederne viser naturligvis, at Familialen må have været udset til at blive den sidste TA, et vist tidsrum før den blev færdig. Afdækningen af forruden er endnu ikke pillet af efter lake-

ringen, men allerede forsynet med en lille blomst – og billederne viser også, at alle medarbejderne der fulgte bilen, gerne ville fotograferes ved den. Af bogstaverne i motorrummet fremgår det i øvrigt, at bilen er lakeret med celluloselak, fabrikat Merville, den 18/7.

Hvis billederne er taget den 25/7-57, så kan det jo godt passe, at bilen er færdiggjort dagen før, som det fremgår af produktionsbøgerne. På dette billede står bilen jo anderledes end på de andre – den er tilsyneladende lige hentet fra lager og ved at "overhale" alle D-modellerne, så den kan holde forrest på de andre billeder! Billedet er taget nogenlunde samtidig med dét på bladets bagside.



Her er bilen kommet om på den anden side af benzinstanderen, og holder foran DS'erne. På forsidebilledet (gengivet nedenfor) er det Citroënforhandler Dufour, der giver håndtryk til en medarbejder, der så overlader bilen til Citroënforhandler Dufour, der er kravlet ind i bilen på det næste billede her til højre. Hvem der så ryster hånd med Citroënforhandleren må stå hen i det uvisse – men hele historien er tydeligvis til ære for (presse)-fotografen! Vi ved nemlig, at Mr. Dufour *ikke* tog bilen med sig hjem.





De foregående billeder fra den lille ceremoni er taget i den enorme *Hall de Livraison* på Javel. Billederne her må være taget inden, for her er det er enden på selve produktionslinien. I baggrunden ses lystunnelen, hvor bilerne fik en sidste inspektion og klargøring før de blev kørt videre ud i den store hal. Lystunnelen ses også på side 2.

### Hvad blev der af bilen?

Selvfølgelig er der flere, der har forsøgt at afdække bilens videre færd i verden. I *Citropolis* nr. 4 fra 1997 er der en sjov artikel om jagten på de senere ejere, skrevet af François Icard – og i klubbbladet fra vores franske søsterklub *Traction Universelle* findes en fortsættelse i nr. 74 fra 2007.

Som nævnt var bilen fra fabrikken solgt til forhandleren i Saint-Malo. Herfra lykkedes det ikke at finde kunden, der havde købt bilen; kun at det drejede sig om en rektor fra en teknisk skole, men efter mange blindspor fandt François Icard i 1987 ved hjælp af det franske bilregister frem til bilens første ejer: Monsieur Le Saos i Dol de Bretagne. Han kunne naturligvis sagtens huske bilen, og var helt klar over at han havde købt den sidst producerede TA. Og så kommer der en oplysning, som jeg synes er interessant: Han fortalte nemlig at han selv havde hentet bilen på Quai de Javel. Han kunne også huske, at nummerpladerne med ordet "FIN" var pillet af, da han hentede bilen. Men blomsterdekorationen over forruden var der stadig. Den faldt af i nærheden af Mans, på vejen hjem til Dol. Bilen blev indregistreret den 1. august med nummeret 537 DL 35.

Det er Citroën Mr. Dufour på billederne fra den lille ceremoni, men når det i produktionsbøgerne er anført, at bilen blev solgt fra fabrikken den 31. juli, så er det måske solgt til Mr. Le Saos.

Selvom han var klar over, at bilen som den sidste var noget specielt, blev den brugt som enhver anden bil, bl.a. på



Den sidste bil kører ud fra fabrikken! Men billedet er sikkert noget iscenesat; Der står stadig FIN på nummerpladen og det er næppe Mr. Le Saos ved rattet – og bilen blev jo indregistreret den 1. august. Men det er et skønt billede, med en 2CV i brugsstand i porten og den fine Panhard Dyna Z bagved...

ferieture i Spanien. I 1958 flyttede Mr. Le Saos til Calvados, og bilen fik nyt registreringsnummer: 173 EU 14. Han beholdt bilen frem til 1963, hvor den hos Citroënforhandleren i Caen blev udskiftet med en ny ID19.

Takket være registreringsnummeret lykkedes det François Icard at finde frem til en senere ejer, Mr. Neaud, der fik bilen indregistreret den 18/8-1965. Han kunne ikke huske hvor han havde købt bilen og vidste ikke, at den var den sidste TA. Men i 1968 stod motoren af – hvorefter bilen blev skrottet!

Skrotpladsen er forlængst væk – og det er bilen også...!

François Icard fortæller i øvrigt om et hyggeligt besøg hos Mr. Neaud, hvor de sammen gik på det lokale prefecture og fik et duplikat af bilens carte grise (fransk registreringsattest), da bilen aldrig var blevet officielt afmeldt. Neaud gav det siden til François Icard, som naturligvis også har fået en attest på bilens identitet fra Conservatoire Citroën. Dét – og muligvis en tagbagagebærer, fundet i kælderen hos bilens første ejer – er hvad der er tilbage af den sidste Traction.

I bladet fra Traction Universelle har François Icard skrevet en hyggelig artikel, hvor han besøger den første ejers efterkommere – her fortæller en datter, at hun er født i 1957, og med 4 ældre søskende var det jo nok grunden til at fatter købte en Familiale med plads til 8 personer!



**Vist er den da FIN, men...!** På jubilæumstræffet i Arras i 2009 var denne vogn udstillet i museet. Også på Retromobile og andre steder har "den sidste" været udstillet; på stumpemarkedet i Reims 2017 sågar i form af en 11 Normale! Men det er jo også bare rent show – nu ved vi jo at den *rigtige* sidste afgik ved døden i 1968, hvor den kun var 11 år gammel! Foto fra Pim Berends.

## De sidste

Her er lidt oplysninger fra fabriksprotokollerne:

11BL /11 Sport: Produktionsdato:  
22/7-57, salgsdato: 25/7-57.

11B /11 Normale: Produktionsdato:  
23/7-57, salgsdato: 24/7-57.

11C /Commerciale: Produktionsdato:  
24/7-57, salgsdato: 30/7-57.

11B /11 Familiale: Produktionsdato:  
24/7-57, salgsdato 31/7-57.

Det højeste stelnummer jeg har observeret på en 11B er i øvrigt ikke 444.569, men 444.611, hvilket jo stemmer meget godt overens med, at stelnumrene sjældent (eller aldrig) fulgte produktions- eller salgsdatoerne.

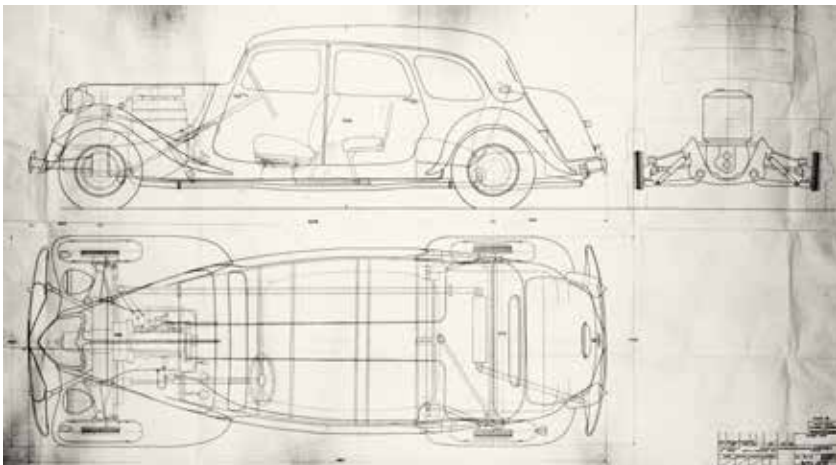


## 11 Familiale

Her til sidst lige et billede af en tilsvarende familiale; et fabriksfoto fra 1953. Til højre en måltægning, oprindelig i skala 1:5 og dateret 4/8-53.

1953 var året, hvor Familiale-modellen kom tilbage efter krigen, de første er produceret 22. juli. Det er en stor bil! Totallængden: 4,815 meter, men endnu mere imponerende er akselafstanden: Hele 3,275 meter.

Bilen på billedet er af ydre næsten identisk med den sidste fra 1957 (blot er rattet sort i stedet for gråt), men teknisk skete der en stor opgradering med 11D-motoren fra februar 1955. Bilen herover er monteret med Michelin Pilote-dæk, som er diagonaldæk – men overraskende nok kan man på billederne se, at den sidste Familiale havde X-dæk, altså radial. Om dette var en standardmontering eller tilvalgt ekstraudstyr ved jeg ikke. Ifølge bøgerne var det kun 15six H, der havde radialdæk fra fabrikken.





Er det rusten i den gamle traction varevogn eller hunden Jens har i tankerne?

**Jens Møller Nicolaisen er en institution i Attraction. Her er indlæg fra nogle af de formænd der gennem tiden har samarbejdet med Jens.**

## Ildsjælen med vinklerne på ryggraden

*Af Jørgen Kjær*

Scenen er et mindre telt opslået på en campingplads ved Nysted for omkring 20 år siden.

Lisbeth og jeg havde netop læst den sidste godnathistorie inden de tre mindreårige drenge skulle sove, da telefonen ringede: Det er Jens! Hvad ville han? Han plejede da ikke at ringe på det tidspunkt, og lød han ikke en lille smule mere venlig end ellers? Da han efter lidt udenomssnak kom til sagen, lød det: Det er vist snart min tur til at

eje bilen! Bilen? Han mente den traction cabriolet, jeg havde købt i starten af 80'erne, og som nu stod og kedede sig lidt i vores garage. Jeg havde altid forsvoret, at jeg aldrig ville sælge vidunderet, men Jens rørte et eller andet i mig. Bilen trængte til at komme ud at køre, og jeg sagde til Jens og Lisbeth, "jeg går lige en tur rundt på pladsen".

Det gjorde jeg, og da jeg kom tilbage, lød det fra Lisbeth, at hvis der var nogen, der skulle have bilen efter os, skul-



Jens klar til det store rykind i København, da det store rally Paris-Moskva landede i København og klubben var med til at arrangere en stor velkomst med blandt andet parkering på Rådhuspladsen. Billedet er fra Langelinje.

le det være Jens. Jeg kunne måske lidt modstræbende se det fornuftige i det, og ved Jens ville den komme i de bedste hænder, og ikke bare være et spekulationsobjekt for at tjene en skilling.

Det siger alt om vores forhold til Jens, en rigtig entusiast, der forstår at skønne på alt det gode i vore kære tractioner. Bilen kom i de bedste hænder, ligesom vores klub og klubblad nu har været det i mange år!

Der gik ikke lang tid før han hentede bilen i Hadsten.

### **Ikke kun Traction men med alt Citroën**

Jeg mødte Jens yderligere næsten 20 år tidligere i 1982, da han efter Hroar Toppenberg havde lavet en efterlysning i det svenske klubblad om at lave et dansk traction træf og måske en dansk klub.

Hroar og jeg – et par jyder med nogle københavnere, Jens, Peter Juel og Kim mødtes, og der var ikke tvivl om at Jens var en entusiast, man ikke kom uden om. Medens vi andre nok mest var forblændet af tractionen var Jens nærmest vaccineret med alt, der var vinkler på. Den entusiasme og verden kom noget bag på os.

Vi fik afholdt et træf i Hadsten i 1982, dannet en klub, og vi skulle da også have eget klubblad. Her stod Jens i spidsen, han havde kontakter til den øvrige danske Citroën-verden, og der blev indgået et frugtbart samarbejde med Citronisterne, og naturligvis med Jens som den fødte redaktør af vores sider i det fælles blad.

Vi fik dannet klubben, og der var aldrig tvivl om Nicolaisens passion for det franske bilmærke, og det udløste da mange diskussioner. Jeg var jyde og han københavner, begge med store forbogstaver, men altid var klubben og klubbladet i sigtekornet for Jens, og vi fandt altid en løsning.

Han har indsamlet og selv bidraget med så meget stof til bladet gennem årene, at man kan blive helt forpustet. Som arkitekt – og som entusiast – har



**Hygge ved klubtræffet i 1984.**



**Ved klubtræffet i 1984 havde undertegnede samme år fået plader på cabrioletten – og man ser Jens' blik, der leder tanken hen til hin skæbnsvangre aften i teltet næsten 20 år senere.**



han været/er han besjælet af en faglig stolthed, der altid har borget for genarbejdet og seriøst stof i bladet. Det skulle bare være i orden, og det er ganske forståeligt, at han er blevet headhunted til at gå i hedengangne og navnkundige Ole Emil Riisagers fodspor som redaktør af VeteranTidende for Dansk Veteranbil Klub.

Vores kære klubblad er nu udkommet troligt gennem 38 år med Jens ved roret – en bedrift i sig selv. Men hvordan skal det så gå fremover? Det bliver svært at leve op til Jens og hans artikler med mere, så vi kan blot håbe, at han stadig vil bidrage til bladet, blot med en anden til at samle trådene. Mon han kan lade være – begejstringen for Citroën og specielt Tractionerne er vist stadig intakt.

Jens har sammen med sit eget restaureringsarbejde og redaktørjobbet fået indsamlet et righoldigt materiale om tractionens historie i både Danmark og på verdensplan, som han har indviet os andre i gennem sine fine artikler i bladet, og som han nu forhåbentlig får tid og overskud til at lade udkomme i det ultimative værk om tractionen i Danmark. Det er Jens, der skal skrive den bog – så kom nu i gang min kære ven – vi venter alle med spænding!!

Jens - tak for bekendtskab, kan vi ikke kalde det venskab, selv om vi ikke ses jævnligt? Tak for din indsats. Den har været uvurderlig. Håber du stadig brænder for vinklerne og vil berige os med din viden og eminente sprogbrug til at indvi os andre i tractionens historie, mysterier og ikke mindst glæder.



Retromobile februar 2014. Jens i et af hans naturlige "embeder". I flere år var han bestyrelsesmedlem i ACI.

## Fra Eugenio Lai

Jeg blev medlem af klubben i starten af 1994, og jeg lærte Jens og de andre københavnere at kende. Jens boede tættest på, og det blev gennem tiden til en del besøg i lejligheden på Nørrebro hvor han boede.

Oftentimes var det på redaktionsaftenerne vi sås. Der skulle skrives og fortælles hvad der var sket rundt i landet. I starten med papir og tape, senere alt på computer. Det er klart at Jens, dengang som i dag, har været primus motor og et naturligt samlingspunkt for bladet.

Det var tider dengang, hvor vi var der til

de lyse timer, med hygge og kaffe mens vi ventede på at Peter Juel Jeppesen skulle dukke op, med de sidste sider. Som regel langt ud om natten! Dengang kunne vi nemlig præstere at være længe oppe – det går lidt trægt i dag, men gejsten er der stadig.

Jens har været med til at starte klubben, redaktør var han fra første dag. Han er ryggraden i klubben.

Stor tak til Jens for alle disse år, jeg er sikker på, at vi vil forsætte de lange aftener med andre emner, af dem har vi mange til fælles!



Arras, juli 2009. Nysgerrighed overfor biler har Jens altid haft, her studes en stelplade på en traction!



Maj 2012, skovtur øst. Redaktøren har altid haft passion for fotografi. Her er han i gang med en stribe cabrioletter.

## Fra Kim Clasen

Et klubblad er nok det vigtigste for en klub. Efter min mening er det det, der holder medlemmerne i fællesskabet.

For ca. 1000 år siden, da vi var unge og startede denne klub, måtte der jo et klubblad til! Straks var det klart at Jens var manden der kunne og ville klare opgaven.

Jeg hjalp til i det små, tog med Jens om aftenen til noget der hed "CreaTeam" på Frederiksberg, hvor vi slog raster i fotografierne. Hjemme hos Jens bag efter, først i Søborg siden på Nørrebro, blev der skrevet på IBM kuglehoved-



Arras, juli 2009. En stolt mand med den nyrestaurerede 11AL cabriolet, under træffets officielle parade-kørsel. Foto: Ernst Berends.

skrivemaskine til langt ud på natten. Der blev røget en del smøger og for Jens vedkommende drukket masser af kaffe!

Senere forsøgte jeg mig også som forfatter, med nogle TA-reparationsanvisninger. Igen var det Jens der skrev og rettede alle mine fejl.

At tænke tilbage, havde vi en masse gode timer og et venskab der voksede op. Jeg kan godt i dag savne de dage, hvor vi var unge og livet var sjovt med mange venskaber og kammeratskab hvor vi hjalp hinanden.

Jeg lærte at kende folk i hele landet og udlandet, hvilke jeg er meget glad for i dag.

Det blev til en del rejser sammen med Jens: Holland, Tyskland, Sverige og Frankrig – både til Citroëntræf og på ferieture med andre Citroëfolk.

Men, hvad skulle vi have gjort uden at Jens og dette fantastisk blad?

Vi skylder ham en stort tak for det store arbejde i de mange år.

## Fra Torsten Vig

Jens har nu gennem næsten 38 år redigeret og sat vores medlemsblad Attraction op til tryk. Nu har han annonceret, at han stopper efter dette nummer af bladet – efter en kæmpe indsats for klubben, som han også selv var med til at starte i 1982.

Jeg traf Jens første gang på Christiania i 1992, hvor han var i gang med en gennemgribende restaurering af sin varevogn fra 1950, fra vrage til en perle af en dansk traction. Rent tidsmæssigt et vanvittigt projekt, da bilen skulle være færdig til ICCCR-træffet i Herning, og projektet blev først startet op under et år før træffet. Men med en stor indsats og gode venners hjælp lykkedes det, men den historie har Jens selvfølgelig selv skrevet en længere og interessant artikel om i bladet.

I løbet af kort tid forstod jeg, at Jens' interesse for bilerne var den samme som min egen. Altså ud over glæden ved at køre i vores biler, også interessen for de forskellige detaljer på bilerne og ikke mindst både den danske og franske historie. Det blev starten på et langt venskab, hvor Jens tidligt opfordrede mig til at skrive nogle små tekniske artikler til bladet, som så senere er blevet til større artikelsier skrevet i fællesskab, og som forhåbentlig har været til gavn og glæde for medlemmerne i klubben.

Jens har nu i flere år været ansat som redaktør af DVKs blad Veterantidende, som han har brugt rigtig meget tid på at få op på den nuværende høje stan-

dard, og det er også en af grundene til at det kniber med at få tid til Attraction. Men en vigtig anden grund er også de bogprojekter, som Jens har arbejdet på i flere år nu, og som han brændende ønsker at få mere tid til. Mange har hørt om hans projekt med en bog om tractionens danske historie, men han arbejder også på en anden og lige så interessant bog, der skal omfatte det meget store forskningsmateriale Jens indsamlede igennem flere år ved studier af Citroëns produktionsbøger på Conservatoire Citroën i Paris. Det vil blive en bog, som vil besvare rigtig mange af de spørgsmål omkring produktionen og numre, der har været stillet i tractionkredse, men ingen har kunnet svare på.

Jeg vil meget gerne takke Jens for det gode samarbejde, vi har haft omkring Attraction, og for det store arbejde han har lavet med bladet. Jeg håber, at vi under en eller anden form stadig vil kunne skrive spændende tekniske artikler sammen til bladet med en ny redaktør, eller eventuelt til vores hjemmeside, men vi får se.

---

Red:

Her må jeg igen sige stor tak til alle, der har været med omkring bladet i de mange år! Det har været lærerigt, hyggeligt, sjovt og meget mere! Jeg glæder mig til at vi fortsat skal nyde vores venskaber og den fælles interesse. Det bliver lærerigt, hyggeligt, sjovt og meget mere!

-jmn.

---





Afs: **ATTRACTION** · Steen Fjeldsøe Hansen, Bøttemoosevej 20, DK-4690 Haslev.

