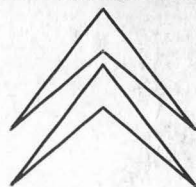




Attraction 173



# TRACTION SPECIAL



Klubblad for Traction Avant Danmark

---

## Bestyrelsen:

Formand:

Kim Bo Clasen, Stengårds Allé 118, 2800 Lyngby. Tlf: 44443712.

Kasserer, medlems- og vognregister:

Jens E. Sanning, Hårbyvej 3, Hårby, 8660 Skanderborg. Tlf: 86524570.

Sekretær, klubbbutik:

Benny A. Jensen, Hækmosen 28C, 2730 Herlev. Tlf: 44443741.

Reserveleder:

Jørgen Kjar, Gl. Sellingvej 20, 8370 Hadsten. Tlf: 86983177.

Bestyrelsesmedlem:

Kerstin Heerulf, Atlasvej 3, 8270 Højbjerg. Tlf: 86116544.

---

## Bladredaktionsgruppe:

Peter Juel Jeppesen, Rosengade 16, 2B, 1309 København K. Tlf: 33919271.

Jens Møller Nicolaisen, Ravnsborggade 5A, 4.th., 2200 København N. Tlf: 31395320.

---

## Stof til næste nummer

sendes til Peter Juel Jeppesen.

## Deadline:

1. februar med morgenposten. Næste nummer udkommer omkring 1. marts.

---



## Nyt fra ind- og udland

Jeg går ud fra, at alle nu ved at der er kommet en lov der påbyder alle at køre med lys på døgnet rundt. Der er sikkert også mange der f.eks. i dagspressen har læst, at veteranbiler og -motorcykler er fritaget for denne lov. Denne fritagelse gælder dog kun køretøjer som er indregistreret første gang inden 1/1-1951.

Det er selvfølgelig meget glædeligt, at det er muligt at få nogle lempelige regler på gammelbilsfronten. Men jeg synes at de ting, som vi ønsker at få ændret, så tilværelsen for os der kører i de gamle køretøjer bliver lettere, må prioriteres og sorteres meget bedre.

For hvad er det for nogle gamle biler, som ikke kan køre med lys på hele dagen? Måske nogle af de helt gamle messingvogne fra før ruder konge var knægt - og selv på dem ville det være muligt f.eks. at sætte cykel-batteri-lygter på for og bag, diskret, så det ikke skammer bilens udseende.

For vores egne tractioner skulle der ikke være de store problemer, hvis ellers det elektriske system er i god stand - husk i dene forbindelse at originalt var der kun 36/36 Watt pærer i forlygterne, og ikke som mange af os kører med 40/45 Watt.

Det er et stort paradoks, at de helt gamle biler skal kunne køre uden lys. De er jo langsomme i trafikken og må derfor have behov for at blive set i tide. Det er jo sådan, at vi vænnes til at se tænd-

te lygter på vejene, og vil lettere kunne komme til at overse dem der færdes uden lys på. Dette kan hurtigt medføre at de gamle vogne kan blive til fare for andre trafikanter - og ikke mindst sig selv og deres medpassagerer.

Jeg synes ikke det er tiden for den slags dispensationer, hvor vi i forvejen ikke er så populære hos visse miljøfolk herhjemme og ikke mindst i udlandet. Bl.a. på grund af, at de gamle biler osrer noget mere end de nye, med indsprøjtningmotor og katalysator. Dette mener jeg nu nok at vi kan (og bør) tale os fra, vi kører jo kun få kilometer årligt og mange af os kører på blyfri benzin.

Vi fra TAD kunne derimod principielt forlange:

1: 1/4 vægtafgift for os alle, altså aldersgrænsen mindst op til og med 1957.  
2: Lempeligere regler for import af efterkrigsbiler (de samme regler som gælder for førkrigs biler)

3: Mulighed for at kunne købe gamle sorte nummerplader som alligevel skrottes. I disse EDB-tider kan det ikke være svært at administrere, at vogne f.eks. fra før 1960 kan forsynes med et sæt brugte sorte nummerplader.

Jeg kunne blive ved med at nævne ting som burde komme - før vi slukker lyset!

KBC.

## Aktivitetskalenderen

### Februar:

Lørd. 9/2: Nu skal drengene ud og se på FUT-TOG! Vi besøger DSB's centralværksted i København, på Otto Bussesvej 5. Tilmelding til Tommy Rasmussen på telefon 42-654676 i god tid.

### Marts:

Lørd. 9/3: Kl. 14: Lokalmøde hos Christina og Fritz i Kirke Hyllinge på Sjælland. Tilmelding på tlf: 42-403504.

Lørd. 16/3: Lokalmøde hos Jette og Jens Sanning kl. 14. Tilmelding på 86-524570.

### April:

Påsken: Fælles éndagstræf med ID/DS-klubben et sted i Jylland. Flere informationer i næste nummer af bladet.

### Maj:

Tur til Berlin.

### Juni:

Udflygt med madkurven til Kullen i Skåne, med besøg hos Henrik Lundberg. Mere information i næste nummer af bladet.

## Fra registret

Mens rimfrosten breder sig over landet og biler er trykt anbragt i stald og mens planlægningen af vinterens renoveringer foregår, - ja så har vi sandelig fået et par nye medlemmer:

Erik Knudsen  
Kong. Chr. Alle 4  
9000 Ålborg  
98 16 86 06

Dan Johansson  
Bredgade 99  
5492 Vissenbjerg  
64 47 27 17

- ingen af d'herrer har endnu en fornuftig rullende bil (læs Citroen 11), men det kommer nok hen ad vejen. Velkommen i klubben ihvertfald.

## Fra kasserer

Når dette blad udkommer er girokort for 1991 samtidig udsendt - eller bliver det i hvert fald meget hurtigt.

Hvis du vil være sikker på ikke at gå glip af de kommende klubblade, så skynd dig at indbetale. Jo hurtigere du betaler jo flere penge får vi så til indkøb af reservedele - og hvem er ikke interesseret i det?

Alle medlemmer ønskes et godt Citroen - nyt - år.

Jens Sanning

# CITROËN

## Amsterdam-Moskva 1991

Planlægningen af turen skulle skride planmæssigt frem. Vi havde i august besøg af hovedarrangørerne fra Holland og Frankrig. Et par herlige gutter, der lige blev et par dage.

Man fik en fornemmelse af at alt var gennemtænkt og at det vist kun var storpolitikken, der kunne sætte os hindringer imod. Er der nogen i klubben, der har fortrudt at de ikke har meldt sig til, kan der måske blive en plads på holdet, da der er en der har truet med afbud af familiemæssige årsager. Til deltagerne vil der snart komme nærmere oplysninger.

Vil du med så ring til

Jørgen Kjær

## Klubbens bibliotek

Vi søger i klubbens regi at skabe en form for bibliotek. I første omgang vil jeg søge at indsamle så meget relevant materiale som muligt. Vi har endnu ikke så meget, at der kan blive tale om et regulært udlån, med indholdsfortegnelse og lignende, men har du specielle ønsker kan du jo prøve. Samtidig søges der materiale til klubbiblioteket, bøger blade og lignende. En anden interessant ting jeg vil søge at indsamle er film og videooptagelser fra klubbens aktiviteter, og aktiviteter, der har med vor hobby, tractionerne at gøre, men det kna kun gøres på en måde, nemlig ved, at du sender dine optagelser til mig. Gerne uredigeret, alt er jo historie allerede når det er i kassen. Moster Ernas barnedåb har dog ikke den store interesse medmindre hun kører i traction. Gamle klubblade mangler der også i biblioteket, så er du mod forrentning blevet træt af disse er klubbens bibliotek den glade og taknemmelige modtager. Vi skal også nok betale porto. Giv bare undertegnede et praj. Kopiering af videooptagelser klarer vi også.

Jørgen Kjær

## Klubbens udklipsamling

I forbindelse med klubbens bibliotek vil jeg søge at lave et udklipsarkiv eller samling. Dette kan også kun fungere hvis du deltager. Så send derfor de udklip af nye og gamle ting du er i besiddelse af. Gerne i kopi hvis du er ked af at give tingene væk. Kopieringen kan jeg også klare for dig. Hvis det muligt skal udklippene og artiklerne gerne udstyres med dato og kilde for udklippet.

Men husk, det kan kun fungere hvis du deltager !

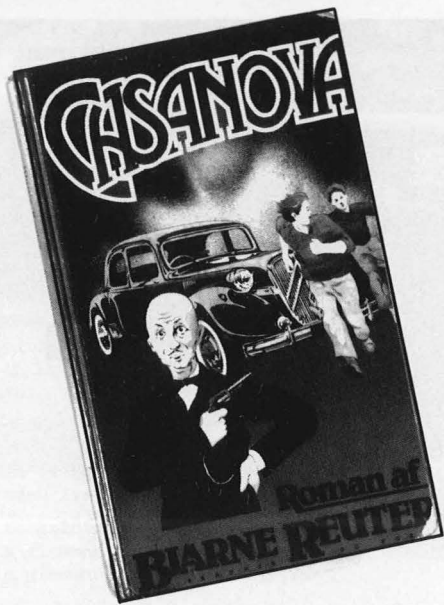
Jørgen Kjær

## Motorhistorisk Samråd

Der har nu været afholdt stiftende generalforsamling i Motorhistorisk Samråd, og vi er nu en del af det fælles samarbejde, der betyder at vi vil få adgang til alle nye ting på området, og selv kan få lejlighed til at komme med vore synspunkter. Der er blevet valgt et forretningsudvalg for Samrådet, hvortil undertegnede er valgt som suppleant. Så har spørgsmål, synspunkter og lignende angående Motorhistorisk Samråd, så kontakt :

Jørgen Kjær





## En boganmeldelse

Casanova er skrevet af forfatteren Bjarne Reuter og handler om en hotelpiccolo, Hugo der ved en fejltagelse kommer i besiddelse af nogle vigtige mafiapapirer.

Hugo bor sammen med vennen Bertil i en udrangeret campingvogn på Jyllingevej. Bertil har en morfar, Albin, der bor på plejehjemmet "Dagens Lys", hvor han sammen med et par medbeboere driver en falskmøntnerforretning foruden at han har et

## En tak....

Et sent tak, men bedre sent end aldrig!

For nogle måneder siden sad vi i Aalborg til generalforsamling. Det var ikke fordi jeg glemte det - men alligevel endte det med at jeg ikke fik det gjort, og siden har det naget mig.

Dét jeg ville, var at udtrykke min store glæde ved at være medlem af klubben; takke dem der er med til at tage imod os nye, hjælpe og vejlede os i det fremmede, som det er for mange. Takke bestyrelsen for det arbejde den gør for at holde klubben aktiv.

Der har i de to år jeg til dato har været med her i øst, været mange gode og spændende sammenkomster.

Det har altid været let at kritisere, men det er sgu svært at rose - men det er nu engang dét vi lever af! TAK!

Steen.

omfattende våbenarsenal til brug ved bankrøverier.

Mafiaen med bossen Don Fefe i spidsen finder hurtigt ud af hvem der har stjålet de vigtige og afslørende papirer, og da først campingvognen er røget i luften, går den vilde jagt.

Morfar Albin har en vissengrøn Citroen årg. 54, stående i en garage i Mimersgade. I bogen står der:

"Bertil løb ned og købte 5 liter benzin, mens Albin rensede tændrørene. Til Hugos udelte forbløffelse startede oldsagen øjeblikkeligt".

Desværre finder mafiaen hurtigt ud af, hvilken bil de kører i, og så må den gamle Citroen skiftes ud med et andet transportmiddel.

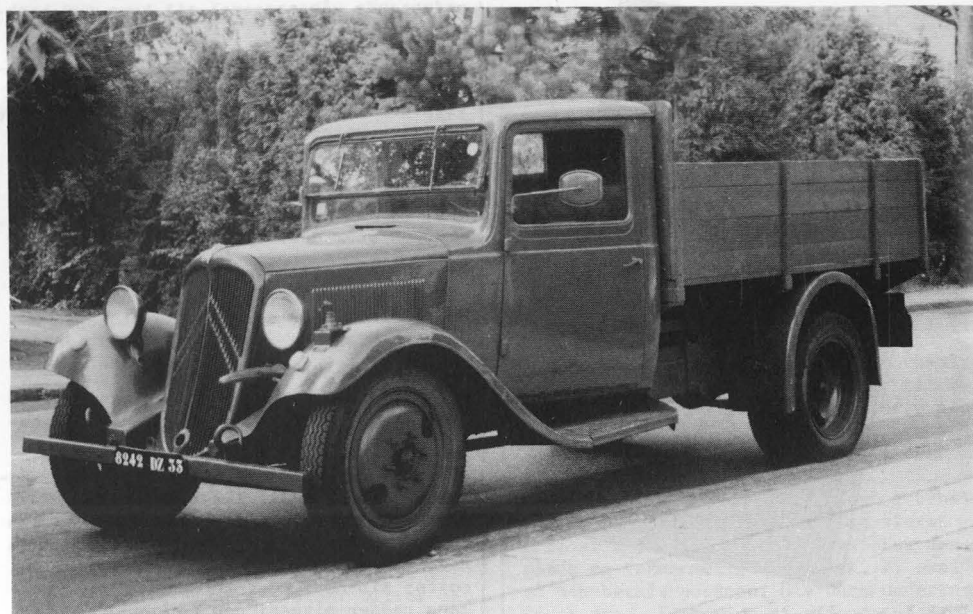
Jagten fortsætter via Helsingør - Helsingborg tværs over Sverige til Gotland, hvor Albin kender en gammel ballonskipper, som de gemmer sig hos. Men mafiaen puster dem hele tiden i nakken, og det er kun heldet morfar Albins skydefærdigheder, der hvergang redder situationen for dem.

Efter en duel bliver mafiabossens skrappe drenge uskadelliggjort, og turen går tilbage til København, hvor historien om Casanovapapirerne ender med at terkloveret kommer op at køre med Dronning Magrethe, besøger den Amerikanske Ambassade og taler i telefon med den Amerikanske Præsident - og de vigtige papirer bliver brændt.

Bogen er vældig godt skrevet og absolut værd at læse, og jeg har netop set i avisen at den er blevet filmatiseret med bl.a. Allan Olsen og Mek Pek. Om man slavisk følger bogen med hensyn til valg af bilmærke og modeller ved jeg ikke, men jeg skal i hvertfald ind og se efter.

Jørgen Broen.





## En lastbil kommer hjem

Der er nok ved at være en gammel nyhed, at jeg har været i Bordeaux, for at hente en lastbil.

Ja, det grønne lyn, kan vi vel kalde den. En U23 fra 1939, som har haft sin barndom i militæret. Med assistance fra Benn, som er en engelsk franskmænd med baggrund i CAAR club (dem med Amsterdam-Moskva), fandt jeg frem til at den var værd at hente. Hvis I ikke ved det, kan jeg oplyse at der er 1850 km til Bordeaux.

Nå, svigerfar og jeg strøg derned i DS-eren. 17 timer efter stod vi uden for ejerens dør, til hans store overraskelse. Efter en fransk handel på 2 timer, rigtig hyggeligt, han fik en flaske gammel dansk og jeg en rødvin retur, stod jeg som ejer af en U23, med ladet "fyldt" med lidt af hvert - og 1850 km hjem. De der har set mig hektisk og forvirret, har kun set en brøkdæl, siger min svigerfar.

Vi fik klenodiet op på sine max 70 km/t og drog afsted til nærmeste tank, for franskmænd sælger ikke biler med benzin på. Foran os lå 48 timers rumlem. Jeg fik rystet alt løst, eller på plads, og svigerfar fik rigtig undersøgt bagpartiet på den grønne, mens han sad henslængt i de bløde sæder i DS'eren.

Det regnede næsten hele vejen, vi havde ikke for megen strøm, vi skiftede diffe-

rentiale-pakning og vi havde 2 danske tomlere med, fra ca. 300 km syd for Paris og hjem. De vil helt sikkert aldrig glemme turen.

Ved grænserne får jeg det altid underligt, jeg sveder, hjertet banker, jeg skal hele tiden tisse osv. - nogen siger det er nerver. Bilen var forsikret osv.. Belgierne hev mig ud til siden, så nu løb hjertet. De sagde så, at vognen manglede et "F". Så det var igen udgifter (16 FF).

Tyskerne ville have mere lys, så det fik de. Ved Puttgarten fik vi billet, men vognen havde det med at ville bo i 4. gear og det skete netop nu. Tænk hvis de sendte mig op på 1. sal, men heldigvis var vi tæt på afgang, så vi drøned ind i stueetagen.

Hvorfor kan danskere i Rødbyhavn ikke lide gamle biler? Jeg følte mig lidt erfaren, så jeg strøg gennem paskontrollen og hen til speditøren. Heldigvis havde jeg papirerne med fra sidst jeg importerede, så til sidst endte det lykkeligt. Så over til tolderen, som endte ude bag rattet. Skønt han ikke sagde det, kunne jeg tydeligt se, at han tænkte sit om sådan en idiot, der gad at hente en lastbil i Frankrig. Nå, men det kan jo være godt for noget, ik'?

Nå, vi fik liv i den grønne, for dét er der ingen tvivl om at den er. Ham franskmanden var bygningsmaler, så han kunne skaffe brede pensler.

Nord for Køge sagde det prut-tøf-stands. Hvad nu?! Hvis der var nogen der var trøtte, var det svigerfar og mig. Når du ikke har mekanik på ryggraden, er det svært når hjernen ikke har flere vitaminer. En motocykelbetjent standsede - av, hvad nu - for først var han lidt hvas, men da han hørte om udflugten, kom han med gode råd.

Resultatet blev et vogntog, bestående af en DS'er, et tov og en U23 med 70 km i timen.

Svigerfar er ikke helt kendt med motorvejen, så vi var lige forbi Folehaven, inden vi fredag aften ved 20-tiden landede uden lys i Hillerød.

Vi to galninge har oplevet en tur vi aldrig glemmer - og jeg har en bil jeg aldrig glemmer. Du sku ta' og prøve!

## DVMC's natløb i oktober

Som traditionen foreskriver var der igen i år natorienteringsløb arrangeret i samarbejde mellem Danmarks Nimbustouring og Dansk Vintage Motor Club.

Løbet køres hvert år i oktober måned i forbindelse med efterårsferien.

Igen i år var der et par Citroener, Tracti-  
oner forståes, der deltog. Det var igen Finn Lyster og Chr. Martensen med familie, der havde voget sig til det jyske.

Der var forskellige snedige forhindringer der skulle forceres, blandt andet krydsen af et vandløb på alle fire. (Dæk, altså), samt tilberedning af en bajersk pølse mellem to poster.

Løbet er ikke noget hastighedsløb i den almindelige forstand, idet man kører efter en ideel køretid på 20 km i timen, alligevel kan det være svært for nogle at nå hjem til tiden.

De helt store placeringer til vore medlemmer blev det ikke til. Dog har Christian svoret at han bliver ved at komme indtil, der er en sejr i hus.

Efterårsferien bød på flere store oplevelser for vore sjællandske gæster. Christians motor blev hans store forundring rykket ud på noget nær rekordtid, og efter store og langvarige forhandlinger drog han også til Sjælland med Bennys MGA: Nu kan bilparken vist snart ikke rumme mere i Vipperød.

En god tradition for efterårsferien. Kom igen og tag bare nogle flere tractionkørere med.

Jørgen Kjør

Det er en dejlig lastvogn, men skulle du have (eller kender du nogen der har) ting og sager til/om den, så ring på 48-241008 - og du vil aldrig blive glemt!

Steen Jensen.



# Følle - Dakar 1990

Da vinteren nu er over os, og de mørke aftener sarter tidligt på dagen, må det være tid at sende en tanke tilbage til sæsonen som nu er afsluttet. Mette Mus, ungerne og undertegnede føler i særdeleshed at sæsonen er afsluttet da alle vores biler nu står mere eller mindre skilt ad, med og uden nummerplader.

Tankerne går især tilbage til natorienteringsløbet i det jyske (som er omtalt andet steds red.)

Benny Sørensen fra Randers var mødt op, med sin skønne Citroen B 11 Limousine til Bil Rendez-vous i Ågerup og da han hørte vores B11 sport starte, sammenlignede han lyden i motoren med en fiskekuttermotor fra Holbæk Havn. Jeg kunne selvfølgelig godt høre at kutterlyden var blevet mere udtalt, men at motoren skulle være udbrændt det mente jeg nu ikke! - Sørensens kommentar var kort og kontant: "Den kan ikke suge" !!

Det måtte jeg med sandhed konstatere var rigtigt tre dage senere, hvor den bare ikke ville starte - end ikke med den gode mekaniker Guldbrandts hjælp. Så derfor vil jeg opfordre Sørensen til i næste sæson at rejse rundt i de svenske folkeparker sammen med sandsigersken Korintha og undertegnede for at spå folk - for han må jo være synsk !! Ved hjælp af Falck sendte vi sporten til Sørensen, for en større operation.

Nu er vi så heldige at guderne og Jørgen Kjær fra Hadsten, har udstyret os med to

stk. B 11 sport. Så selv om den ene var ukampdygtig for en periode, hindrede det ikke hele familien i at glæde sig til en af efterårets store rally-begivenheder, nemlig Følle-Dakar.

Denne fantastiske bil skulle nemlig bringe vores navn ind i rallysportens historie, ved at vinde Følle-Dakar. Toptrimmet og med fuld tank, triptælleren på nul samt udstyret med spejderkompas, følte vi os rede til at tage kampen op med vores venner fra Jylland.

På slaget 19.26 lørdag d. 13. oktober 1990, røg startnummer 14 afsted, med et mål for øje - at vinde. Men ak, allerede efter 500 m røg vi vi forkert første gang. Det skulle vise sig ikke at blive sidste gang.

Første etape gik dog nogenlunde. Vi havde belært af erfaringer fra sidste år, fundet alle T-kryds, stengærder, kirker m.m. og fik afsluttet første etape, med ret til at fortsætte på næste. Starten gik faktisk også ganske godt, for vi kunne med jævne mellemrum se "opsamler-Fiat'en" i bakspejlet. På et tidspunkt må han dog have mistet kontakten med os, for nu var vi bare helt alene i et Jylland hvor alle pærene i gadelygterne må have været sprunget.

Men lykken står jo den kække bi, og pludselig trådte der en ung dame ud af mørket. Vi stoppede op og rullede vinduet ned. "Har I en varm pølse med" spurgte hun så. Mette og jeg kiggede mistroisk på hende og udtalte i kor: "En varm pølse - næh det har vi ikke". - "Nå - så får I 50 strafpoint" var hendes eneste kommentar.





Et er at betale 15 kr. for en lunken rød pølse på færgen, men at få 50 strafpoint i Følle-Dakar for ikke at have en varm pølse på sig, det var meget værre. Til næste år kan Eva og Ole Christoffer lige vove at spise de varme pølser på færgen.

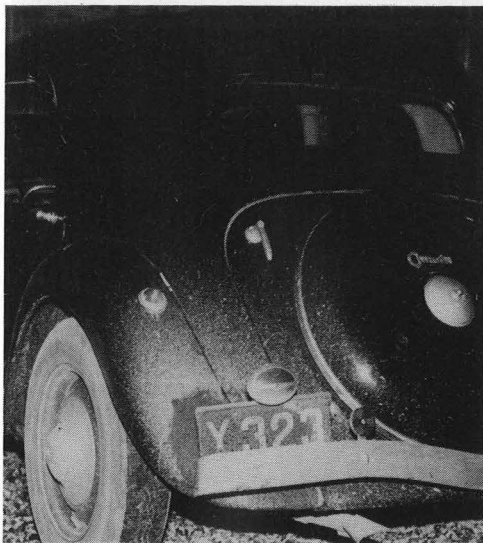
Nå, men vi skulle jo videre, og det gik jo nok med de 50 strafpoint tænkte vi. Efter kort tid blev vi dog enige om at søge mod nærmeste by for at trøste os med en tår øl. Vi fandt en by ved navn Hornslet (?) og kørte ind til siden for at åbne to øl.

Mens vi sad og nød vores medbragte øller, kom en venlig kontrollant og spurgte om alt var vel. Det mente vi jo nok det var, lige bortset fra en enkelt post til -50 point. Han kunne dog hurtigt fortælle os at vi manglede yderligere tre poster !!

Med en halvtom øl samt ditto maver og benzintank så vi pludselig sejren fortone sig i den mørke jyske nat. Med bøjede hoveder måtte vi før andet år i træk erkende, at vi nok havde lettere ved at finde Hadsten end Følle. Vi var nemlig så heldige at skulle overnatte hos Lisbeth og Jørgen Kjær.

Foreløbig tak for et godt løb og nogle dejlige dage i Hadsten.

Hilsen fra Eva, Ole Christoffer, Mette og Christian fra Vipperød.



## Lokalmøde i "krisecentret"

Referat fra lokalmøderne i Christiania Veteranbilklub, hvor vi renoverede startere og dynamoer.

- - -

Den 13. oktober holdt vi lokalmøde i øst. Vi var samlet hos CVK, hvor dagen emne var startere og dynamoer. Alle mødte friske op, men favnen fuld af renoveringssemner.

Vi skilte, drejede af, nye kul, nye lejer osv., ja, de endte med at nogle, med hjælp fra Kim, fik tingene til at snurre. Nye og gamle medlemmer fik smag for det elektriske, for Kim fik os ved praktisk vejledning og hjælp vist, at det slet ikke er så svært.

Nogle af os havde læs på hjem, da det var lykkedes os at løse Jens for hans guld. Vi der kunne afsluttede aftenen hos Jens, hvor vi blandede de sorte fingre med rødt kød og rødvin. En rigtig god dag var det.

- - -

Dagen den 3. november oprandt, dagen hvor de i mellemtiden hjemkomne dele skulle monteres, så vi mødtes igen i CVK's lokaler. Mange havde sidst fået deres startere og dynamoer bragt i orden. Det var kun os grådige, der stadig knoklede med tingene. Socialt samvær er nu også godt, så det var, som det plejer, hyggeligt.

For os "nye", med til tider ret hvide fingre, er det nu en ren ekstase at komme hjem med grejet, montere det, slå strømmen til og hive i pinden. Ja, en utrolig stolt og varm følelse breder sig i kroppen når/hvis den starter. Dagene på CVK drøner helt ind på skærmen og brænder sig fast.

Når du en kold decemberaften i garagen står og kigger på din U23 og tænker tilbage på de to gode dage på CVK, hvor ligestillede indførte dig i det elektriske mysterium - ja, så er det ikke spor slemt at være bidt af Citroën!

Steen.

## København-Berlin 91

TAD-udflugt en weekend i april-maj til Berlin.

Jeg er ved at planlægge en sådan tur i forsommeren. Jeg vil derfor gerne høre fra interesserede medlemmer, så slå på tråden. Det vil hjælpe på planlægningen hvis vi ved hvor mange der vil med!

med venlig hilsen

Kim Clasen, 44-443712.





Så gjorde de det igen! Familien Martensen i Vipperød og Guldbrandt fra Ågerup Auto. Et flot arrangement med et dejligt familierally til at starte dagen med. Jeg havde desværre ikke mulighed for at deltage, da der blev afholdt bestyrelsesmøde i vor klub på dette tidspunkt, men efter deltagerens udtalelse at dømme, alle tiders. Ellers var det en veltilrettelagt dag med et par små publikumskonkurrencer, og en hyggelig aften i det Martenske hjem bagefter. Vi var taget hjemmefra i selskab med Sørensen og Jens Sanning og slog følge med pølsemanden på færgen, hvor vi startede dagen med et veldækket pølsebord i selskab med en flok turneringsdansere, der havde vældigt travlt med at sætte hår og andet, dog kunne der ikke blive til en gang permanent til Sørensen.

Der var mødt mange op fra vor klub, så det blev et træf hvor man mødte mange gammelkendte medlemmer og hel masse mennesker fra andre klubber. Der var inviteret fra store dele af Sjælland. Det er jo helt rart at se en masse andre biler og andre mennesker, der er lige så gale med deres køretøjer, som vi er med vore.

Der blev også tid til et par pølseadder ved bagklappen på pølsemandens familieale. Søndag morgen efter et godt morgenbord kørte vi til stumpe marked i Tåstrup. Her var der næsten støvsuget for alt hvad der står Citroen på, dog blev der til et par gamle forlygter.

Weekende sluttede med Lisbeth ved rattet og et læs trøtte ungersvende i videorummet på Molnslinien.

Tak til familien Martensen for det flotte arrangement. Ligeledes til Guldbrandt, håber laver noget lignende næste år. Det må jo godt blive en tradition. Ligeledes lover det jo godt for vores sommertræf næste år, det skal familien Martensen jo være medarrangør på.

Jørgen Kjær

## Bil-rendez-vous i Ågerup



## Rendez-vous hjemme i Frankrig

To af klubbens kendte ansigter havde i sommeren deres eget lille private rendez-vous i det sydfranske ... Det drejer sig som man måske kan se om Kim Galsgård fra Sorø og Per Bødker fra Roskilde som på billedet ses i færd med at grave spændende ting frem. 2 CV'en er iøvrigt fra 1956 og tilhører Thomas Bødker.



## Klubbutikken

TAD-klubbutikken tilbyder:

Sæt bestående af: REPARATIONSHÅNDBOG (to bind) til 4-cyl. modeller samt TEKNISKE DATA OG SPECIFIKATIONER over person-, vare- og lastvogne samt RESERVEDELSKATALOG årgang 36-50 (på dansk) ELLER årgang 1934-57 (på fransk).

Samlet pris kun 250,- kr.

Reserveudskatalog for lastvogn T23R, 50,- kr.

Catalogue des pièces détachées mod 1934 à 1949 (karrosseridele spec. modeller samt lastvogne). Pris 75,- kr.

Tekniske data og specifikationer. Enkeltpris: 50,- kr.

Rep.håndbog (2 bind) enkeltpris: 150,-

Reserveudskatalog, dansk 75,- kr.

Reserveudskatalog, fransk 100,- kr.

Bøgerne er fremstillet på farvet papir og er ikke indbundet.

Plakat (tegnet, 4 farver) fra udstillingslokale, med bl.a. 22-modellen: 98,- kr.

Klubmærke til placering på forruds inderside: 10,- kr.

Tidligere numre af ATTRACTION (ikke alle haves): 10,- kr. stk.

Kalender fra den hollandske klub 1989, med 25 dejlige gamle postkortbilleder (samt enkelte eks. af kalenderen fra '88) 40,- kr. stk.

Bøger:

Toute l'histoire Citroën (EPA), 45,- kr.

Le grand livre de la Traction Avant, af Olivier de Serres, 450,- kr.

Les Camions Citroën, af Fabien Sabaté og Wouter Jansen, 280,- kr.

Stofmærke med klubbens logo til påsyning, 8 cm i diameter. Pris pr. stk. 25,- kr., 3 stk. 65,- kr.

Noglering i sort læder med emaljemble, (blå/guld): 1 stk. 45,- kr., 3 stk. 100,- kr.

# Amicale Citroën

Referat fra møde i Amicale Citroën, Paris den 5/10-1990.

## Deltagere:

Philip van der Velde (NL)  
Johan Nooy (NL)  
David Conway (GB)  
Jean Francois Ruchard (F)  
Kim Bo Clasen (DK)

Desuden deltog en person fra Traction Universelle (F) og en fra den japanske Citroën klub.

Der blev indledningsvis diskuteret det 9. ICCCR i næsten to timer, herunder ros/kritik af det 8. ICCCR. Der var nogle klager over bogen fra Holland, som kom for sent og kostede for meget!

Der blev derimod udtrykt stor tilfredshed med det foreløbige arbejde med det 9. ICCCR, og der blev tilbudt hjælp med arbejde, der kunne udføres i udlandet. Der var stor forbavselse over afstanden til Billund fra f.eks. Paris (som kun er ca. 1100 km). Derfor mente alle, at den næste informationsudsendelse skulle indeholde noget om afstande til Danmark.

Herefter blev der taget hul på dagsordenen, som ikke blev slavisk overholdt, men følgende blev der talt om:

AC (Amicale Citroën) Frankrig og den måske kommende del af AC skulle deles, således at begge kunne få den maksimale slagkraft i henholdsvis Frankrig og resten af Europa.

På næste møde i Paris i februar 1991 skal der nedsættes et udvalg, som kan bestå af næste land, der skal afholde ICCCR og det land, som sidst har afholdt ICCCR, repræsentanter for AC og måske et par af de største lande (med hensyn til Citroën-klubber) - men ikke større end at udvalget er til at arbejde med og i.

Der var enighed om at arbejde på, at der på et senere tidspunkt kunne udsendes et "nyhedsbrev" to gange om året, indeholdende bl.a. information om træf og oplysninger om hvilke klubber der fremstiller dele til Citroëns forskellige modeller.

Det blev oplyst, at der var mange reserverede, som blev udbudt i øjeblikket, både til DS'erne og til Traction'erne. Det kan frygte at mange af disse små sælgere vil gå ned på grund af de meget små fortrjenester, der er i øjeblikket. Dette kan meget let medføre prisstigninger senere.

Der er noget vrøvl med de tyske Citroën-klubber, som har besluttet, at de ikke vil være medlem af AC, da de ikke tror at det kan komme til at fungere med en fransk moderklub. Det kunne vi jo ikke gøre noget ved; kun ved at vi selv gør AC til noget godt og brugbart kan selv Tyskland måske se, at der er noget der kan fungere udenfor Stortyskland. Vi blev også helt enige om, at et medlemskab er pr. klub og ikke pr. land.

Det blev meget tydeligt i løbet af aftenen, at alle tilstedeværende venter meget af AC i fremtiden, og at det er op til os at få det til at fungere. Alle var også helt klar over, at disse ting taget tid. Det blev aftalt, at fremtidige møder skal afholdes hver anden gang i Holland og i Paris, så der ikke er så langt hver gang.

Referant: KBC.



## KLUBBENS RESERVEDESLAGER KAN TILBYDE:

Toppakning 11CV og 7A/7B/7C	75,-
Udstødningspakning, 2 stk.	50,-
Tændrør, pr.stk.	10,-
Topdækselpakning	30,-
Kilerem	75,-
3-hulspakning, udstødning	21,-
Stor vandpumpepakning	33,-
Lille do.	15,-
Kølerslange øvre/nedre	78,-
Forhjulslæje 19 mm ydre	140,-
Strømfordelerdæksel	105,-
Gul forlygtepære	45,-
Rep.sæt benzinpumpe SEV/Guioit	75,-
Laderelæ	315,-
Kardankryds v. gearkasse	210,-
Fiberpakning under karburator	20,-
Platiner, flere typer	65,-
Viskerblade, sæt m. 2 stk.	50,-
Blinkrelæ, 6V 3x15W	40,-
Nøgleringe, 3 stk.	100,-

Henvendelse Jørgen Kjær, 86-983177.



Måske smart i 1965 - men ikke i 1991!

## Hvad er originalt ?

Lige så længe vor klub har eksisteret har der med mellemrum været debat om hvad man forstår ved "originale" biler - og hvor langt man skal gå. Senest kar vi kunnet læse Kim Clasens og Jørgen Kjærs indlæg i de to foregående numre af bladet.

Konklusionen på begge artikler er at det til en vis grad er op til den enkelte at afgøre, hvor grænsen til "det originale" ligger.

Jeg vil naturligvis også gerne undgå at få øretæver. Folk er jo i deres gode ret til at istandsætte deres biler som de har lyst til. Hvis Brian elsker brede dæk eller Klaus kan li' at male sin 11 Normale fra 1955 i høj rød med sorte skærme, ja så er det vigtigste stadigvæk at Brian og Klaus er glade for deres biler.

Enhver vil kunne se, at disse biler ikke er originale. Værre er det med biler, som måske er knapt så ekstreme og hvor alle, ejeren måske endda inklusive, har en forkert opfattelse, idet man tror det drejer sig om en original bil. Dette ses desvær-

re ofte - f.eks. når det gælder farvevalget.

Jeg kan nu ikke se det vanskelige i at definere ordet original, når det gælder vore biler. Der er jo skrevet tykke bøger om hvilke dele, udstyr og detaljer der hører til hver eneste årgang. Så meget desto mere synes jeg det er ærgerligt, når man ser en bil der er restaureret forkert på grund af ejerens uvidenhed! Ikke mindst for ejeren!

Jeg hører til dem som absolut ikke bryder sig om at se pilotehjul på en 54'er! Med andre ord: Jeg mener at vi har en forpligtelse til at gøre vore biler så originale som muligt, hvis vi skal kunne sige at vi har restaureret dem. Enhver bil er smukkest med de detaljer og det udstyr den er født med! Dette gælder også 54'eren!

Når jeg siger "så original som muligt" skal det ikke forstås helt firkantet. Selvfølgelig skal vi kunne køre i bilerne (det er dét de er beregnet til), og der-



for skal vi have nogle gode dæk, plejlstænger, kardaner og så videre. Det er jo ikke noget der skammer vognen. Men jeg synes det er vigtigt at vognen umiddelbart fremstår som den oprindeligt var, såvel ind- som udvendigt! Det bør efter min mening være én af klubbens vigtigste opgaver at animere og hjælpe medlemmerne til at restaurere bilerne til original stand!

Når man bruger ordet "restaurering" skal man gøre sig klart, at det betyder at føre noget tilbage til oprindelig stand. En bil kan sagtens være original, selvom den er genopstået af en bunke skrot. Der er ikke tale om nyfremstilling selvom restaureringen har krævet et omfattende pladearbejde, så længe udgangspunktet har været én og samme bil! Naturligvis bør man bruge så mange af bilens oprindelige dele som muligt.

Selvfølgelig er en original urestaureret bil det dejligste. Desværre er der jo ikke mange tilbage af dem, og da slet ikke nok til at vi kunne få én hver. Så kan man være heldig at have en bil der er i så god en stand, at man kan klare sig med ny lak og diverse (mindre) reparationer. Men ofte må der en helt gennemgribende tur til - og så skal vi heller ikke være blege for det. Det tager lang tid og skal gøres ordentligt, men resultatet udebliver heller ikke: en bil i super-stand; i hvert fald en bil man selv har lavet, så godt man formår.

Men igen: Jeg vil anbefale, at der bruges kræfter på at bilen restaureres til original stand! Selvom man måske havde en idé om at den kunne blive flot med lyserødt indtræk, så bliver man nok hurtigere træt af det end man vil blive af det originale.

Man behøver iøvrigt ikke at frygte at vore biler skulle blive kedelige og mere eller mindre ens, hvis de en dag næsten alle sammen fremstår i original stand. Der er stadig mange muligheder for selv at give sin vogn et vist personligt præg. Det originale har jo vide rammer, forstået på den måde at vi for det første kan skelne mellem 'fransk original' og dansk ditto. Bilerne i Danmark leveredes jo fra fødslen med en masse forskelligt udstyr - f.eks. de hvide rat. Desuden er der et kæmpe udvalg blandt de originale farver, ikke mindst fordi bilerne i Danmark også leveredes i farve efter kundens ønske. Ja, i en periode kunne man sågar få sin nye 11'er leveret med kofangere fra 15six-modellen!

Selvom det er muligt at få sin vogn til at ligne et fastelavsris, vel at mærke inden for rammerne af det originale, skal jeg ikke undlade at sige at det ikke falder i min smag. (Smag kan som bekendt diskuteres). Efter min mening er enkelthed en dyd; 11'erens arkitektur og linieføring er i sig selv så smuk, så hvorfor distrahere øjet med en masse bløkt dingelværk.

Til sidst: lad nu være med at blive ked af det, hvis din bil ikke er original. Det er let nok for "eksperterne" at pege fingre af uoriginale detaljer i stedet for at fremhæve de positive ting. Rom blev ikke drukket på én dag og der er masser af hjælp at hente for dén, som hen ad vejen vil gøre sin vogn original. Både i litteraturen, men også blandt de mange medlemmer i klubben som ved en masse om tingene!

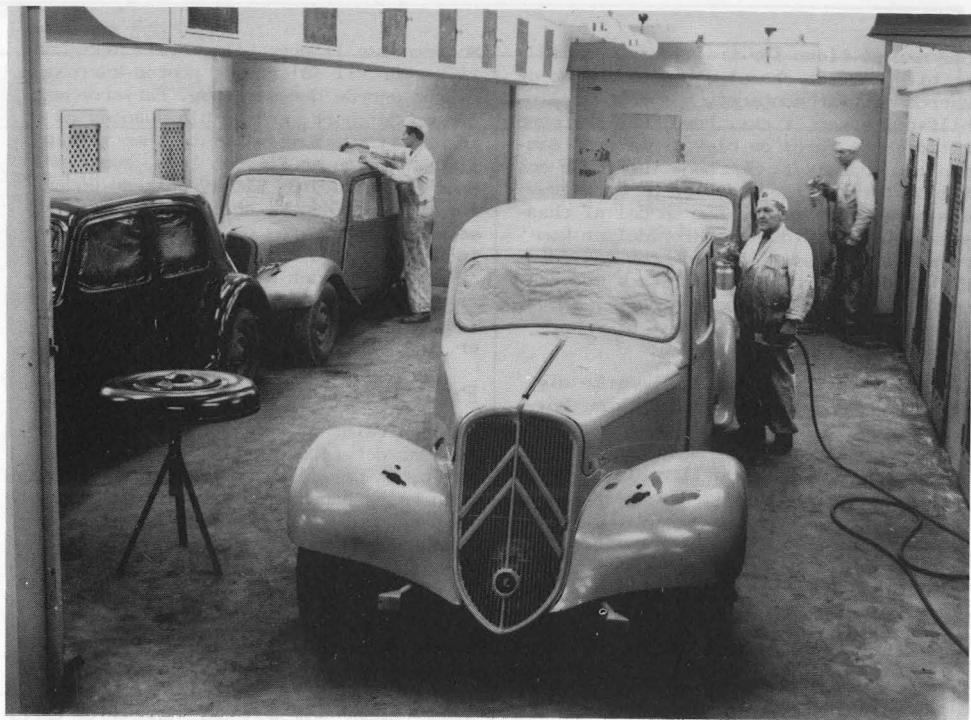
Hvis jeg kan, vil jeg hellere end gerne være til hjælp; du er altid velkommen til at ringe.

Jens Møller Nicolaisen.



*Under afsyngning af  
"Tango Jalousi" studerer  
John Reelee sin undervogn  
ved lokalmødet hos Bjørn  
Mogensen her i efteråret.  
Enhver kan vel se, at denne  
mand er helt original....*





## T.A. i farver

En artikel i sort/hvid af Jens Møller Nicolaisen.

I forlængelse af mit indlæg om at restaurere bilerne til originalstand, følger her en artikel om tractionens farver. Dels for at gøre et forsøg på at kaste lidt lys over denne ret ubeskrevne del af traction-historien, og dels som en hjælp til de medlemmer der overvejer lakering af deres bil.

Det med farverne er et yderst vanskeligt emne. Det er stort set umuligt at finde materiale om, specielt når det gælder de danske farver. Nogen egentlig oversigt kan det derfor ikke blive til. Hvad jeg er nået frem til, er baseret på de tilfældige oplysninger jeg er stødt på i min søgen, og der vil være mange huller i denne artikel. Jeg har tænkt mig at arbejde videre med det - og jeg vil fortsat blive meget glad for nye oplysninger! Jeg hører også gerne, hvis nogen skulle være uenig i nogle af mine antagelser i denne artikel.

Der kan overhovedet ikke være tvivl om, at hvis man kigger ud over 50 tilfældigt

udvalgte tractioner, ved f.eks. et af vore sommertræf, vil farveskalaen se helt anderledes ud, end hvis man eksempelvis i 50'erne havde samlet 50 tilfældigt udvalgte biler på en perkeringsplads. Her ville der formentlig være mere kulør på; en masse grønne og blå farver som vi aldrig ser mere. Det synes jeg godt kan være lidt trist. Under vores arbejde med at restaurere bilerne har vi nemlig fulgt den forkerte mode: 1980'ernes "nostalgimode" a la 2CV Charleston, i stedet for moden på det tidspunkt da vore biler var nye. I slutningen af 30'erne, for slet ikke at tale om halvtredserne, var det f.eks. helt umoderne med sorte skærme på et kulørt karrosseri.

Jeg iler med at sige, at jeg, som mange andre, synes det er en flot kombination, f.eks. en mørk bordeauxrød med sorte skærme. Det vil også være originalt på mange førkrigsbiler. Men måske ikke så mange som man skulle tro, hvilket det følgende vil vise.

Nu jeg er ved begrebet mode, er det måske på sin plads at komme med et par generelle betragtninger om bilmoden.

Ser man på tiden før tractionen, bestod en bil jo af et chassis, hvorpå skærme og karrosseri var monteret. Hos næsten alle bilfabrikanter, f.eks. Ford, var skærmene altid sorte fordi de blev dyplakeret sammen med chassiset. Skærmene var gerne ens til de forskellige modeller og betragtedes mere eller mindre som en del af chassiset. De individuelle udfordringer kom på selve karrosseriet, både for så vidt det gælder opbygningen og (især) med hensyn til farverne. I modsætning til skærmene og de andre chassis-dele blev karrosserierne lakeret i hånden.

Det kan være interessant at bemærke sig, at da 1933-modellen af Ford V8 kom, begyndte man at lakere skærmene i samme farve som karrosseriet. Med denne model havde man forladt A-modellens langt mere funktionelle karrosseri. Den nye karrosse fulgte modens krav, med mere svungne linier (med deraf følgende kompromis'er til pladskravene). Selvom V8'eren havde den traditionelle opbygning med chassisramme og var mindst en halv meter højere end vore 11'ere, er det iøvrigt sjovt at se det store stilmæssige sammenfald der er mellem de to biler. Se blot på et kølergitter fra sådan en Ford.

Men tilbage til farverne. Hvor stort set alle biler igennem 20'erne og begyndelsen af 30'erne havde haft sorte skærme, blev det nu moderne med helt ensfarvede biler. Undtaget kunne være eksklusive biler som Duesenberg eller Bugatti, der godt kunne være flerfarvede, med ikke nødvendigvis med opdelingen karrosseri/skærme. Ofte var det karrosserisiden, der havde et felt i en klar farve - resten af bilen kunne være sort.

I 30'erne var det altså mere "fint" (læs: dyrt) med helt ensfarvede biler - og for så vidt også mere logisk i de tilfælde hvor chassisrammen var afskaffet til fordel for det selv bærende karrosseri.

Der er ingen grund til at tro, at Citroën ikke fulgte moden. Vel havde man sorte skærme på de første 3-4 årgange, men det var primært kun på de billige modeller 7 og 11L. Biler til udstillingbrug og foto-grafering til brochurer var næsten altid ensfarvede, selv i 1934.

En anden ting, der blev moderne i 30'erne er metalfarverne, som også sås på mange tyske biler. (Opfindelsen siges at være gjort af vanvare hos Packard i 1929). Dette kan ses som et eksempel på funktionalismens ærlighed overfor materialerne; nu lavede man jo bilerne af stål!

Moderne var 11'eren til gengæld ikke, når vi kommer til 50'erne og ponton-karrosserierne gjorde deres indtog. Farverne var afdæmpede: sort, grå og blå nuancer på en fransk 11'er. Næsten triste. Men vi kan glæde os over at Citroën ikke, som f.eks. Opel, tysk Ford og Simca, bukkede under for det amerikanske stilvanvid, med glimmer og finner, krom og mærkelige farveinddelinger, da det brød ud i midten af 50'erne. I stedet overhalede Citroën amerikanerne indenom, da D-modellen kom frem i en række fantastiske farver - men dét er en anden historie.

## Franske farver

Når man taler om tractionens originalfarver, er det første man skal gøre sig klart, at der må skelnes kraftigt mellem franske og danske farver. Der har været stor forskel på farveudvalget. Langt de fleste af de biler der importeredes til Danmark, blev lakeret herhjemme, både før og efter krigen.

På de følgende sider vil du først kunne læse om farverne på de franske biler. Ind i mellem kom de jo maledede fra Frankrig - desuden er det jo relevant for de efterhånden mange som selv har importeret deres bil dernedefra.

De franske farver (altså ikke bare blå, hvid og rød!) er væsentligt lettere at få oplysning om end de danske. En af dem som har forsket meget i det, er forfatteren til "Le grand livre de la Traction Avant", Olivier de Serres. Skemaerne er baseret på oplysningerne i denne bog, samt på en artikel i den svenske klubs blad. Begge dele skrevet af seriøse entusiaster; alligevel mener jeg ikke det er nogen skade til, hvis man forholder sig en smule skeptisk til oplysningerne. Der findes modstridende oplysninger i litteraturen. Desuden kan én misforståelse nemt overføres fra én artikel til en anden.

Nævnes skal også et farveskema som jeg har valgt at se helt bort fra. Det findes i Daniel Puiboube's bog "Les Traction Avant" fra forlaget Atlas og er både ufuldstændigt og i flere tilfælde fejlagtigt.

En anden ting, som jeg mener man skal have i mente, når man studerer farveskemaerne er, at de kun giver oplysninger om hvilke farver der blev brugt på de forskellige årgange - ikke hvilke farver der var almindelige. Ser man på samtidige fotos, f.eks. fra 30'erne, vil man ofte se ensfarvede biler i lyse farver.

## Franske farver

MODEL ÅRGANG	KARROSSERI	SKÆRME RESERVEHJULSDÆKSEL	FÆLGE/ HJULKAPSLER	SE NOTE
<u>1934</u>				
7A/B/C/S	marineblå	sort	sort	
	beige	sort	sort	
	perlegrå	sort	sort	
	bordeaux	sort	sort	
	sort	sort	sort	
11L, 11N Limousine Familiale	Samme farver som 7'erne, dog med hjulkapsler i karrosseriets farve. Desuden:			
	sort/gråblå	sort	sort/gråblå	1
	sort/perlegrå	sort	sort/perlegrå	1
	sort/bordeaux	sort	sort/bordeaux	1
	sort/beige	sort	sort/beige	1
	marineblå/lyseblå	sort	sort/lyseblå	1
Cabriolet Coupé	Samme farver, desuden:			
	rød	sort	sort/rød	2
	hvid	sort	sort/hvid	2
	mellemgrøn	sort	sort/mellemgrøn	2
	vandgrøn	sort	sort/vandgrøn	2
	purløgsgrøn	sort	sort/purløgsgrøn	2
Fra juli 1934 kunne bilerne mode et pristillæg leveres med skærme og hjul i samme farve som karrosseriet (serie "Concours d'élégance").				
<u>1935</u>				
Samme farver som i 1934, dog udgår perlegrå. 2 nye farver:				
	olivengrøn	sort	sort/olivengrøn	2
	stålgrå	sort	sort/stålgrå	2
<u>1936-37</u>				
7C	marineblå	sort	sort	
	bordeaux	sort	sort	
	olivengrøn	sort	sort	
	sort	sort	sort	
11L	Samme farver som 7C, dog med hjulkapsler i karrosseriets farve.			
11N	antracitgrå	antracitgrå	sort/antracitgrå	3
	grå metallic	grå metallic	sort/grå metal.	3
	beige metallic	beige metallic	sort/beige metal.	3
	blå metallic	blå metallic	sort/ blå metal.	3
	blågrøn metallic	blågrøn metallic	sort/blågrøn metal.	3
	sort	sort	sort	
11L kunne på bestilling mod pristillæg leveres i metalfarver som Normalen.				

## Noter

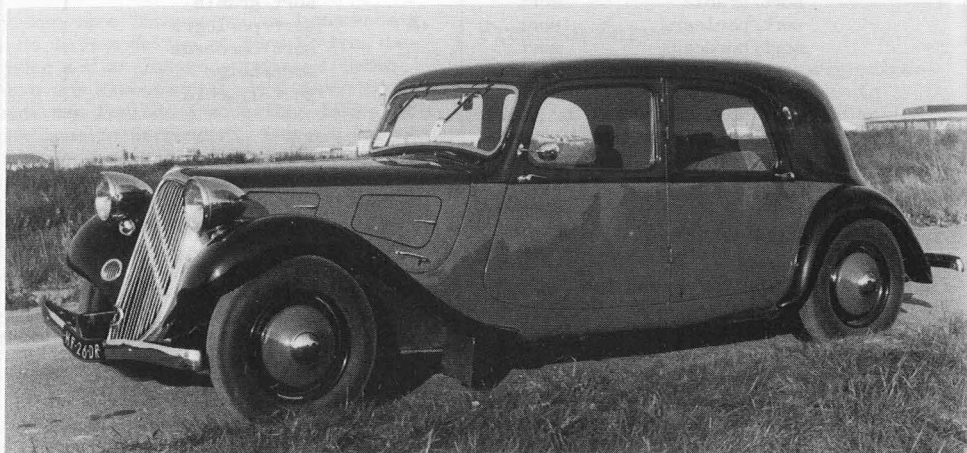
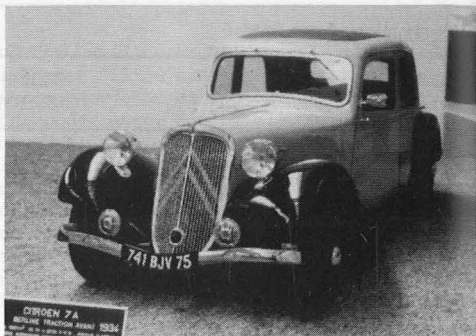
NOTE 1: De flerfarvede vogne havde den mørke (sorte) karrosserifarve øverst, så det kun var karrosserisiden og hjulkapslerne der havde den lyse farve. Se også billedet af normalen på næste side.

NOTE 2: På 7'erne var hjulkapslerne altid sorte, ligesom fælgen.

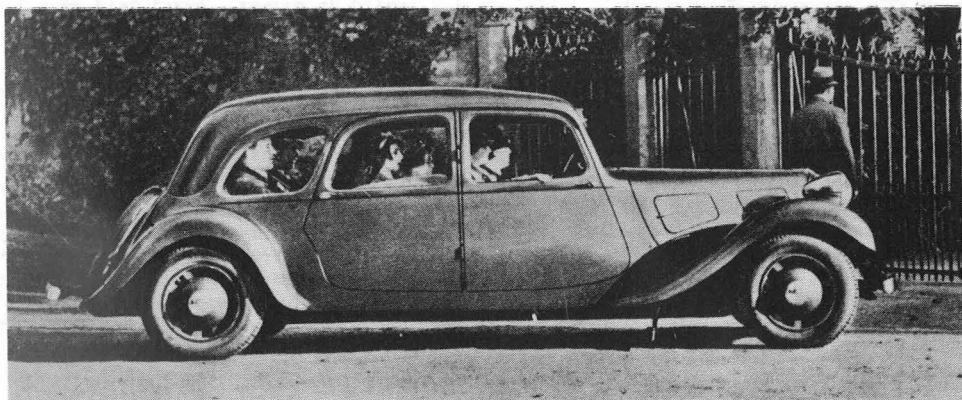
NOTE 3: På disse vogne kan fælgene have haft karrosseriets farve.

Hvor kun én farve er nævnt under følge/hjulkapsler er begge dele i denne farve.

Citroën's egen 7A 1934. Perlegrå med sorte skærme. Alle de helt tidlige biler var med sorte skærme, men allerede fra midten af 34 sås ensfarvede biler. Specielt ses i bøgerne ofte et billede af en hvid cabriolet fra "Concours d'elegance"-serien. På gamle billeder, især fra udstillinger og salgsbrochurer, ses ofte lyse biler - med lyse skærme.



En 11A normale 1934/35 i luksusversion med farverne mørkeblå/lyseblå og sorte skærme. Denne måde at farveopdele karrosseriet på, med en linie under sidevinduerne og tofarvet motorhjelms, understregede det eksklusive og sås iøvrigt både før og efter krigen på bilerne i Danmark.

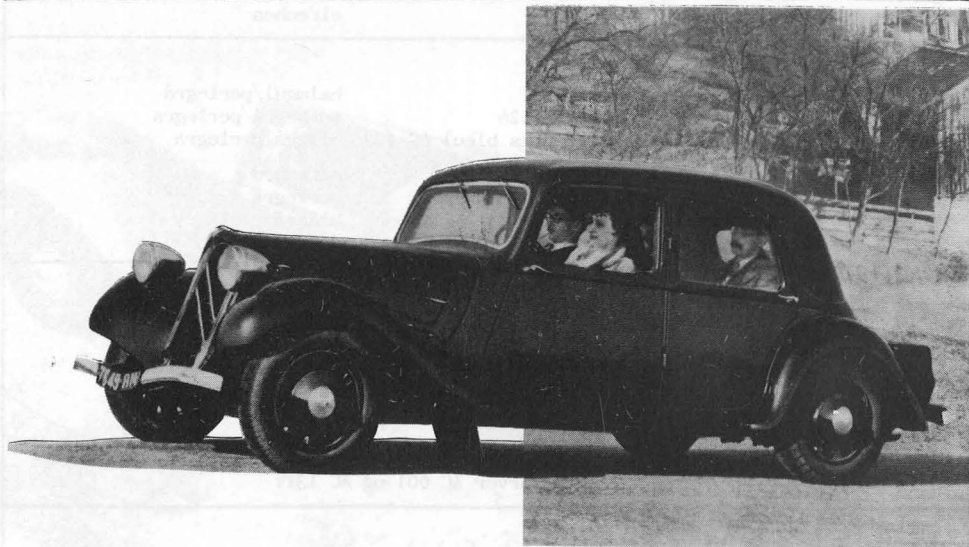


Reklamefoto af en familie fra 1938. Fra og med 1936 viste man næsten altid bilerne i metalfarver i brochurerne. Men de har sikkert heller ikke været ualmindelige på vejene.



## Franske farver

MODEL ÅRGANG	KARROSSERI	SKÆRME RESERVEHJULSDÆKSEL	FÆLGE/ HJULKAPSLER	SE NOTE
<u>1938</u>				
7C, 11L	marineblå	sort eller   som karrosseriet	marineblå/sort	4
	vinrød		vinrød/sort	4
	olivengrøn	sort	olivengrøn/sort	4
	sort		signalgul	
11N	antracitgrå	antracitgrå	antracitgrå	
	grå metallic	grå metallic	højrrød	
	beige metallic	beige metallic	beige metallic	
	blå metallic	blå metallic	blå metallic	
	blågrøn metallic	blågrøn metallic	blågrøn metallic	
11C	sort	sort	højrrød	
Commerciale	sort	sort	højrrød	
15six	sort	sort	elfenben (ivoire)	
<u>1939</u>				
7 & 11 cab.	De sidste cabriolet'er havde farver som i 1938.			
7C, 11L	sort	sort	signalgul	
11N, 11C	sort	sort	højrrød	
11Fam.	sort	sort	højrrød	
	beige metallic	beige metallic	beige metallic	
	blågrøn metallic	blågrøn metallic	blågrøn metallic	
11 Lim.	sort	sort	højrrød	
	grå metallic	grå metallic	grå metallic	
15six	sort	sort	elfenben	



Ifølge skemaet skulle 7 og 11L i 1939 have signalgule hjul. Det har de fleste sikkert også haft - men åbenbart ikke-alle. Billedet er fra en salgsbrochure udgivet i april 1939. Hjulfarver er iøvrigt et kapitel for sig som der kunne skrives en hel artikel om.



## Franske farver

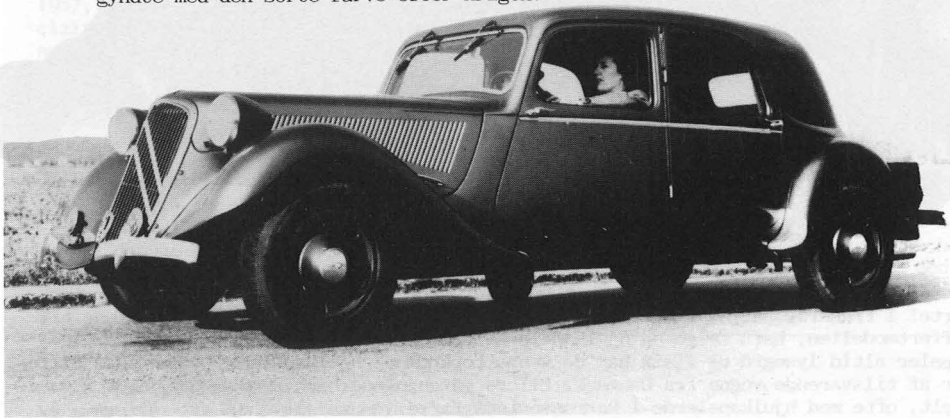
Bemærk at skærmene nu altid har samme farve som karrosseriet.

MODEL ÅRGANG	KARROSSERI	FÆLGE/ HJULKAPSLER	SE NOTE
<u>1945</u>			
11L	Armygrøn (vert armée/réséda) AC 500 lysegrå metal (gris irisé clair) AC 105 mørkegrå metal (gris irisé foncé) AC 106	grå lysegrå metal mørkegrå metal	
<u>1946-47</u>			
11L	lysegrå metal AC 105 mørkegrå metal AC 106	lysegrå metal mørkegrå metal	
(11N)	sort AC 201	elfenben	5
15six	grå metallic (gris irisé) mørkegrå metal (gris metallisé) AC 109 sort	højrrød elfenben elfenben	6
<u>1948-49</u>			
alle	sort	elfenben	7
<u>1950-06.1952</u>			
11	sort	halmgul AC 113	7
15six	sort mørkegrå metallic AC 109	elfenben elfenben	
<u>06.1952-09.1953</u>			
11	sort	halmgul/perlegrå	
15six	sort mørkegrå metallis AC 109	elfenben elfenben	
<u>09.1953</u>			
11	sort perlegrå (gris perle) AC 126 blågrå (bleu d'Islande/gris bleu) AC 122	halmgul/perlegrå mørkegrå/perlegrå blågrå/perlegrå	
15six	sort perlegrå AC 126 blågrå AC 122 røggå (gris fumée) AC 124	elfenben perlegrå blågrå perlegrå	
<u>1954</u>			
11	sort perlegrå AC 126 lynggrå (gris bruyère) AC 131 natblå (bleu de nuit) AC 601 blågrå AC 122	halmgul/perlegrå mørkegrå/perlegrå mørkegrå/perlegrå mørkegrå/perlegrå blågrå/perlegrå	
11C	RAF-blå (bleu R.A.F.) AC 130	mørkegrå/perlegrå	8
15six	som i 1953, plus de nye farver AC 601 og AC 131.		
<u>1955-57</u>			
Farverne uforandret til slut, dog udgår blågrå AC 122 i 1955.			

## Noter

NOTE 4: (1938). Her er Pilotehjælene kommet. Bemærk at det nu er fælgen, og ikke hjulkapslen der følger karrossierets farve.

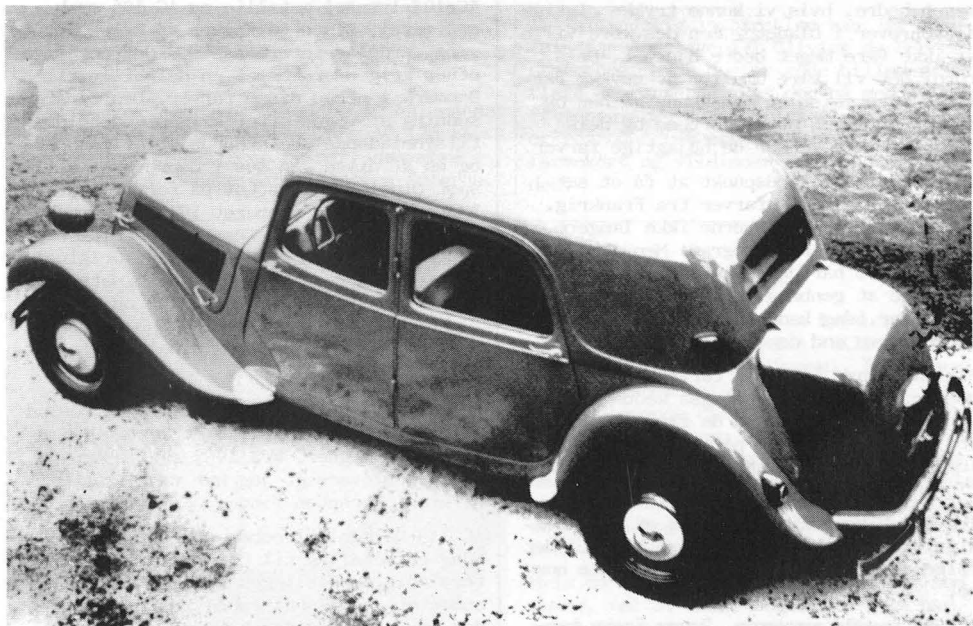
NOTE 5: Der er nogen uklarhed (og modstridende oplysninger) om hvornår man igen begyndte med den sorte farve efter krigen.



NOTE 6: En lille serie i 1946, se billedet.

NOTE 7: Der er formentlig kun tale om en nuanceforskel mellem fælgfarverne elfenben (ivoire) og halmgul (jaune paille). Citroën angiver farvenummeret AC 113 for dem begge to. Formentlig er halmgul lidt mørkere end den anden.

NOTE 7: Farven RAF-blå AC 130 har tilsyneladende kun været brugt til 11 Commerciale ved dennes introduktion i 1954.



Et fabriksfoto af en Normale fra 1954, sikkert i farven AC 122 Bleu d'Islande. Biler som denne (altså med fransk lak) blev også solgt i Danmark, under modelbetegnelsen "11 Standard".



11 Sport anno 1950. Ingen tvivl om at en meget stor procentdel af bilerne har været sorte! I Frankrig har samtlige årgange fra 1938 til 1952, dvs. fra Pilotehjulene til kuffertmodellen, haft fælg og hjulkapsler i samme farve. Efter 52 er 11'erens hjulkapsler altid lysegrå og 15six har de store forkromede hjulkapsler. Vi har også billeder af tilsvarende vogne fra Danmark. Ellers var hjulene herhjemme malet meget individuelt, ofte med hjulkapslerne i karrosseriets farve.

## AC-numrene

I skemaet er angivet en række farvenumre fra 50'erne. AC står for Automobiles Citroën. Det ville selvfølgelig have været meget bedre, hvis vi kunne trykke rigtige farveprøver i bladet - men desværre ville vi ikke være meget bedre hjulpet. Dels fordi det vil være umuligt at trykke farverne så præcist at man kunne gå hen og få farven lavet efter kortene og dels fordi vi ikke kender de nøjagtige farver.

Jeg håber på et tidspunkt at få et sæt prøver af de gamle farver fra Frankrig. Problemet er, at farverne ikke længere findes i Citroën's program. Men ikke nok med det. De har desuden været så nederdrægtige at genbruge numrene, så et givet AC-nummer idag kan henvise til en helt anden farve end den vi leder efter!

Skal man have lavet en farve efter AC-nummer, skal man altså også kende årgangen! Det er imidlertid de færreste firmaer, der har recepter på så gamle farver idet de ofte er lavet i laktyper der ikke findes mere. Så må vi jo improvisere.

Jeg har kigget lidt på noget af det. Heldigvis er vi ikke på helt bar bund. I det følgende vil jeg gennemgå de enkelte numre.

AC 500 reseda/armygrøn. Denne farve henligger i det dunkle; hverken navn eller nummer findes mere. Den er måske heller ikke så interessant, idet det formentlig

har drejet sig om meget få biler i slutningen af 1945.

AC 105 lysegrå metallic og AC 106 mørkegrå metal. Disse to farver må siges at være særdeles interessante, idet der lige efter krigen er kommet en del biler til Danmark i netop disse farver. Den første sending af vogne efter krigen undeholdt tilsyneladende udelukkende biler i AC 105 og en af disse kan ses i denne artikel samt dinglende i et tov på forsiden af "Motor" i marts-nummeret 1946. Den mørkere AC 106 kender vi fra Mia Henriksen og Peder Grønborgs Sport fra 1946. Originalfarven findes stadig på bilens instrumentbrædt. Farvenumrene AC 105 og AC 106 blev i begyndelsen af tredserne genbrugt til DS og Ami6 - med nogle helt andre farver...

AC 109 mørkegrå metallic til 15six ser ud til at kunne skaffes. Eller i hvert fald noget der ligner. Fra 1953 skulle den ifølge en oversigt jeg har været brugt til HY'erne. Recepten findes.

AC 113 halmgul/elfenben. AC 113 dækker idag en metalgrå til Chaponmodeller, så foreløbig er der ingen hjælp at hente via nummeret. Farven elfenben (ivoire) findes dog nok endnu, under betegnelsen AC 123 fra 1957, hvor den angives til T.A. og 2CV.

AC 126 perlegrå. Har man set Kim Galsgårds Normale, har man set denne farve. Nummeret er genbrugt til "beige nankin" i 1967, men jeg har recepten på en "gris clair" fra 1956 som sandsynligvis er den samme, altså perlegrå. Det er sikkert også denne farve som har været anvendt til hjulkapslerne fra 1952. Biler i AC 126 perlegrå blev fra september 1953 importeret til Danmark i fransk lakering (11 "standard"-modellerne).

AC 122 blågrå. Hed i Frankrig gris bleu eller bleu d'Islande. Også denne farve kom på danske biler i fransk lakering og den skulle kunne skaffes.

AC 124 røggå (gris fumée). Foreløbig har jeg ikke kunnet skaffe oplysninger om denne farve til 15six.

AC 131 lynggrå (gris bruyere) er stadig tilgængelig. Den er i mit materiale angivet til 1960, men det må være den samme.

AC 601 midnatsblå - Bleu de Nuit. En smuk mørkeblå farve. Der er fare for forveksling med AC 601 Bleu Nuit (og ikke Bleu de Nuit) som er fra 1981 og beregnet til CX og LNA-modellerne. Måske er det samme farve som i 1954 - aligevel vil jeg tro der er tale om en nuanceforskel, da der er forskel på recepten fra denne og den gamle fra 1954. Farven var meget populær i Frankrig.

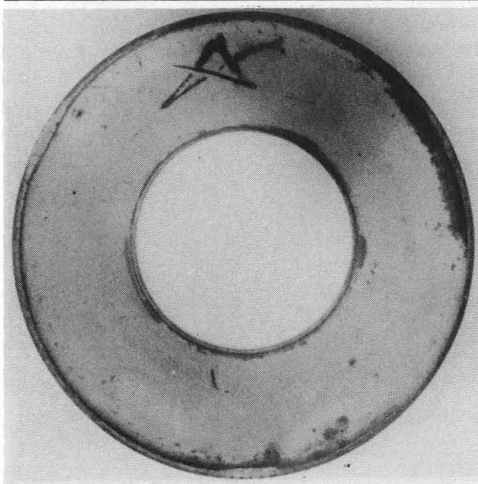
Om de "nye" farver AC 131 og AC 601 nåede til Danmark ligesom AC 122 og AC 126 på "Standard"-modellerne fremgår desværre ikke af det danske materiale fra 50'erne.



Mange kender Pim Berends' Normale '54 fra vore sommertræf. Den har originallak i farven AC 601 Bleu de Nuit. Desværre bliver det snart nødvendigt at lakere den igen. Farverne på hjul og hjulkapsler er ikke original.

Såvidt de franske farver. Som sagt håber jeg på at få flere oplysninger - og det skulle være mærkeligt, hvis ikke det på et tidspunkt vil lykkes at fremskaffe farvekort på i hvert fald de gangse farver fra 50'erne. Det er jo ikke så mange det drejer sig om.

Til almindelig inspiration kan jeg anbefale farveopslagene i Olivier de Serres' store bog, hvor der er gode billeder af flere af farverne. Pas dog på med at tage farveprøverne på side 144 alvorligt! De er reproduceret efter blege og guldede farvekort og vildleder mere end de vejleder.

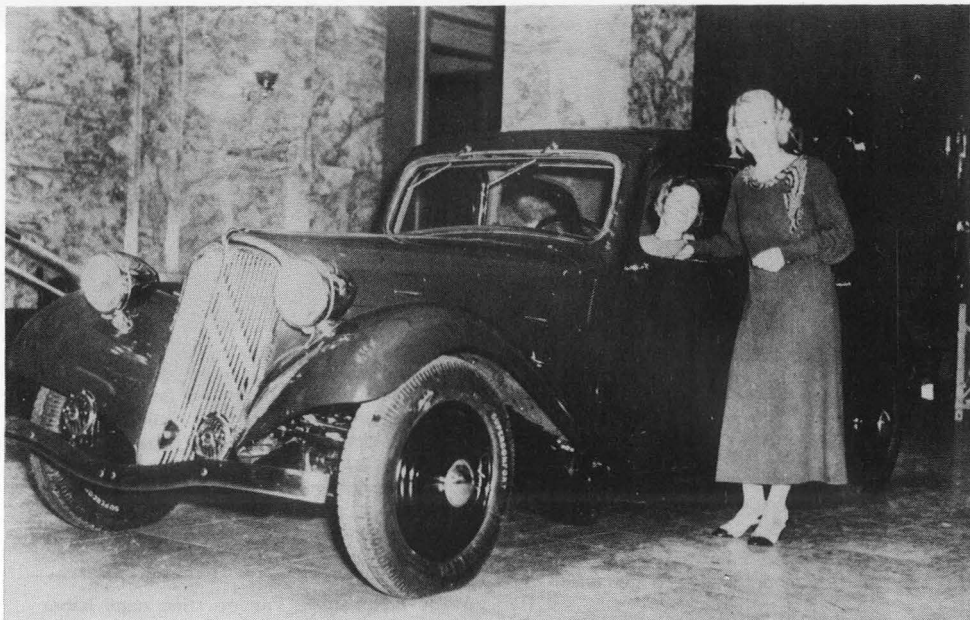


## Et fransk notabene

Vor mand i Holland, Ernst Berends, har gjort en pudsig opdagelse. Billedet viser en fransk lakeret hjulkapsel. På indersiden ses et mærkeligt stjerneformet tegn, tilsyneladende ridset inden malingen var tør. Dette vil man finde på næsten alle hjulkapsler. Dog findes en variant, der mere ligner en oval. Oftest er resultatet at denne tidlige grafitti rust. Men hvad er forklaringen? Er det blot malerens personlige signatur?

Hvis du ligger inde med hjulkapsler som denne, vel at mærke nogle der ikke har været igennem restaureringsmøllen, så prøv og se om ikke der er en hilsen fra Francois på bagsiden...!





De første tractioner nåede formentlig ikke til Danmark før i juni-juli 1934. Billedet herover stammer fra præsentationen i Citroën's salgslokaler på Vesterbrogade i København. Vognen må være en 7B, da den har metaltag. Helt fra begyndelsen lakeredes bilerne i Danmark. Bemærk at skærmene har samme kulør som karrosseriet - kun hjulene er sorte. Nederst på siden et andet dansk billede af en tidlig 7'er. At det ikke er den samme bil ses bl.a. på afviservingernes placering.

## Danske farver

Selvom langt den overvejende del af de biler der har kørt i Danmark også har været lakeret herhjemme, er det umuligt at opstille et komplet billede, årgang for årgang, af hvilke farver der har været. At der overhovedet findes nogen oplysninger skyldes kun tilfældigheder, kombineret med ihærdige entusiasternes søgen!

Førkrigstiden er bedst belyst, idet der eksisterer nogle farvekort som jeg straks skal vende tilbage til. Fra tiden efter krigen findes nogle forhandlercirculærer som omtaler en del farver, men ingen farveprøver, så vi kan se hvordan farverne rent faktisk så ud.

En anden kilde, der siger mere end man skulle tro, er gamle billeder "fra de gamle fotoalbums". Ud fra disse, samt hvad det har været muligt at finde hos Citroën, kan man se mange ting, på trods af, at de allesammen er i sort/hvid.

Under arbejdet med at skrive denne artikel har jeg gennemset alt hvad det overhovedet har været mig muligt at finde af

samtidige danske billeder. Dels i bøger og blade, dels i mit eget fotoarkiv. Hvad der har overrasket mig allermost er, at det ikke er lykkedes mig at finde blot EET ENESTE billede af en bil i kombinationen med farvet karrosseri og sorte skærme! Selv tidlige 7'ere ser ud til at være ensfarvede! Nogle eksempler vil være at finde på disse sider. Men prøv selv at kigge, hvis du skulle have nogle gamle





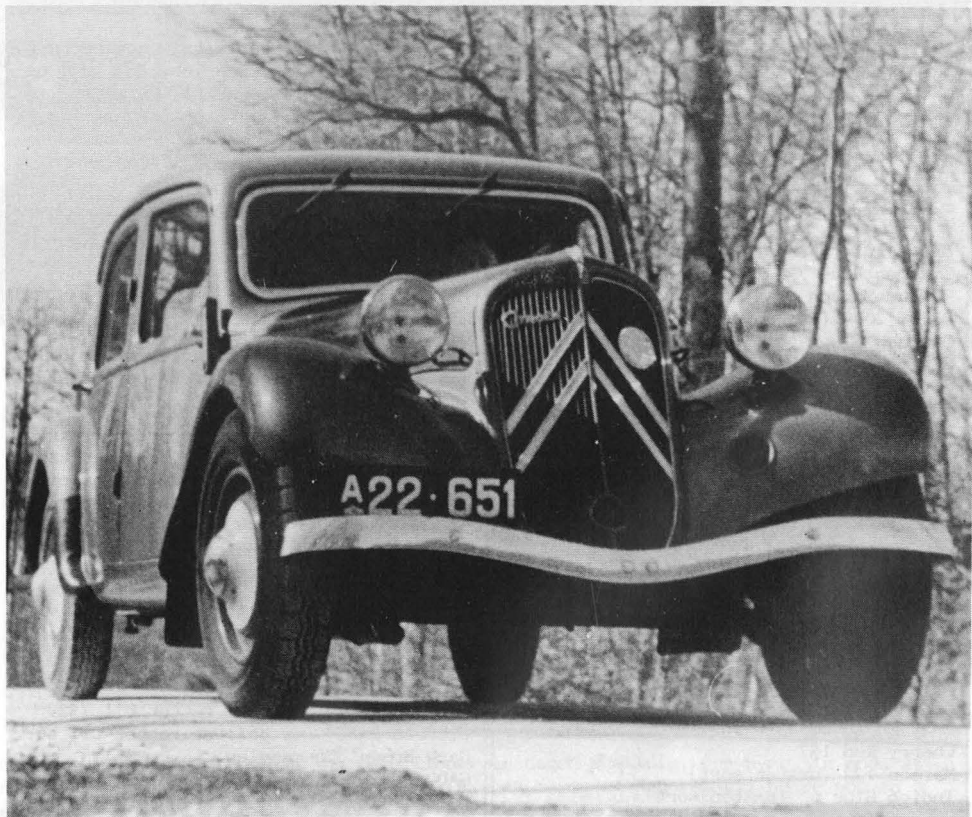
billeder liggende. Man skal aldrig sige aldrig - men det skal nok gå hen og vise sig, at ingen af de danskklarede biler har haft farvekombinationen kulørt karrosseri/sorte skærme. Alle oplysninger, der af- eller bekræfter denne teori, skal være velkomne. (Her gik vi jo allesammen og troede, at næsten alle førkrigsbiler havde sorte skærme!).

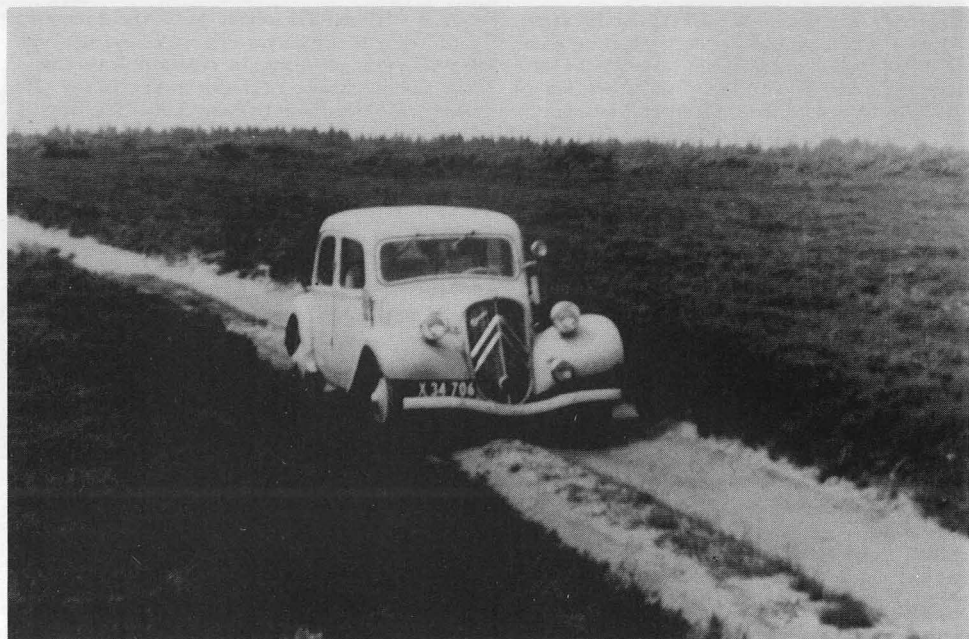
Dog kan det fastslås, at ikke alle danske biler har været ensfarvede. Vi kender også i Danmark den kombination, hvor bilen har én farve, men med karrosserisiden i en (matchende) lysere farve. Eksempelvis kan nævnes Erik Hougårds tofarvede 7C fra 1935 og John Reeles normale fra 1950, der har været lakeret i to grå farver.

En anden observation går ud på, at et ret stort antal førkrigsbiler har været lakeret i metalfarver. Ikke bare Normalerne som i Frankrig, men også Sport. Selvom de gammeldags metallakker ikke havde den samme dybde, som vi ser på moderne biler med syntetisk lak, er det ret nemt at se det på gamle sort/hvid fotos.

Dansk Citroën fik under hele tractionens tid leveret lakkerne fra Sadolin. Det vides iøvrigt at Sadolin desuden leverede til andre danske bilimportører, bl.a. GM og Ford. Naturligvis henvendte jeg mig derfor hos Sadolin (hvis autolak-afdeling nu er overtaget af lakfirmaet PPG). Efter nogen søgen fandt man her et fint lille hefte med farveprøver og Citroëns navn og logo på forsiden. Jørgen Kjær er i besiddelse af et lignende hefte - og disse to hefter er tilsyneladende det eneste materiale, som giver et indtryk af farverne på de danske biler før krigen. Men de giver til gengæld også et godt indtryk! Og så er det jo muligt at få blandet farve efter dem.

Hefterne indeholder de af Sadolins farver som Citroën har valgt som standardfarver til bilerne i Danmark. Nogle af farvekor-tene er desuden mærket "Standard 7" eller "Standard 11" på bagsiden, hvilket uden tvivl henviser til at disse farver er de franske standardfarver. Dette stemmer nemlig overens med de farver som er nævnt i skemaet med de franske farver fra 1936!





Sadolin's kort har aldrig været i brug, i modsætning til Jørgen Kjær's, der indeholder en række rettelser. Desuden er der på Jørgen's tilføjet et par prøver, ligesom nogle er taget ud. Men lad os kigge på dem.

### Sadolin's farvekort 1936

Black 401 (Standard "7" og "11")  
 Citroën Blue 733 (Standard "7")  
 Medium Maroon 481 (Standard "7")  
 Beige 2009 (Standard "7")  
 Citroën Blue 766 (Standard "11")  
 Citroën Green 761 (Standard "11")  
 Citroën Beige 894 (Standard "11")  
 Citroën Dark Grey 864 (Standard "11")  
 Dark Brown 826  
 SADO Red 95  
 Golden Oak 87 (brun)  
 Straw Yellow 90  
 Rose Dark 100 (næsten sort brun)  
 Citroën Grey 734  
 Blue 852  
 Peacock Green 725  
 Italian Green 101  
 Steel Grey 727  
 Cobalt Blue 66  
 Tivoli Blue 147  
 Rolls Royce Blue 716  
 Leaf Mould 2034 (brun)  
 Cherry Red 137  
 Maroon 133 (næsten sort)  
 Indigo Blue 68 (næsten sort)

De første 8 farver er altså gengangere fra Frankrig - farverne 766, 761, 894 og 864 er metallicfarverne til normalen, som mod et pristillæg altså også kunne fås til 11 Sport. Olivier de Serres nævner desuden at de i enkelte tilfælde kunne ses på 7'erne.

Om dette betyder at man før krigen tog malede biler hjem fra Frankrig, eller om man her malede bilerne i de samme farver er ikke til at vide. Men jeg kender til en dansk normale fra 1938 i farven Citroën Beige 894 (i Frankrig kaldet Beige Irisé). Et farvebillede af en sådan bil kan ses i Olivier de Serres' bog på side 134.

Farvekortet med Citroën Grey 734 er ikke mærket med modelbetegnelse, men det kan være den, der i skemaet hedder antracit-grå, eller den stålgrå fra 1935. At vi finder den beige 2009, men ingen olivengrøn, kunne også tyde på at kortene måske stammer fra slutningen af 1935.

Ser man på Jørgen Kjær farvekort, er der nogle rettelser og afvigelser:

Black 401: nr. rettet til 440.  
 Citroën Blue 766 mangler.  
 Citroën Green 761: nr. rettet til 752.  
 Citroën Dark Grey 864: nr rettet til 868.  
 Dark Brown 826 mangler.  
 SADO red 95: nr rettet til 475.  
 Golden Oak 87: her er farven grøn!

Citroën Grey 734 er her lys metalgrøn!  
 Straw Yellow 90: navn og nr rettet til  
 Micado Yellow 480.  
 Rose Dark 100: her er farven mørkegrøn!  
 Blue 852: rettet til Dark Blue 432.  
 Peacock Green 725: rettet til grøn 472.  
 Tivoli Blue 147: nr rettet til 458.  
 Cherry Red 137: nr rettet til 471.  
 Maroon 133: her er den lysere og i metal!  
 Indigo Blue 68: navn og nr rettet til:  
 "Antoinette" nr 432.  
 Desuden findes i heftet farven:  
 Maroon 785.

Rettelserne er foretaget med en fyldepen.  
 Farverne har sikkert tit fået nye numre,  
 måske i forbindelse med mindre rettelser  
 i recepterne for at forbedre kvaliteten.  
 Jeg har ingen fornuftig forklaring på de  
 farvekort, hvor farven har været en helt  
 anden - måske er det blot trykfejl! Fej-  
 lene må være på Jørgens kort, idet man  
 næppe kan kalde en metalgrøn farve grå.

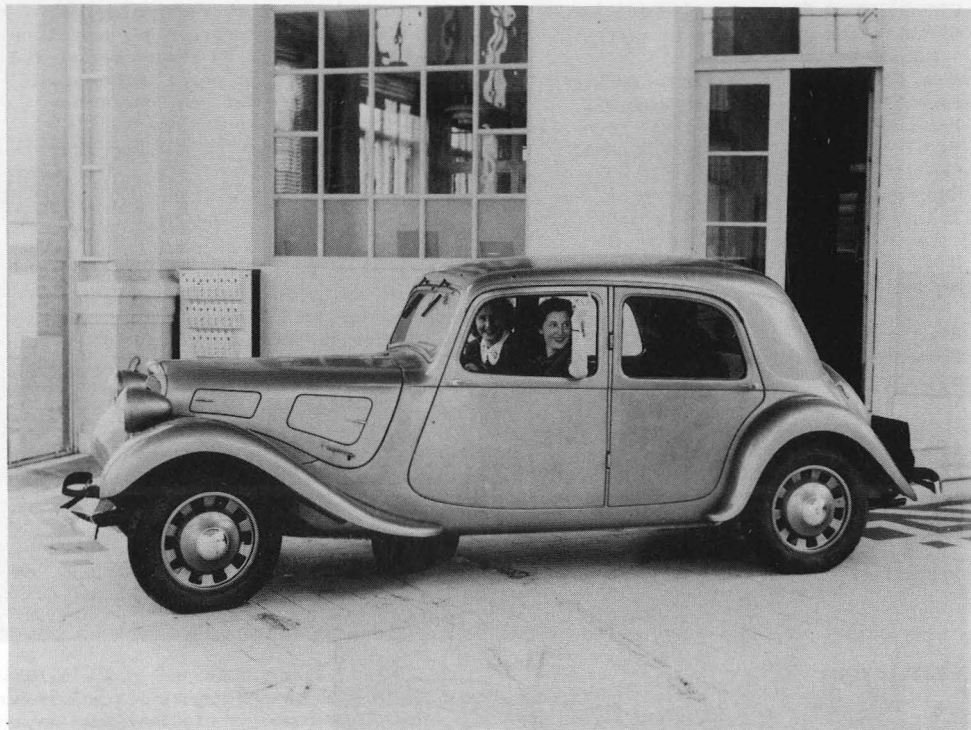
Rose Dark må være mørk rødbrun og ikke  
 grøn. Golden Oak associerer jeg også mere  
 med brunt end grønt. På kortet mærket med  
 Maroon 133 er en flot meget mørkerød me-  
 talfarve. Måske er det den, der efter  
 krigen fik betegnelsen Guldmaroon 2131.  
 Desværre er det ikke muligt at se hvornår  
 rettelserne er foretaget.

Farvehefterne giver nok et nogenlunde  
 komplet indtryk af, hvilke farver der  
 kunne fås før krigen - måske endda også  
 lidt ind i tiden efter krigen. Sadolin  
 leverede som nævnt også farver til flere  
 andre bilmærker i Danmark; måske vil man  
 kunne finde de samme farver hos andre im-  
 portører og kunne få gavn af farvenumre-  
 ne. I tractionens tid havde man simpelt-  
 hen ikke ret mange farver - i modsætning  
 til idag, hvor der vistnok findes omkring  
 75.000 standardfarver til biler!

Hefterne med farveprøver kan efter afta-  
 le ses hos henholdsvis Sadolin/PPG og  
 Jørgen Kjær.



Citroën's værkstedshal 1938. De to billeder er taget samtidig, fra hver sin ende af  
 hallen. Øverst ses i forgrunden en metallakeret Normale. Nederst til højre ses en 7  
 eller 11 Sport 1934 (A 1273) - også i metallak.

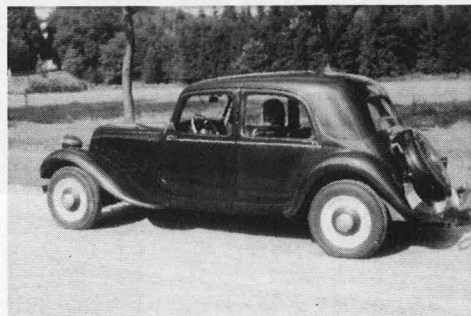


De første biler overhovedet, der kom til Danmark efter krigen, var af mærket Citroën, model 11 Sport. Vi har masser af billeder af denne historiske begivenhed, som fandt sted i februar 1946. Alle vognene i denne sending var lakeret i Frankrig og i farven Gris Irisé Clair AC 105. Billedet herover stammer fra en reception afholdt i Sydhavnsgade 16 i denne anledning. Pigen ved rattet var telefondame hos Citroën. Flere af forhandlerne benyttede lejligheden til at tage biler med sig hjem.

Også senere i 1946 kom der biler hjem i denne farve samt i den mørkere Gris Irisé Fonce AC 106. I klubben har vi idag masser af Sport'er fra 1946. Det ville lyse op, med en bil som den på billedet!

En mulig årsag til at de første efterkrigsbiler kom malede hjem fra Frankrig kan være, at man simpelthen ikke endnu havde fået gang i malerværkstedet i København og manglede materialer. Det var jo knappe tider.

Ellers er det sparsomt med oplysninger om efterkrigsbilernes farver. Fra cirkulærerne har vi en del navne og farvenumre, men forløbige ingen prøver af farverne, så man kan se hvordan de rent faktisk så ud!



Til klubbens sommertræf på Djursland i 1984 kom Benny Sørensen i denne 11 Sport 1946, nu ejes den af Mia Hendriksen og Peder Grønberg. Originalmalingen i farven AC 106 mørkegrå metal findes stadig på instrumentbrættet. At vognen oprindeligt er malet i Frankrig ses også af at kørselsinstruktionen indvendigt på handskerumsklappen er trykt på fransk. Benny fik bilen lakeret i en sølvgrå Porchefarve - det var den der kom nærmest den oprindelige. Oprindeligt har vognen sandsynligvis været udstyret med Pilotehjul, som i så fald har haft samme sølvgrå farve.



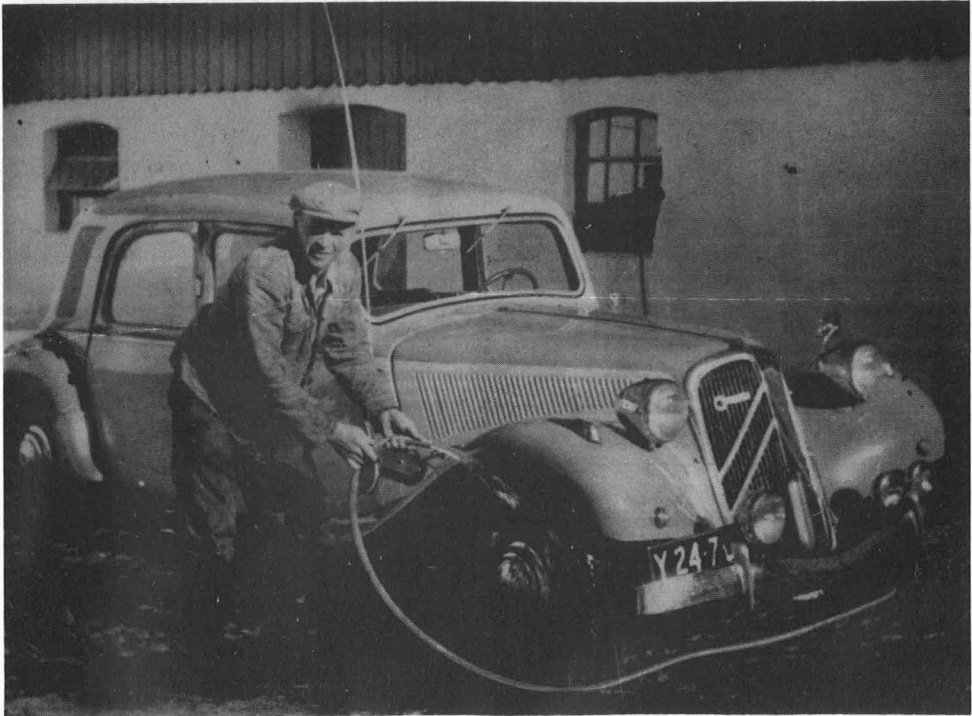
De fleste af de forhandlercirculærer vi kender, stammer fra medlem Jørgen Krogh's fantastiske fund hos Citroënforhandler Groth i Haderslev. Desuden fandt Jørgen en del korrespondance, heriblandt en del ordrer på biler fra importøren, hvor der er nævnt nogle farver. På baggrund af dette materiale er det muligt at opstille en liste (se næste side) over farver fra slutningen af 1951 og fremefter. Listen er sikkert ikke komplet. Men den giver i hvert fald et indtryk af hvilke farver der har været populære. Der mangler nu nok heller ikke så mange farver, i hvert fald ser det ikke ud til at farveudvalget har været større i Sverige (hvor man iøvrigt også fik de sølvgrå Sporter i 1946).

Selv dengang har der tilsyneladende været en del forvirring m.h.t. numrene. Især er det galt med marron-farverne. De to der udgår i oktober 52 erstattedes med nye på grund af manglende robusthed. Særligt de

rødlige farver havde en tendens til at falme og blive matte. På trods af dette har de, som nu, været særdeles populære.

Jeg gætter på at numrene før december 52 har været Sadolins egne referencenumre... Efter dette tidspunkt forhandlede Citroën selv lakkerne og numrene er Citroën Danmarks egne referencenumre.

De danske biler blev, foruden lakeringen, forsynet med en række udstyrsdetaljer, f.eks. stenslagsgitterret under kølerkappen, kølevandstermometer, varmeapparat, emblemer osv. Citroën'en var en forholdsvis dyr vogn, og da flere andre bilmærker havde sat deres priser ned, kneb det med konkurrenceevnen. Fra marts 1952 begyndte man derfor at tage malede vogne hjem fra Frankrig, som man gav modelbetegnelsen "Standard". Disse biler fik ikke monteret ret meget af det danske udstyr, og var i begyndelsen altid sorte. Fra september 1953 kunne disse biler også fås i lysegrå



En Normale fra 1950, tofarvet grå/lysegrå. Det ser ud til at Citroën lakerede en hel del Normaler i denne farvekombination. På biludstillingen i Forum 1950 havde man udstillet en tilsvarende. I bogen "L'Album de la Traction" ses endnu én, nemlig en dansk deltager i Rallye Monte Carlo (1952?). Der er lidt mystik omkring disse biler, idet de udstyrmæssigt afviger en del fra de andre. Billedet herover er taget i 1952, men bilen eksisterer endnu - hos John Reele i Valby, hvor der restaureres. I sit nye liv bliver bilen sort, men de særprægede skærme vil blive bevaret.

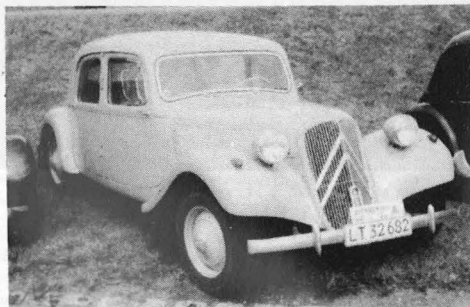
og gråblå, altså de farver som i Frankrig hed AC 126 Gris Perle og AC 122 Bleu d'Islande. Disse franske "Standard"-modeller blev efterhånden mere og mere skræbete, for at holde prisen nede. De dansk lakerede biler (som altså havde betydeligt mere udstyr) kom herefter til at hedde "De Luxe".

#### DANSKE FARVER EFTER 1951:

Sort 954 (dansk lak)  
 Metalgrå 868 (også i Jørgen Kjærs kort)  
 Metalgrøn 2133  
 Guldmarron 2131  
 Sky Blue (fra 05.52)  
 Kobaltblå (nr?)  
 Mørk Beige 1022  
 Lys Beige 2005  
 Gris Irisé (sikkert 868 igen)  
 Mellemgrå 2024  
 Lys Marron 471  
 Lys Marron 451 (udgår 10.52)  
 Lys Marron 551 (fra 10.52)  
 Mørk Marron 481 (udgår 10.52)  
 - - - - - Nye numre 12.52 - - - - -  
 Lys Marron 1051 (måske gl. nummer)  
 Mørk Olivengrøn 101 (gl. nr 431)  
 Benz-green 101 (samme farve)  
 Lys Olivengrøn 102  
 Resedagrøn 103  
 Cairo-grå 111  
 Mellemgrå 112  
 Lys Beige 121  
 Bittersweet 141/Cairogrå 111 (tofarvet)  
 Guldmarron 152 (gl. nr 2131)  
 Sort 171 (dansk lak)  
 Lys grå 261

#### FRANSK LAK (11 "STANDARD"):

Sort AC 111 (fra 03.52)  
 Blågrå AC 122 (fra 09.53)  
 Lysegrå AC 126 (fra 09.53)



Da familie-modellerne kom i september 1953, kunne de kun fås i fransk lakering, altså i de samme tre farver. Familialen blev både markedsført som privatvogn og som hyrevogn med chaufførskillelse.

Man kunne forstille sig at 11 "Standard" og familie-modellerne fra 1954 også fik de nye franske farver, mørkeblå AC 601 og lynggrå AC 131. Om dette er tilfældet har jeg dog ikke fundet oplysning om.

Man taler iøvrigt tit om, at bilerne også kunne lakeres i farve efter kundens ønske. Dermed er jeg ikke sikker på at man kan betragte enhver farve som original. Når der f.eks. i cirkulærer tales om farve efter kundens ønske, kan det meget vel tænkes at kunden ved afgivelse af bestilling på sin nye vogn blot har kunnet vælge mellem de farver, der fandtes på forhandlerens kort med farveprøver. Under alle omstændigheder har det drejet sig om farver, der indgik i Sadolins program. I visse tilfælde betød det at garantien bortfaldt på lakken. I de tilfælde hvor Citroën har haft umalede biler på lager, og kunden dermed har haft mulighed for at vælge farven, har kunden selvfølgelig også haft mulighed for at vælge to farver (mod et pristillæg), ligesom det har været muligt at vælge farven på fælge og hjulkapsler.

Det ser ud til at farverne metalgrå 868, metalgrøn 2133 og guldmarron 2131/152 har været de eneste metalfarver i programmet efter krigen. Et cirkulære fra april 1952 nævner at disse farver kun leveres i cel-luloselak, hvorimod alle de andre farver også kunne leveres i syntetisk lak, som man ikke kunne lave metalfarverne i.

Ja, det ville jo være skønt, hvis nogen en dag finder et farvekort, så vi også kan se hvordan farverne så ud...

Kim Galsgårds 11 Normale 1954, som han selv har taget hjem fra Frankrig. Farven er AC 126 perlegrå. Selv gummilister, underlag og skærm-bånd er grå! At fælgene også er det, tyder på at gurerne ikke altid har ret; iflg. de Serres skulle de være mørkegrå, men intet taler for at fælgene skulle være lakeret om. Men måske er det specielt for denne bil.



Vandslibning og efterpolering, i en tid hvor arbejdskraften kostede mindre end materialerne! 21 mand er i gang. Billedet er fra Sverige, året 1950 eller 1951.

## Laktyper

Før krigen lakerede man bilerne i celluloselak. Efter krigen begynder man også at lakere med syntetisk lak, Sadolin Syntal Emaille. Den syntetiske lak har formentlig været billigere og havde desuden den store fordel, at den allerede ved påsprøjtningen kom op i højglans, i modsætning til cellulosen, der krævede et stort efterarbejde med vandslibning og polering.

Et cirkulære fra september 1952 fortæller at den danskbyggede 11 Sport varevogn som standard blev leveret i Syntal, men mod et pristillæg på 150 kr også kunne leveres i cellulose, der også kaldtes DUCO-lak. Et cirkulære en uge senere bekendtgør at nu kommer de nye modeller med udbygget kuffertrum, disse er med DUCO-lak som standard.

Den syntetiske maling har på dette tidspunkt været en ret ny opfindelse og har slet ikke kunnet hamle op med den dybde og glans man kunne opnå med cellulose. Holdbarheden på Syntal'en, som også kaldtes gummilak, har sikkert også ladet meget tilbage at ønske. Bilerne er sikkert ble-

vet omlakeret med langt kortere mellemrum end man har for vane idag!

Set i relation til nutidens produkter har ingen af de to laktyper haft særlig gode egenskaber. Den værste har givet været den syntetiske som hurtigt blev mat og kedelig, hvor det i det mindste har været muligt at vedligeholde cellulosemalingen, med jævnlig polering.

Idag er syntetisk lak for længst gået af med sejren. Nutidens lakker, både de én- og tokomponente, kan fremstilles i alle farver inklusive metalfarver, har en foridabel hårdhed og vedhæftningsevne, hvilket igen vil sige god holdbarhed. Desuden bevarer de glansen, stort set uden vedligeholdelse.

Alligevel vil jeg gerne lave lidt reklame for de gamle celluloselakker. For det første kan de opnå en utrolig smuk og dyb glans, men de har også en smuk måde at patineres på! De bliver kønnere, jo ældre de er og kan dermed give en totalrestaureret bil noget tilbage af den gamle atmosfære.

Dertil kommer, at celluloselak er væsentligt nemmere for amatører som os at arbejde med. Den svære del af lakeringen, (når vi ser bort fra grundarbejdet), nemlig selve påsprøjtningen, er ikke så afgørende for resultatet. Har vognen blot fået maling nok, kan appelsinhud, løbere og andre fejl fjernes, ved efterfølgende vandslibning og polering. Dermed kan alle selv lakere deres bil med en støvsuger-sprøjte hjemme i garagen (arbejdet lettes dog betydeligt ved at fjerne støvsugerposen først). En lakering i cellulose kræver et ret godt forarbejde, idet lakken lægger sig i meget tynde lag og derfor følger ujævnhederne i stedet for at fylde dem op. Så det er i høj grad en temperamentsag om man gider - men smukt kan det blive!

## Praktiske oplysninger

Det er idag muligt at analysere sig frem til recepten på en farve, ved hjælp af et farvekort. Det foregår ved at man indsætter kortet i et apparat, der ad optisk vej "aflæser" farven, hvorefter en computer udregner recepten. Efter denne fremstilles endnu en farveprøve, der derefter korrigeres indtil recepten er helt korrekt. En forudsætning er det dog, at farvekortet er i perfekt stand og at det ikke drejer sig om en metalfarve.

Dette koster naturligvis penge. Et billigere og nemmere alternativ kan derfor være at finde farven blandt de tusindvis af eksisterende standardfarver der findes til biler idag.

Jørgen Kjær's farvekort er desværre ikke i så god stand, at den første metode kan bruges. Men på PPG vil man gerne hjælpe i en konkret situation. Du kan i så fald kontakte:

PPG Scandinavia  
Att: Birger Lerche, Colorservice,  
Holmbladsgade 70,  
2300 København S.

De recepter jeg har fået til de franske efterkrigsfarver er også fra PPG. Det er sikkert også muligt at finde dem hos andre firmaer; måske Sikken's eller Dupont. Hos Spies-Hecker (Permalan, Permacron) har man den tilsyneladende ikke.

Med hensyn til de danske efterkrigsfarver er den foreløbig eneste måde at skaffe farven på, at gå hen til et malerfirma med en stump fra bilen - f.eks. handskerumklappen, hvor den originale maling kan være bevaret uden at falme. Så må man forsøge at lave farven efter den.

Hvis du vælger at male din bil i en anden farve end den oprindelig har haft, synes jeg du bør finde en farve der kan være original til din model og årgang. Prøv også om ikke du kan finde et sted, hvor du kan lade den oprindelige farve stå, så den ikke tabes for eftertiden.

Egentlig havde jeg tænkt, at jeg også i denn artikel skulle skrive noget mere om farver til bilens enkelte dele, f.eks. motorfarver etc. Det blev det ikke til denne gang, men der gælder også mange snurrige regler. Om motorfarverne kan jeg dog kort sige, at man hele tiden har skiftet nuancer, men at tendensen er, at motorerne før krigen var over mod oliven-grønne. Efter krigen mere flaskegrønne og mørkere.

## Til slut

Ja, det blev jo en ordentlig mundfuld. Her til slut vil jeg gerne vende tilbage til "bilmoden". Her i 90'erne kan vi desværre alt for ofte konstatere, at mange veteranbilfolk synes at hige mere efter det nostalgiske end det historisk korrekte. Man vil gerne have sin bil til at se rigtig "antik" ud. Lakeringen følger gerne 20'ernes mode, selv på 50'er-biler. Det er heller ikke ualmindeligt at se en vogn, hvor ejeren har poleret sig ned til den rene messing på en kølerkappe, der egentlig var forniklet. Lad os håbe, at denne tendens til at gøre bilerne mere gammeldags end de rent faktisk er, ikke vinder ydeligere udbredelse. Jeg håber at denne artikel kan bidrage til dette!

Skulle du have spørgsmål om lakering, af såvel historisk som praktisk art, vil jeg meget gerne hjælpe hvis jeg kan! Jeg arbejder desuden videre med sagerne, kommer der nyt, vender jeg tilbage her i bladet. Så derfor: Jeg vil meget gerne høre fra dig, hvis du har oplysninger, af hvilken som helst art, der kan supplere, afkræfte eller bekræfte denne artikel!

TAK TIL:

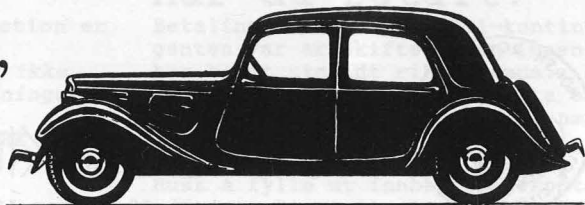
Birger Lerche fra PPG-Scandinavia, for uvurderlig hjælp.  
Lorentz Österling, Sverige for lån af fotos.

Jørgen Kjær for undtagelsesvis at låne det gamle favekort ud.  
Jørgen Krogh som har skaffet det spændende materiale fra Haderslev.





# Køb & salg, bytte, kontakt -



TRACTION - ANNONCER sendes eller indtelefoneres til:

Peter Juel Jeppesen, Rosengade 16 2b, 1309 København K, 33 91 92 71

Jeg søger i klubregi at købe nogle af de engelske drivaksler hjem. Hvis du er interesseret kan du også være med. Prisen bliver ca. 1.700 kr. pr. stk., men kun mod forudbetaling.

Jørgen KJær 86 98 31 77

## Sælges:

Forlygter med plant glas, komplette.  
B 11 Limousine 1939. Belgisk bygget med alle dertilhørende karakteristika. Bilen er nyrenoveret og bliver nylakeret, nysynet og med alle afgifter betalt - lige klar til sommeren 91. Bilen er den eneste bevarede førkrigslimousine fremstillet i Belgien. Den er ikke helt billig, men den er god.

Benny Sørensen eller Jørgen Kjør  
86 42 93 06 86 98 31 77

## Sælges:

Citroen 11 sport 1947, istandsat og indregistreret - faktisk bedre end ny. Køb nu og vær kørende til foråret.  
Jens Sanning 86 52 45 70

## Sælges:

Reserve dele til Citroen 7 og 11 - meget stort udvalg i gode brugte originaldele, også hele komponenter f.eks. motorer, gearkasser mv. Endnu enkelte døre for og bag.

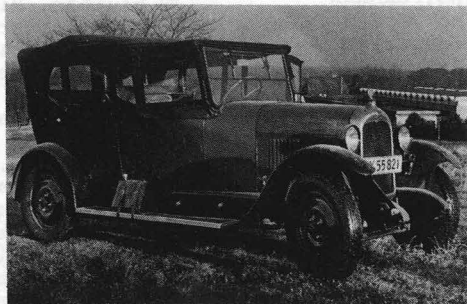
Nye reservedele til "perfo"-motorer (39-55, ventiler, indsugn. og udstødn.  
Nye tændspoler, 6 volt i neutral sort lak velegnet til 7, 11 og 15 six.  
Tilbydes i begrænset omfang: Renovering af motorer, gearkasser og andre mekaniske komponenter.  
Per Bødker 42 36 43 37

## Købes:

Kølergitter til Sport/7C fra 1939. Kendes fra efterkrigs-ditto ved en lille ekstra kant rundt om starthullet.  
Jens M. Nicolaisen, tlf dag: 31-957234, aften: 31-395320 ell. 31-393952.

## Sælges:

Citroen 11 Commerciale. Sjælden model herhjemme.  
Henv.: 44-443712.



## Sælges/byttes:

Citroen B 14 1927, ualmindelig flot og restauret åben vogn (se foto) i rød og sort.  
Citroen DS 21 super 5 1973, sort m. rødt indtræk, nakkestøtter, synsfrikobling - nysynet.

5 stk. pilotefølge til 165x400,  
2 stk. nye dæk Michelin 165x400,  
4 stk. sandblæste/grundmalede pilotefølge til 15 six, 185x400,  
4 stk. nye dæk Michelin 185x400  
2 stk. fabriksnye Cibie parabolere 197mm.  
2 stk. nye kofangerholdere til 11,  
2 stk nye Koni støddæmpere til 11,  
Toppakninger til HV

## Købes:

Reserve dele samt litteratur til lastbil U 23 (se artikel). Kaburatorer til både 15 six og U 23.  
Steen Jensen 48 24 10 08

## Til klubbens bibliotek søges:

Specielt reservedelskatalog og reparationshåndbog, samt al anden relevant litteratur. For gode sager betales prisen, men gaver er jo altid yderst velkomne.  
Henvendelse Jørgen Kjør, 86-983177.

01002

30507

30



PETER JUEL JEPPESEN

HESTETANGSVEJ 14  
2520 FARUM

07/06/90-07/12/90 90 723

Rosengade 16 - 2B

1309 København K

