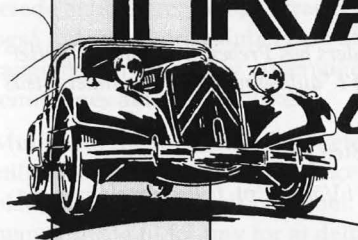




Attraction 193





# TRACTION SPECIAL

67

**MEDLEMSBLAD FOR TRACTION AVANT DANMARK**

## **BESTYRELSEN:**

*Formand: Jørgen Kjær*

*Gl. Sellingvej 20, 8370 Hadsten. Tlf: 86 98 31 77*

*Kasserer, medlemsregister: Preben Buchhave*

*Udbyhøjvej 15, st.th., 8900 Randers. Tlf 86 43 75 53.*

*Sekretær: Peder Grønborg*

*Nr. Søgade 25A, 2., 1370 København K. Tlf: 33 11 40 42.*

*Aktiviteter - vest: Ole Meldgaard*

*Siggårdsvej 25, 7430 Ikast. Tlf: 97 15 38 85.*

*Aktiviteter - øst: Johnny Hansen*

*Ladagervej 5, St. Ladager, 4623 Li. Skensved. Tlf: 56 82 09 19.*

**KLUBBENS GIRONUMMER: 828-0584**

## **RESERVEDELE - BUTIK - VÆRKTØJUDLÅN:**

*Kontakt Peder Grønborg for nærmere information.*

## **BIBLIOTEK, FOTO- OG UDKLIPSARKIV:**

*Erik Hougaard*

*Thulevej 41, 7100 Vejle. Tlf: 75 83 00 49.*

## **BLADREDAKTION:**

*Peter Juel Jeppesen*

*Strandgade 10B, 3., 1401 København K. Tlf: 31 54 14 27.*

*Jens Møller Nicolaisen*

*Ravnsborggade 5A, 4.th., 2200 København N. Tlf 31 39 53 20.*

**HUSK DEADLINE TIL NÆSTE NUMMER**

**1. juni med morgenposten!**

# Aktivitetskalenderen

## Maj:

- Onsdag 4/5: **OBS! Klubmøde på Udbyhøjvej i Randers hos Preben Buchhave er flyttet til Statsbiblioteket i Århus, med besøg i "autosamlingen". Se andets steds i bladet.**
- Fredag 13/5: Klubmøde på Elmevej i Tulstrup hos Sten Jensen.
- Fredag 13/5-  
Søndag 15/5: Sommermöte i Svenska B-11 Klubben i Växjö. Evt. fællestilmeldning via Ole Meldgaard på 97 15 38 85.
- Lørdag 28/5: Garagemøde kl 13.00 i Jersie Landsby under temaet "Hvordan kommer vi videre med restaureringen?". Tilmelding til Benny N. Jensen, Skolelod-den 18, Jersie Landsby, 2680 Solrød Strand., 53 66 81 98.

## Juni:

- Fredag 3/6-  
Søndag 5/6: Hygge Weekend på Bredebro Camping v/ Ole Meldgaard. Tilmelding, på 97 15 38 85.
- Lørdag 4/6: Stumpemarked v/ Gjern Automobilmuseum. På dagen mødes vi først til lokalmøde hos Marianne og Olav F. Jensen i Grauballe. Der er morgenkaffe til de første. Tilmelding til Olav på 86 87 75 45.
- Fredag 11/6: Klubmøde på Elmevej i Tulstrup hos Sten Jensen.
- Fredag 10/6:  
Lørdag 11/6: Dansk Veteranbil Klubs 40 års-jubilæumstræf på Gavnø Slot ved Næstved. Tilmeldingsfristen er overskredet, men ring og hør Ib Jensen på 43 99 47 62.
- Lørdag 11/6: Karup Å løb. Kl. 9.30 i Ikast. Veteranbiltur i Midtjylland arrangeret af DVMC, hvor alle tractionner er meget velkomne. Gratis deltagelse. Tilmelding til Ole Meldgaard på 97 15 38 85.
- Søndag 12/6: Forårstur på Sjælland. Vi mødes i Jægerspris og slutter hos Inge og Johnny Hansen i St. Ladager. Tilmelding en uges tid i forvejen på 5682 0919.

## August:

- Fredag 19/8-  
Søndag 21/8: Sommertræf i Traction Avant Danmark i Sæby. Information er udsendt til alle medlemmer. For yderligere information kontakt Helge Gedeberg fra træfgruppen på 97 96 14 96.
- Lørdag 27/8: Citroën-marked, kl. 10 - 16 en slags "Swap-meet" hos Citroën Danmark, Bådehavnsgade 38, 2300 København S, hvor deltagerne selv medbringer reservedele til salg. Tilmelding ikke nødvendig. Se invitation andet steds i bladet.



## Fra formanden.

Så er foråret i gang, med hvad det medfører af aktiviteter indenfor vor hobby. Der er allerede annonceret mange arrangementer, også indenfor vores klub. Husk at disse arrangementers succes er afhængige af medlemmernes aktive medvirken.

Mulighederne for deltagelse i veteranbiludstillingen i Hillerød, som annonceret i sidste blad, bliver desværre ikke aktuel. Ingen har henvendt sig til Johnny for at deltage, så konklusionen var en framelding. Egentlig en skam, idet vi her kunne have promoveret vor klub lidt - og ikke mindst, oplevet samværet ved at stable noget på benene i fællesskab.

Turen til Paris (Retromobile i feb.) var en fin succes ifølge deltagerne.

Lokalmøderne har også været godt besøgt, men forsøget på at stable et klubmøde op i Randers en gang om måneden kom lidt stille fra start. Kun 4 mødte op udover Preben, men en hyggelig aften var det, og jeg er overbevist om, at det nok skal komme til at køre (læs om næste lokalmøde på Statsbiblioteket i Århus andet steds i bladet red.).

Vore efterlysninger efter folk til at køre klubbutikken videre, har foreløbig ikke afstedkommet tilbagemeldinger. Der er heller ikke kommet større ønsker om at fortsætte klubbutikken, så konklusionen bliver nok, at reservedelssalget nedlægges og restlageret realiseres hurtigst muligt.

Salget af bøger, reservedelskataloger, ældre blade og lign. fortsætter hos Erik Hougaard, hvortil man kan henvende sig.

Det er beklageligt, at reservedelssalget ikke kan fortsætte, men af forskellige årsager (bl.a. forholdet til toldvæsenet red.) er vi nødt til at stoppe op og vurdere situationen. Fremover vil klubben være behjælpelig med at anviser forhandlere både indenlands og udenlands. Er der danskere, der ønsker at sælge reservedele, er de velkomne til at an-

noncere i vort klubblad, og/eller komme på en liste hvortil klubben kan henvise ved henvendelser fra klubmedlemmer og andre interesserede. Denne liste afleveres til undertegnede.

Der skulle ikke være problemer med at skaffe reservedele med denne nye konstruktion. Klubbutikken har jo hidtil indkøbt de samme steder, som vi nu vil henvise til. Varerne er normalt fremme på et par dage, og er ikke dyrere end gennem klubbutikken. Den enkelte afregner selv med sælgeren.

Dansk Citroen Klub arrangerer i efteråret et køreteknisk kursus på et anlæg i Jylland, hvortil vi er inviteret. Er der nogen, der vil deltage i en traction, hører jeg meget gerne, da det kunne være interessant med nogle videooptagelser af tractionens opførsel på en sådan bane. Det er jo ikke hver dag, man får lejlighed til dette.

Vort sommertræf i Sæby, ser ud til at være på skinner, det er bare at sætte sig ned og vente på invitationen (som skulle være ude når dette blad er på gaden red.), og skulle vi så ikke lige denne gang være enige om, at tilmelde os så hurtigt som muligt !!

En større delegation danskere drager til sommertræf i Sverige her midt i maj måned. Det bliver spændende.

Der er kommet en del nye medlemmer siden sidst. Alle bydes velkommen og opfordres samtidig til at tage del i alle de glæder sådan en klub kan byde på.

Husk - man behøver ikke at have en færdig bil for at deltage i arrangementerne, tværtimod kan man have stor glæde og inspiration ved at deltage i løbet af restaureringsperioden. Gode råd og tips er der ofte at hente.

Dansk Veteranbil Klub har sammen med AI forsikring indstiftet en restaurerings-



præmie, der kan uddeles også til ikke medlemmer af Dansk Veteranbil Klub. Vi må overveje om vi vil gøre brug af dette tilbud, og om det i det hele taget er et begreb vi skal indføre i vor klub. Eller skal vi bevare ånden med at alle kan være med uanset evner og pengepung?

Preben Buchhave og jeg er ved at lægge sidste hånd på medlems- og køretøjslisten. Det er ikke mange tilbagemeldinger, der kommer fra medlemmerne! Gider I ikke have en opdateret medlems- og køretøjsliste? Vi er bekendt med mange ændringer i køretøjslisten som ikke er rapporteret til Preben. De ændringer vi er bekendt med kommer selvfølgelig i listen.

Jeg synes at det er meget interessant at se hvilke køretøjer, der er i klubben, hvor de befinder sig, og i hvilken stand.

Der er stadig ikke kommet noget nyt om specielle arrangementer i Frankrig i anledning af tractionens 60 års dag - udover den i dagspressen omtalte udstilling på Teknisk museum i Paris. Men endnu ikke noget specielt arrangeret af de franske traction-klubber. Egentligt lidt underligt!

Til slut ønskes god og fornøjelig læsning med dette blad og ønsket om et godt forår. Vi ses vel!

Jørgen Kjær

## **OBS - Haster - spændende besøg.....**

Klubmødet, onsdag den 4. maj er flyttet til Statsbiblioteket i Aarhus. Her har vi fået mulighed for en rundvisning i de ellers lukkede magasiner - og specielt "auto-samlingen", som vort medlem Peter la Cour passer til dagligt.

Mødetid kl 19.45 præcis, da dørene låses. Ring til Preben Buchhave og tilmeld dig til dette spændende arrangement på telefon 86 43 75 53.

## **Redaktionelt**

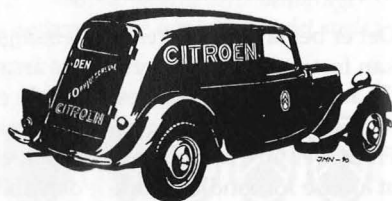
Som det fremgår er det faktisk en hel overvældende antal spændende arrangementer vi kan vælge imellem i den kommende forsommer.

Det er ikke til at vide, hvor mange der får mulighed for at passe deltagelse i internationale træf ind i sommerens gøremål. Men hvis det lykkes for en eller anden i klubben at deltage i et udenlands Citroën-træf, er vi på redaktionen meget interesseret i at få en lille rapport til bladet. Det er altid spændende at deltage i udenlandske træf - også selvom man ikke kender andre deltagere på forhånd. Det viser sig altid at netop den fælles bilinteresse er i stand til at bryde såvel sproglige som menneskelige "barrierer" ned.

Når vi er så velorienterede, som oversigten over de udenlandske arrangementer lader ane, så skyldes det, at det langt om længe ser ud til bladudvekslingen mellem de andre Tractionklubber nu ser ud til at komme igang. Vi får ihvertfald det tyske, norske og engelske blad. Så mangler vi bare det hollandske.

Det er i den sammenhæng også rart at se at "vores" sommertræf i Sæby figurerer i de andre klubbers træfoversigter. Det kunne jo betyde at vi får flere internationale gæster og flere ukendte biler at se til august....

pjj/jmn.



# Invitation.

Alle Tractionfolk inviteres til sommertræf i Vendsyssel 1994. Vi mødes på feriecentret Sæby Søbad fra fredag kl. 16.00. Sæby Søbad er beliggende ved skov og strand i den hyggelige middelalderby Sæby.

Indkvartering foregår i moderne velindrettede og veludstyrede 6 personers helårshuse med terrasse. De fleste huse er udstyret med to badeværelser, (barnesenge kan lejes). Herudover findes en række fællesfaciliteter, såsom restaurant, inden- og udenørs pool, sauna, solarie, bordtennis og legeplads.

Priserne er baseret på at der skal bo 4-6 personer i hvert hus, men omfatter ikke linned og håndklæder. Disse kan lejes på stedet for 50 kr. Arrangementet omfatter ikke morgenmad - idet der er et veludstyret køkken i alle huse og brød

m.m. kan bestilles hos købmanden på stedet. Morgenmad kan dog også indtages i restauranten.

Særskilt tilmelding er nødvendig til "griseriet" fredag aften. Men vi opfordrer kraftigt deltagerne til at benytte sig af tilbudet om spising til favorable priser i hyggeligt socialt samvær med de øvrige ankomne, og anbefaler derfor at undlade at spise aftensmad undervejs.

## **Tilmeldingsfrist 15. maj 1994**

NB. der udloddes præmier blandt de rettidigt tilmeldte.

## **Træfgruppen:**

Orla og Solveig Christensen, 98 86 92 01  
Poul og Birgit Hansen, 98 28 45 55  
Chisten og Bente Justesen, 98 44 23 30  
Helge og Yrsa Gedebjerg, 97 96 14 97



**SOMMERTRÆF '94**

**19., 20. og 21 AUGUST 1994**

**SÆBY SØBAD**

## **PROGRAM**

### **Fredag:**

Ankomst til Sæby Søbad fra kl. 16.00

kl. 18.00: Generealforsamling i TAD

kl. 19.30: Spising af helstegt pattegris m/flûte og salat - socialt samvær  
(husk tilmelding til måltidet)

### **Lørdag:**

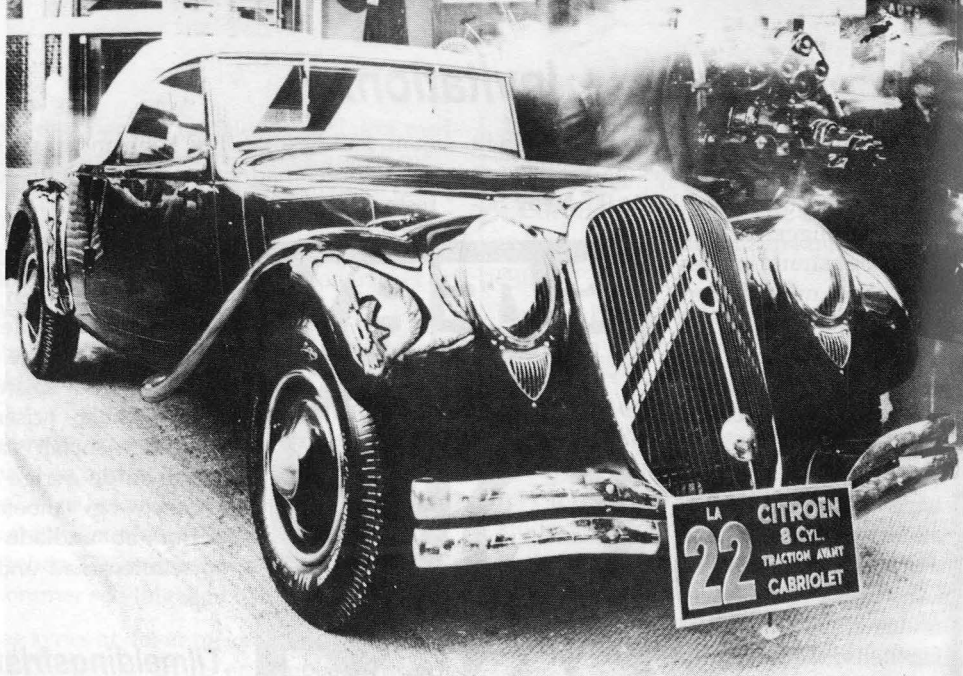
kl. 9.15: Afgang til Skagen, med bl.a. modtagelse af borgmesteren, præsentation af køretøjerne og forskellige konkurrencer. Efter besøg på Skagens Gren spiser vi frokost. Om eftermiddagen skulle der være tid til museumsbesøg og til at se nærmere på byen.

kl.19.00: Festmiddag i Sæby med efterfølgende dans .

### **Søndag:**

kl. 9.00: Stumpemarked - auktion over køretøj.

ca. kl. 11: Samlet afg. til Voergård Slot, hvor der er rundvisning og frokost. Herefter afslutning.



## 22'eren...

*Følgende er sakset fra det svenske blad "Citroën Revy" nr 2 januar 1935:*

Citroën forhandlerne er allerede informeret om at den nye vogn som kaldes 22'eren forventes at ankomme til Sverige til maj. For dem som ikke har hørt denne meddelelse allerede, kan vi nævne, at vognen fuldstændiggør 1935 års model-serien "7", "11" og "22" og "7 pour la Suède".

Citroën 22 er bygget efter de samme konstruktionsprinsipper som 7'eren og 11'eren, men der er en hel del nye finesser samt enkelte nye karosseriliner. Helhedsindtrykket af bilen er det samme, men alligevel virker vognen mere ekstrem med sine helt indbyggede lygter og sin nye motorhjul.

Naturligvis har denne vogn torisionsaf-fjedring og forhjulstræk, løse foringer og alle de finesser vi allerede kender. Hastigheden opgives til 140 km/t benzinförbruk 1,6 l/mil. Vognen vil blive fremstillet som 3 + 2 personers cabriolet, 3 + 2 personers

coupe, 6 personers berline, 9 personers familiale samt en del andre modeller, men det er endnu uvist hvilke af modellerne der vil blive importeret til Sverige.

Prisen for denne vogn er endnu ikke bestemt, da vognen endnu ikke er i produktion, men den ventes at blive lav for en vogn i denne fornemme kvalitet. Bilen er for første gang i Citroëns historie en ekstrem luksurvogn til en pris som kan siges at være overkommelig for de fleste bilkøbere.

Hvad angår acceleration, vejbeliøghed og øvrige karakteristika, kommer Citroën 22 til at overgå alt hvad der hidtil har været på markedet indenfor denne vognklasse.

Citroën-Revy er i stand til at offentliggøre det første billede af "22" cabrioletmodellen. Hvad synes De ?.....

*Ja så kunne forhandlerne sidde derhjemme og drømme - og vi andre gør det endnu.*

*Preben Buchhave*

## Danske Citroën- og veteranbilarrangementer.

*Klubbens medlemmer er inviteret til at deltage i en række "bilbegivenheder" rundt omkring i landet.*

*Hvis vi satte alle arrangementer ind i aktivitetskalenderen med den forhåndsomtale som vi har modtaget, ville kalenderen svulme op og blive helt uoverskuelig. Derfor har vi valgt blot at omtale arrangementerne kort sammen med navn og telefonnr. på en kontaktperson, som man derefter selv sætter sig i forbindelse med, hvis der var noget man vil høre nærmere om.*

✕ Dansk Citroën Klub inviterer til "Det 10. Internationale CITRÆF" i dagene 12-15 maj på Vestbirk Camping i Midtjylland. Pris pr. voksen -100 kr. for hele træffet. Kontakt Klaus Koch i Sdr. Nisum på 97 49 50 94.

✕ Lørdag den 28 maj inviterer Lions Club i Flensborg, Sydjysk Motorcykelklub, Sønderjyllands Veteranknallertklub og Motorhistorisk Samråd til "Oldtimerløbet" Gråsten - Flensborg retur. Kontakt til Bjarne Hansen i Gråsten på 74 65 13 21.

✕ Dansk Veteranbil Klub bliver 40 år i år og arrangerer et stort jubilæumstræf på Gavnev Slot ved Næstved den 10. til 12. juni. Tilmeldingsfristen er overskredet, men ring evt. og hør nærmere hos Ib Jensen på 43 99 47 62.

✕ MG Car Club DCW og Lions Club i Hinnerup inviterer alle klubber under Motorhistorisk selskab til "Motorvejsindvielse", søndag den 19. juni ved Søften udflætning-en. Mød op med din stolthed (veteranbilen) til en festlig dag. Kontakt til Helge Jensen på 86 98 55 33 eller 30 70 38 72.

✕ Dansk Citroën Klub annoncerer efter interesserede Citroën-kørere til et "køretek-nisk kusus" på Ring Djursland - f.eks. en-

gang i september. I første omgang ønskes forhåndstilmeldinger inden den 1. juni af hensyn til den videre planlægning. Kontakt også her Klaus Koch på 97 49 50 94.

## Internationale arrangementer.

*Ved sæsonens start er det også på sin plads at nævne en række "Citroën-arrangementer" rundt i Europa. Ifølge sagens natur har vi ikke fået det hele med, men her er som appetitvækker nogle arrangementer som redaktionen var opmærksom på (eller var blevet gjort opmærksom på) inden deadline til dette blad. Redaktionen eller bestyrelsen ligger inde med supplerende oplysninger om personer, telefonnumre etc. for det tilfælde at netop din sommerferie kunne kombineres med en af begivenhederne.*

✕ TAN vores store hollandske søsterklub kan dette år fejre sit 30. års jubilæum og holder i den anledning "Jaarfest" den 11. til 15 maj.

✕ Der inviteres til et stort veteranbiltræf i anledning af 50 året for invasionen i Nordmandiet i CAEN. Tidspunktet bliver den 14. og 15. maj 94.

✕ Den 27 til 30. maj inviterer TOC, Traction Owners Club til festligholdelse af Tractionens 60 års jubilæum bl.a. med en rundtur til flere gamle "castles" og "Bass Museum of Brewing".

✕ Den tyske Tractionklub CVC afholder "Jahretreffen in Much im Bergischen land" i dage den 2. til 5. juni.

✕ Den 5.-6. juni regner man med at åbne tunnelen mellem England og Frankrig. I den anledning er der inviteret til en "convoy" fra land til land med en 48 timers returbillet.

✕ I Nogent-le-Rotrou (i den by hvor man finder Depanoto ca. 200 km fra Paris) afhol-

des den 11 og 12 juni : "4ème Rencontre Internationale Citroën" - Swap-meet, legetøj-biler, automobilia og almindeligt socialt samvær.

✕ Samme weekend afholdes det 3. internationale Traction Treffen in Österreich am Mattsee (Salzburg).

✕ -og endnu samme weekend går det løs i England hvor TOC, afholder sommertræf i middelalderbyen Kelsall i Cheshire, Midt-england.

✕ I England afholder Citroën Car Club Annual Rally den 17.-19. juni i Peterborough i Nordøstengland

✕ - og endelig er det 10. ICCCR nu på plads. Fra klubmedlemmer der var til Retromobile i februar har vi fået oplysninger om træffet, som skal følge vort berømmede 9. ICCCR i Herning fra 92, op. Stedet bliver Clermont-Ferrand "hovedstaden" i Auvergnens højland ca. 2/3 nede i Frankrig - 420 km syd for Paris. Tidspunktet bliver den 18. - 19. og 20. august 1995. Der er endnu længe til og vi vil vende tilbage med supplerende oplysninger da det jo nok er en begivenhed der er værd at køre efter - selv hele 1600 km fra Danmark. (Et andet lille problem i den forbindelse er at tidspunktet falder sammen med den weekend hvor vi normalt holder sommertræf i Danmark)

pjj.



## Lillebil på postkort

Det er altid sjovt at rode i antikvitetshandlernes små kasser med gamle postkort. Især når man har held til at finde nogle med traction'er på! Det er jo hverdagsbilleder fra bilernes storhedstid. Kortet med familiale lillebilen foran Tivolis hovedindgang er fundet af Preben Buchhave hos en antikvitetshandler i Skagen. At det er en lillebil og ikke en taxa ses ved at den hver-

ken har frilygte på taget eller den karakteristiske taxa-tagbagagebærer. Til gengæld kan man se, at den har indvendig adskillelse. Taxa'er og lillebiler havde ikke den samme status, og på et tidspunkt i halvtredserne var der en større krig om retten til at tage kunder op på gaden. Postkortet er sikkert fra halvtredserne, mens bilen er fra før krigen. *-jmn.*



# 0968



## Nummerplader

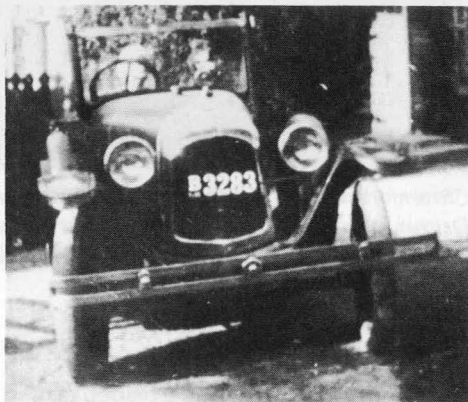
*Alting var nok bedre i de gode gamle dage: Der var 50 stk. i en kasse, bilerne var af jern i stedet for plastic og på nummerpladerne kunne man se hvor de hørte hjemme i landet. Her skal vi se lidt på hvilke typer nummerplader, der gennem tiderne har kunnet sidde på vores biler.*

I Danmark indførtes nummerplader til biler i 1903. Frem til 1919 kunne nummeret dog også være malet direkte på bilen. Flere gange ændredes lovkravene til nummerpladernes udformning, men allerede fra starten indførte man kendebugstaverne, der viste hvor bilens ejer var bosiddende.

### **"1921-modellen".**

Fra 1921 udleveredes nummerpladerne af politiet. Hvor de siden 1908 havde været hvide med sorte eller kulørte bogstaver og tal, var nummerpladerne nu håndmalet sorte, med hvide bogstaver og tal (Prøveplader dog omvendt). Under bogstavet skulle nummeret desuden stå med små tal (politihånden fremkom først i 1930).

Ingen af de tidligere typer nummerplader kunne ikke bruges efter den 1/10 1922, hvorfor de ikke er relevante i traction-sammenhæng. Men 1921-typen er faktisk stadig gyldig, idet man på et tidspunkt kunne overføre ikke blot nummeret, men



*En Citroën type A, formentlig årgang 1920, forsynet med en nummerplade af 1921-typen. Den bagerste plade var væsentlig større. Bogstavet B betyder Frederiksborg amt og nummeret 3283 fortæller at vognen er indregistreret i Helsingør. Det er ikke en "vante" under B'et, men nummeret 3283, malet med bittesmå tal. Pladerne var håndmalede.*

også selve pladerne til en ny bil. Derfor er det også meget sandsynligt, at der har kørt tractioner rundt med nummerplader af 1921-typen. Til gengæld er det nok meget tvivlsomt om der idag findes nogen som helst biler tilbage med disse nummerplader.



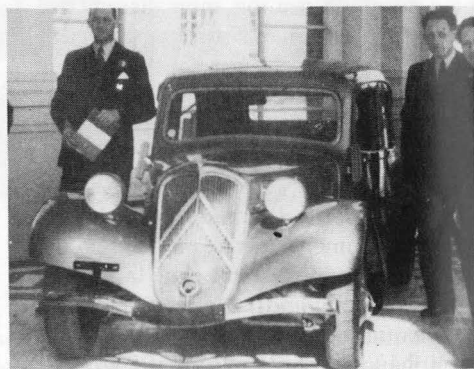
*Citroënforhandler Knud Bærentzen fra København foran sin 11 Sport, formentlig årgang 1947. Det var attraktivt at have et lavt nummer og Bærentzen fik også det fine nummer "5-6-7" over på sine næste biler, deriblandt en ekstra veludstyret Normale.*

### **1930: "Vantepladerne".**

Den 1. oktober 1930 indførtes de første "rigtige" emaljerede nummerplader, nemlig de såkaldte "vanteplader" med politihånden, som vi kender dem bl.a. fra Finn Lysters 7C med nummer Y323 og Else Maria Krogsgaards 11S med nummer Z1500.

Nu udleveredes pladerne af justitsministeriet. I en bekendtgørelse fra 1937 nævnes at de emaljerede plader blev fremstillet på én enkelt fabrik (Schou-Ravnholt); om det er tilfældet for alle pladerne, også de senere typer, ved jeg ikke.

Men der er mange variationer i nummerpladernes udførelse og typografi. De fleste af pladerne var med bagudbuktet kant, men nogle havde vulstkant. Vantepladerne havde dog altid de to huller til monteringskruerne foroven. Dette gælder nok også de senere typer med kun et bogstav.



*En fabriksny 11 Sport 1946! Som det også fremgår af billedet øverst, sad den forreste plade på et beslag på kofangeren foran højre forskærm. Beslaget monteredes hos den danske importør. Den franske "nummerplade", monteret fra fabrikken på forkofangeren, blev gerne siddende.*



*Prøveplader var hvide m. sort skrift. Senere, da vanten forsvandt (i 1950), blev bogtavet rødt. Billedet er taget en solskinsdag i foråret 1946, da forhandlerne hver kunne hente sig en bil fra den første sending efter krigen. Forhandlerne havde prøvepladerne med hjemmefra. H står for Præstø amt, så mon ikke vognen i forgrunden skal til forhandleren i Klippinge. Den originale nummerpladeholder var noget stor til de danske plader, så det var almindeligt at den øverste del blev klippet af. Læg mærke til at vognen kun har én baglygte. Først fra 1. oktober 1954 blev det obligatorisk med to baglygter!*

Bortset fra prøvepladerne var alle plader sorte. Varevogne, lastbiler, rutebiler og andre vogne der ikke var belagt med omsætningsafgift, skulle foruden nummerpladen køre med en rød cirkelplade på 9 cm. i diameter.

Vantepladerne var i brug indtil 1950, så langt størstedelen af de tractioner der blev indregistreret, har altså kørt med denne type.

### **1950 - nye plader uden vante.**

Den 1/7 1950 er det slut med politihånden og samtidig indføres de **gule plader** til vare- og lastbiler m.m. Stadig kun ét bogstav.

Som tilfældet er det idag, var det også den gang strengt forbudt at befordre personer

bag i en varevogn på gule plader - dertil kommer, at man under ingen omstændigheder måtte køre om søndagen! Det var jo arbejdsbiler og søndag er hviledag!

De første store serier af 11 Sport varevognen (incl. min egen) fra sidst i 1949 og først i 1950 er altså indregistreret 1. gang på sorte plader, men har skullet køre med den røde cirkelplade. Dette gav problemer for myndighederne, for det var jo ikke særlig svært at fjerne den røde plade, hvis vognen skulle bruges på en søndag!

Samtidig med dette ændredes også systemet med prøveplader, så man nu skelnede mellem løse og faste plader, de løse (til korttidsudlejning) havde rødt bogstav, de faste (til virksomheder) havde sort bogstav.



*Her er lidt fra de gamle familiealbum, der nok kunne få en landbetjent til at rynke på næsen. Selv børn var (og er) forment adgang til varerummet på en gulpladebil - og så må vi håbe at det ikke er en søndagsudflugt!*



*Tractioner registreret efter 1/7-1950 må være blevet forsynet med nummerplader af denne type, som holdt sig indtil 1958. Selvom man stadig kunne overføre sit indregistreringsnummer til en ny bil, skulle den, så vidt jeg har kunnet finde ud af, forsynes med plader af den ny type uden hånden.*

*Billedet er taget da salgschef Erik Jensen og direktør Aksel Kjellund kørte Danmark rundt for at præsentere den første DS19 der kom til landet. Citroën har brugt det samme nummer, K6065, på både en 11'er og en 2CV, som har været vist i salgsbrochurer. Men selv om nummeret - og måske også pladen - har været brugt til tidligere modeller, var det faktisk denne type alle tidlige D-modeller blev indregistreret med, dog med et højere nummer. Sjovt at tænke sig, at D-modellen faktisk er så gammel!*



## Identifikation.

*Nummerplader, alle typer, med ét bogstav:*

Nedenfor er oplistet de forskellige bogstaver, der viser i hvilket amt (eller København) bilerne var indregistreret. Som nævnt kunne man overføre sit nummer, når man skiftede bil, men flyttede man til et nyt område, skulle bilen både synes og omregistreres til et nyt lokalt nummer.

Ikke kun bogstavet kunne fortælle hvor bilen kom fra - også nummeret. Af pladshensyn må vi her nøjes med et eksempel: T2215.

T betyder Viborg amt, nummeret angiver delområde:

Skive købstad: 1-99, 600-1299, 3100-3999, 7000-7999, 9000-9999.

Fjends Nørlyng herreder: 100-199, 300-399, 1300-1699, 2300-2699, 4000-4999, 8000-8999, 10.000-10.999.

Viborg købstad: 200-299, 400-599, 1700-2299, 2700-3099, 5000-6999, 11.000-11.999.

T2215 er altså fra selve Viborg by. (Se mere om *dem* længere fremme i teksten).

## Kendingsbogstaver:

|   |                           |
|---|---------------------------|
| K | København.                |
| A | Københavns amt.           |
| B | Frederiksborg amt.        |
| C | Holbæk amt.               |
| D | Haderslev amt.            |
| E | Sorø amt.                 |
| H | Præstø amt.               |
| I | Bornholms amt.            |
| L | Maribo amt.               |
| M | Odense amt.               |
| N | Åbenrå amt.               |
| O | Svendborg amt.            |
| P | Hjørring amt.             |
| R | Skanderborg amt.          |
| S | Thisted amt.              |
| T | Viborg amt.               |
| V | Randers amt.              |
| X | Århus amt.                |
| Y | Vejle amt.                |
| Z | Ribe amt.                 |
| Æ | Sønderborg og Tønder amt. |
| Ø | Ringkøbing amt.           |

## K-nummerplader.

Alle biler med K-nummerplade var altså fra selve København, der ikke var opdelt i delområder. Til gengæld var der specielle nummerserier for forskellige kategorier af biler, f.eks. taxaer, udlejningsbiler, udenlandske gesandters biler, lillebiler m.fl.

Grænseplader havde et rødt K i stedet for hvidt.

Jeg hjælper naturligvis gerne med yderligere oplysninger hvis jeg kan.

## Papegøjeplader.

På varemotorcykler indførtes de gul/sorte papegøjeplader så tidligt som i 1953; først den 8/7-1957 kunne de fås til varebiler. De første papegøjeplader var som de øvrige med kun ét bogstav.

Varevogne på papegøjeplader blev kaldtes ofte combi-vogne. Det var tilladt at montere bagsæde, men der måtte ikke være sideruder i varekassen! Det var jo trods alt stadig en varevogn. Denne regel bortfaldt på et tidspunkt i slutningen af tredserne (hvornår?), hvorefter Danmarks autoglar-mestre fik travlt! En årgang var det et krav fra myndighederne, at ejerens navn skulle males på bagdøren.

Afgiftsmæssigt var combi-vogne billigere end personbiler, men dyrere end varevogne. Til gengæld måtte de gerne køre om søndagen. Papegøjepladerne blev afskaffet den 1/1-1970; idag er det yderst sjældent at se en bil på papegøjeplader.

## 1958: to bogstaver.

Det gamle nummersystem, som jo gik helt tilbage fra 1903, var ved at være udtømt. I områderne K og A (og X?) var man oppe på 6 cifre. Samtidig stod man over for en eksplosion af Danmarks bilpark. De gamle plader havde desuden den ulempe, at de havde forskellig størrelse.

Den 1/4-1958 gik man derfor over til at



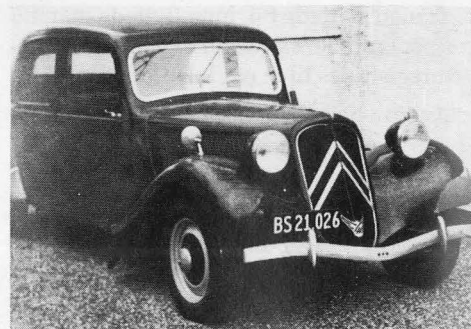
have to bogstaver på nummerpladerne og på almindelige biler altid 5 cifre.

Det nye system gjorde det lettere at se hvor bilerne var indregistreret; nu brugte man ikke længere de komplicerede nummerserier, men alene de to bogstaver. Se oversigten nedenfor.

Numrene inddeltes i serier, der brugtes til forskellige kategorier af køretøjer. F.eks. havde almindelige private personbiler numre mellem 20.000 og 45.999. Last- og varevogne fra 50.000 til 69.999. Motorcykler, påhængsvogne, taxaer og andre kategorier havde ligeledes egne serier, omtrent som det stadig bruges.

Af type blev "1958-modellen" den sidste udgave af de emaljerede nummerplader,

med monteringsskinnerne på bagsiden. De havde altid samme størrelse - også når det drejede sig om erstatningsplader for gamle numre med f.eks. ét bogstav og tre cifre. I så fald var numrene centreret på midten, hvilket ikke altid så lige fikst ud!



## Kendingsbogstaver efter 1958:

|    |   |    |                          |    |                       |
|----|---|----|--------------------------|----|-----------------------|
| AA | Frederiksberg birk  | LA | Storkøbenhavn*           | SA | Thisted               |
| AH | Kbh.amts nordre birk  | LE | Nykøbing F.              | SE | Hassing-Refs herreder |
| AR | Kbh.amts søndre birk  | LN | Sakskøbing               | SK | Nykøbing Mors         |
| AV | Roskilde  | LR | Nysted                   | TA | Skive                 |
| AY | Køge  | LU | Rødby                    | TE | Viborg                |
| AZ | Haslev  | MA | Maribo                   | TH | -                     |
| BA | Helsingør   | MB | Nakskov                  | UA | Nibe                  |
| BE | Hørsholm  | MH | Odense købstad           | UC | Løgster               |
| BL | Hillerød  | MM | -                        | UH | Ålborg                |
| BP | Helsingør   | MP | Odense herred            | UJ | -                     |
| BS | Frederikssund   | MT | Kerteminde               | UP | Nørresundby           |
| BV | Frederiksværk   | MX | Bogense                  | VA | Grenå                 |
| CA | Holbæk  | ND | Assens                   | VE | Ebeltoft              |
| CE | Nykøbing Sj.  | NH | Middelfart               | VL | Randers               |
| CM | Kalundborg  | NL | Haderslev                | VM | -                     |
| CR | Samsø   | NP | Frøs herred              | VR | Mariager/Hadsund      |
| DA | Herning   | NT | Åbenrå                   | VV | Hobro                 |
| DE | Holstebro   | OA | Sønderborg               | XA | Århus                 |
| DL | Lemvig  | OH | Lundtofte-Nybøl herreder | XB | -                     |
| DP | Ringkøbing  | ON | Tønder                   | XH | Hasle herred          |
| DS | Skjern  | OR | Nyborg                   | XJ | -                     |
| EA | Slagelse  | OT | Svendsborg               | XL | Hammel                |
| ED | Høng  | PA | Rudkøbing                | XR | Hads-Ning herreder    |
| EK | Skælskør  | PD | Ærø                      | XU | Viby                  |
| EN | Korsør  | PH | Faaborg                  | YA | Fredericia            |
| ES | Ringsted  | PK | Sæby                     | YH | Kolding               |
| EX | Sorø  | PN | Dronninglund             | YJ | -                     |
| HA | Næstved   | PS | Frederikshavn            | YP | Vejle                 |
| HH | Store-Heddinge  | PV | Skagen                   | YR | -                     |
| HM | Praesto   | RA | Hjørring                 | ZA | Varde                 |
| HR | Vordingborg   | RB | Brønderslev              | ZB | -                     |
| HU | Steg  | RJ | Pandrup                  | ZH | Esbjerg               |
| JA | Rønne   | SK | Horsens                  | ZN | Ribe                  |
| KA | KB, KC og alle kombinationer m. K, undtagen KF, KG, KI, KO, KQ, KÆ, KØ, KÅ: | SR | -                        | ZR | Holsted               |
|    |   |    | Skanderborg              |    |                       |

\*Man nåede til KN frem til centralregistreringen i 1966.



*En 11 Sport varevogn på papegøjeplader! Bilens årgang er 1950 eller 1951 men kan tidligst være omregistreret til papegøje i 1958, da de to bogstaver fremkom. Den har altså kørt som varevogn i mere end de tre obligatoriske år, også kaldet "tvangsperioden", før den mod afgift kunne omregistreres. Til gengæld har det været billigere at få den registreret som "combi" end som personbil. Den er indregistreret i Hillerød og har tilhørt Steen Jensens nabo.*

*Bilen på billedet ovenfor til venstre tilhørte min farbror. Det er en Sport fra 1947, indregistreret 1959 i Frederikssund.*

*Begge biler har afoiservinger - blinklys blev først lovkraft i 1966!*

## **1966-69: Centralregistret.**

Centralregistret oprettedes den 1/4-1966. De forskellige registreringssteder gradvist nedlagt og den 1/1 1969 var lokalregistreringen helt ophørt.

Kendingsbogstaverne på nyindregistrerede biler oplyste derfor ikke længere om i hvilket amt eller politikreds bilens ejer var bosiddende. (De tidligere lokalt registrerede biler beholdt dog de gamle numre).

Nu hørte nummeret til bilen, og den beholdt sit nummer i hele registreringstiden - også efter evt. ejerskifte. Altså det system, der stadig bruges.

Kendingsbogstaverne fortæller derfor - i princippet - nu om *hvornår* bilen er registreret. Man kørte fortløbende, idet de kombinationer, der havde været anvendt ved lokalregistreringen blev udeladt (f.eks. AA). De første kombinationer i centralregistret er AB, AC, AD, AE, AJ, AK, AL, AM, AN, AP, AS, og AU. Nogle af disse kombinationer var oprindeligt afsat til lokalregistreringen (AJ og AK f.eks. til København, nordre birk), men de kom aldrig i anvendelse.

Man skal altså kende bogstavkombinationen

nerne godt for at se om en bil er lokal- eller centralregistreret.

Nummerserierne for de forskellige kategorier af køretøjer blev også ændret i forhold til tidligere. Det skal jeg ikke gå i detaljer med her, men det kan lige nævnes at almindelige personbiler med rektangulære plader havde nummerserie 20.000-59.000 og med kvadratiske 60.000-75.999.

Som noget nyt indførtes samtidig med centralregistreringen de "kvadratiske" bagnummerplader.

Nutidens nummerplader og -serier fortsætter systemet fra 1966/69, for de rektangulære pladers vedkommende er man nu nået til PP, de kvadratiske er vist kun kommet til DN (dem går der ikke mange af, men de er jo relevante til en 11'er før -52). Det kan variere, alt efter hvilket motorkontor der udleverer pladerne.

### **1. april 1976: gys & gru!**

Slut med de pæne sorte emaljeplader! I trafiksikkerhedens (og EF-harmoniserings) hellige navn indførtes de reflekterende nummerplader den 1. april 1976.

Forud for dette havde der været en heftig debat om pladernes udformning, blandt andet havde man overvejet igen at gå over til et nyt nummersystem med tre bogstaver. Selve debatten har nu nok været spil for galleriet; beslutningen om pladernes udseende var taget før debatten var slut.

Det sikkerhedsmæssige aspekt ved de reflekterende nummerplader kan nok ikke anfægtes. Men grafisk må de hvide plader betegnes som en lille katastrofe. Trods de noget større mål, er de hvide plader med sorte tal betydeligt sværere at læse end de gamle, idet det lyse har en tendens til at overstråle det sorte (fænomenet fremgår iøvrigt ret tydeligt af billedet af bilen med papegøjeplader).

Den eneste trøst for os 11'er-folk er, at de passer bedre til den originale bagnummer-

pladeholder fra før 1952. Foran er størrelsen i sig selv et problem; pladerne dækker jo det halve af forskærmen, hvis de monteres på det originale beslag.

For tiden går der rygter om, at nogle folk fra Dansk Veteranbil Klub har forhandlinger i gang med myndighederne om at gøre det muligt for veteranbiler at blive indregistreret med sorte emaljeplader igen! Jeg vil nu se det før jeg tror det - men håber naturligvis på det bedste.



*Efter en lang og omfattende restaurering, hvor der bliver gjort næsten alt for at gøre bilen original til mindste skruer, er det mere end krepert at være nødsaget til at montere disse grimme plasticprodukter på sin jernbil!*

### **Kilder m.m.:**

Dansk Veteranbil Klubs Bilhistorisk Tidsskrift, artikel af Claus Espenholt i nr. 74/1983 - som kan anbefales, hvis man vil vide mere generelt om køretøjers mærkning og tidlige nummerpladetyper m.m.

Politikens "Bil & Motor" 1962 og 1966 samt diverse udgaver af Hvem-Hvad-Hvor. (I 1939 og 1952-udgaverne er en komplet liste over de gamle nummerserier).

Fotos fra: Jørgen E. Søgaard, Kai Sørensen, DVK, Grete Grønberg, Citroën, Per Nielsen, J. Erik Jensen, Svend Møller Nicolaisen, Steen Jensen og Preben Vindum.

Jens Møller Nicolaisen.



*Preben Vindum i Gedser har sendt disse billeder af T2215 - ikke blot to fine biler, men også en historie om nummerplader.*

Billedet overfor viser en 7C fra 1936, der tilhørte Prebens far. Det er taget under en forretningsudflugt i Skagen i 1939. Vognen blev købt i 1939 hos Fordforhandler Philipsen i Viborg; oprindeligt var den solgt af Citroënforhandler Dalsgaard i Kjellerup til en Mads Eriksen i Sjørlev, der altså senere må have handlet hos Ford.

I eftersommeren 1955 havde Preben, der på dét tidspunkt boede i Gladsaxe, besøg af sin far. Han faldt over en brugtbilsannonce i Politiken: Citroën i Sydhavnen havde en Berline 11 de luxe 1952 til salg. De kørte ud og så på vidunderet: Den

havde tilhørt en grosserer på Frederiksberg og kun kørt ca. 15.000 km på 3 år. Den havde registreringsnummer A5152. Prisen var 15.000 kr, hvilket der blev tygget lidt på; det var en grov hoben penge og man ville ikke lade den gamle rustspand (7C'eren) indgå i handelen. Men så tilbød værkføreren at ta' den for 2.000 kr. Så lysnede det jo lidt.

Prebens far havde iøvrigt været lidt bange for at bunden skulle falde ud af 7'eren, da han var kørt i land fra færgen i Korsør. Der blev erlagt en udbetaling og så gik det ellers lynende hurtigt med at få bilen omregistreret. Prebens far fik lov til at beholde de gamle plader T2215; det fik han en masse vrøvl for, da han et par dage senere





kom op på politigården i Viborg.

Preben skriver endvidere: Min far døde i 1978, 85 år gammel. Han kørte i bilen til det sidste, ialt ca. 60.000 km på de 23 år.

Jeg arvede bilen og har siden kørt ca. 100.000 km i den. Gennem en årrække bragte den mig dagligt fra Gedser til Rødby Færge, så jeg kunne passe mit job på færgerne og gennem flere år har den nu været min eneste bil. Jeg måtte desværre tage afsked med de gamle plader, som jeg havde kendt siden jeg var en stor dreng, da jeg skulle have den omregistreret et års tid efter min fars død.

Bilen fik dengang en kraftig overhaling både maskinelt og på karrosseriet, ligesom den skiftede farve fra grøn til sort. Nu står den igen stille for en kort periode, idet jeg overhaler styretøj, fortøj - moderne aksler - hvilket forøvrigt har givet mig en masse bøv!l, men det er en anden historie. Så skal der atter laves pladearbejde, nyt indtræk, det originale er ikke hvad det har været, og så en gang ny lak og chrom.

Det med "de luxe" betød bl.a. at den havde 15'er-kofangere og hjulkapsler - og så

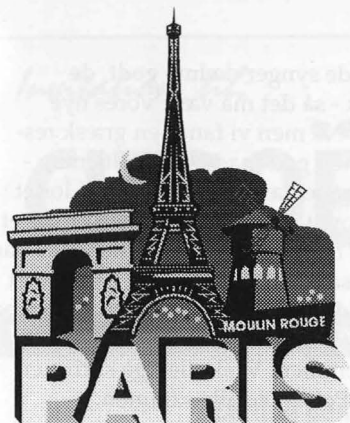
havde den glasvindskærme ved forfærene, så man kunne køre med nedrullede vinduer uden at få for megen træk. Den var forøvrigt en af de sidste uden kuffert, ligesom den var født med afviservinger. Selv om min far var fotohandler og tog mange billeder, ligesom jeg selv gør det, er det kun blevet til meget få billeder af hans to biler.

*På billedet ovenfor ses så Normalen i 1956 eller -57, med samme indregistreringsnummer, men med plader af 1950-typen uden vante. Man kan jo gætte på, at grunden til at politiet i Viborg gjorde vrøvl var at bilen i første omgang fik de gamle vanteplader fra 7'eren på, og at den derefter har fået de "nye" plader. I hvert fald var det fuldt lovligt at videreføre selve nummeret i 1955.*

*I 1979, da Preben skulle omregistrere bilen, var det et krav fra myndighederne at de gamle plader med kun ét bogstav inddraget. Ak, havde det været idag havde han fået lov til at beholde dem! Siden da er reglerne nemlig blevet lempet, af hensyn til veteranbilfolket.*

*-red/jmn.*





*Fra Irma Lyster har vi modtaget en lidt anderledes rejsebeskrivelse fra turen til Paris og Retromobile i februar måned.*

I slutningen af 1993 fik vores pølsemand, Ole Meldgård, den gode idé, at han ville prøve at samle en busfuld mennesker til en tur til byernes by - Paris, og naturligvis med særlig interesse for Retromobile. Nu ville skæbnen bare, at Ole blev syg, så vi andre måtte give en hjælpende hånd. Finn overtog mere eller mindre tilmeldingerne til turen, og som tiden nærmede sig "deadline", havde vi kun 17 pers. til en 50 pers. bus. Det kunne jo ikke rigtig hænge sammen prismæssigt. Finn kontaktede så Kristen Korsgård fra DVK. Han stod også i samme dilemma - 19 pers. + en stor bus. Altså slog vi pjalterne sammen, fik skrabet lidt familie, venner og bekendte med. Så kunne det lige gå an. Men som dagene gik blev interessen pludselig stor. Inden vi fik set os om var vi 70 pers. Så der blev skaffet en ekstra lille bus og et ekstra hotel.

Afrejsedagen var 16/2. Der var afgang fra Silkeborg kl. 16, til Århus og videre ned ad "den jyske motorvej" med opsamling på nærmere fastsatte steder. Sidste opsamling var motorvejsrasten "Hüttener Berge" i Tyskland. Her skulle en af vore gode venner, Lennart, der arbejder som maler i Tyskland, stå på. Vi ankom hertil kl. 22 og han havde været der siden kl. 17. (SUK!).

Nå, alle mand var nu på plads og humøret var højt.

Fra Citroënklubben deltog: Yrsa og Helge Gedebjerg, Viggo og Gunhild Plith, Inge og Claus Søgaard, Anton Holm og frue, Benny Sørensen, Orla Christensen og frue, Finn, Troels og undertegnede.

Så gik det derud af med den lille bus i hælene (den blev ret hurtigt omdøbt til Hæmoriden). Kl. 3 så vores kvikke buschauffør, at de blinkede kraftigt med lysene bagved. Der var eksploderet et dæk på Hæmoriden. Stor ståhej med alarmtelefon, det tyske politi og en hjulnøgle, de ikke var der. Vi andre blev gelejdet ud af et sidespor til en holdeplads indtil de andre var færdige. Om det var sprogvanskeligheder eller om det var det tyske politi, der var for søvnige, ved jeg ikke, men i hvert fald ventede vi stadig da kl. var 6 om morgenen. En opringning til politiet kunne fortælle, at de andre da var færdige og kørt for længe siden - de troede nemlig vi holdt på næste rasteplads!! Men det gjorde vi jo ikke, så de kørte selvfølgelig hurtigt videre. De var ydermere kørt ved vores RE-SERVECHAUFFØR! Så var det bare sømmet i bund. Vores chauffør var en udholdende mand. Trods trætheden men med godt med kaffe på kanden nåede vi Paris kl. 14.30. Her havde vi egentlig forventet at se Hæmoriden, men den var der IKKE. Hvor var den så? Hen til det andet hotel.

Heller ikke. Vi begyndte at checke ind på hotellet og efter ½ time kom de andre. Hvor havde de været? Jo, de var faret vild i Holland og havde således nået at se både Amsterdam og Rotterdam og rygtet vil vide, at midt i en rundkørsel stod Benny af for at købe øl, mens bussen kørte rundt og rundt indtil han kom tilbage.

Nå men hotellerne var bare dejlige. Det gjorde godt med et bad og et lille hvil inden vi skulle videre i programmet (man spilder jo ikke tiden, når man kun har to overnatninger i Paris). Vi samledes kl. 18 over en svaalebajer. Tog metroen til Champs Elyssés, promenerede lidt rundt og fandt en restaurant, hvor vi med garanti fik Paris' største T-bone steak. Det var lækkert ovenpå et døgn's flade bus-madpakker med brikjuice. BVADR. Så havde vi kræfter til atter en slentretur, men trætheden meldte sig hurtigt - så var det hjem under dynen.

Fredag delte vi os i mindre interessegrupper. Mændene tog til Retromobile og vendte hjem fulde af begejstring - selv de ikke specielt bilinteresserede. Damerne var nok mere til byen og butikkerne, så vi indtog metroen, som kun turister kan gøre det. Jeg havde den tvivlsomme ære at få "besøg" af en lommetyv - uden at opdage det naturligvis. Men min veninde Anita's opmærksomhed var vakt, og da hun fik øje på tyven ved næste metrostation tog hun "dræberblikket" på, så han smed pungen hen til mig - uden at have taget noget. PY HA.

Kl. 18 mødtes vi alle på hotellet igen. Tog metroen til Latinerkvarteret for at spise. Undervejs i toget underholdt Viggo, Orla, Helge, Claus m.fl. med en sang om "en gammel hankat, der var død inat" mens Finn gik rundt med Helges baskerhue. Jeg tror det blev til 2 Ffr. Men de fik da udkonkurreret en harmonikaspiller, der stod af ved næste station, mens han mumlede noget om "at nu ku' vi sgu' ha' det for os

selv". Jo, de synger dælme godt, de mandfolk - så det må være vores nye slagsang. Nå men vi fandt en græsk restaurant med god mad og fin betjening - OG et juletræ hængt omvendt op i loftet med julepynt og det hele! (Enten er det et udslag af for meget rødvin - eller også har de nogle sære skikke, men jeg har i hvert fald 20 vidner). Under desserten fremdrog Claus et par franske (læs: frække) postkort af inderlommen. Vi skulle lige skrive en hilsen til Pølse-Ole alle sammen.

Det er nu blevet lørdag. Afrejsedagen. Men vi havde lige en masse vi skulle nå. Bagagen blev stuvet sammen i busserne og herefter tog nogle af os til et kæmpe gademarked i Clignancourt. Jeg har aldrig set noget lignende. Der var alt! Her traskede vi rundt hele formiddagen og nåede kun at se en brøkdæl. Efter frokost tog nogle af os tilbage til Retromobile, andre på sightseeing og fik ordnet de sidste indkøb. De var vist noget med at de damer Inge, Yrsa og Gunhild blev væk for Claus, Helge og Viggo ved Louvre? - Der hørtes en lille diskussion om årsagen i det fjerne. Nå, det fortæller de nok selv om. Helge sagde i hvert fald at Claus var eddersur! (Det kan da ikke passe). Kl. 19 mødtes alle på Retromobile. Kristen Korsgård havde reserveret hel restaurant til os i nærheden og her var der fællesspisning med 3 retter mad. Så vi var nogenlunde rustet til turen hjem. Kl. 21 var det farvel til Paris. Et meget smukt farvel, hvor vi kørte rundt og så de forskellige seværdigheder i aftenillumination. Det var flot. Herefter blev næsen vendt hjemad. Og denne tur forløb uden problemer. Der blev provianteret ved grænsen, som det hører sig til, og kl. 16 stod sidste mand af i Silkeborg.

Det var en dejlig, sjov, underholdende og spændende tur. Men sådan er det jo hver gang vi er sammen. Så vi kører igen i uge 7, 1995. Så regner vi med selv af fylde en hel bus. Er I med? Vi glæder os.

*Irma Lyster.*

*Invitation til:*

# CITROËN-MARKED!

Reservedele - brochurer - litteratur - modelbiler - t-shirts - skilte - flag - plakater mmm.

**Lørdag den 27. august 1994, kl. 10 - 16.**

Hermed inviteres alle medlemmer af de danske Citroën-klubber til kæmpe stumpemarked hos CITROËN DANMARK, Bådehavnsvej 38, 2300 København S.



NU har du chancen for at få ryddet op i kælderen/garagen/værkstedet og komme af med nogle af de reservedele, du nok alligevel aldrig får brug for - og som andre kan få glæde af! Eller måske finder du hvad du længe har søgt til din Traction, HY, D-model, 2CV, GS, CX, BX, Visa, Ami, Méhari m.fl....\*

Citroën Danmark stiller lokaler til rådighed: Parkering, hvor vi håber at se alle typer Citroën'er repræsenteret, overdækket hal til stumpemarked (tag evt. et bord eller tæppe med) samt kantine, hvor de medbragte madkurve kan indtages.

Vi håber at rigtig mange møder op til en hyggelig dag, hvor man ikke blot kan gøre en god handel, men også få lejlighed til at se en masse forskellige Citroën-modeller og mennesker fra "de andre" klubber.

Vi håber også, at rigtig mange tager stumper med og at klubberne vil deltage med deres klubbutikker, så der bliver rigtig meget at se på!

**Det er ikke nødvendigt at tilmelde sig!**

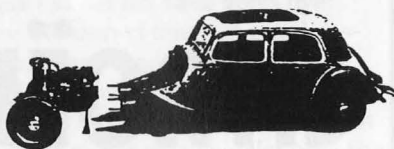
\* NB: Citroën Danmark har betinget sig, at der på dagen kun handles med dele til Citroënbiler, der er udgået af produktion.

## Husk:

- Din Citroën
- madkurven
- penge til at købe for - og især:
- reservedele eller andet til salg!

*På gensyn!*

# KØB & SALG



Traction-annoncer kan sendes eller indtelefoneres til:

Peter Juel Jeppesen, Strandgade 10B, 1401 København K. Tlf: 31 54 14 27.

## Byttes/sælges:

Div. TA-brochurer + reservedelskataloger 624 G, 630 AZU AKS, 631 Ami8, 644 I+II Dyane, 649 I+II samt Catalogue general simplifie - des pièces de rechange - Grande diffusions. Bogen "Sport i Verdensformat" (1946) 368 sider om dansk og international motorsport - virkelig mange motorsports-billeder og lokale beskrivelser.

## Købes/byttes:

Alt materiale om Traction Avant, brochurer, fotos, bøger, gl. blade som eks. Citroën Revy (Sverige) og Le Double Chevron. Kort sagt ALT har interesse, ring og lad os få en snak.

Preben Buchhave - 86 43 75 53.

## Sælges:

Diverse pladedele.

For de som skal restaurerer fra grunden kan jeg nu levere følgende nyfremstillede dele:

Tagrender pr. sæt: 500.-,  
Alu-lister v/ grill incl clips: 250.-,  
Lædermanchetter t/ fortøj, 4 stk.: 200.-,  
Beskyttelsesskærm v/ horizontalkarburator 489.662, 150.-.

- disse ting supplerer listen som blev annonceret sidste år. Samlet liste tilsendes gerne.

Olaf Fredslund Jensen, 86 87 75 45.

## Sælges:

Brugte dele til T.A.: Benzintanke til 11S før 52, 11N efter 52 samt 15six efter 52. Reservehjulsbagklap m. kun lidt rust. Dæksler til reservehjul. Kuffertbagklap m. lille skade (buler) men uden rust. Motorhjelme m. gæller til 11N. Div. indvendig ruderammer, komplet pedalophæng, dæksler til skinkerne m.m. efter 52. Rør/tragte/gummi til original-varme. Handskerums- og ventilationsklapper. Kofangerbeslag. Varmeskjold u. karburator 11D (nyt). Varmeskjold v. dynamo eft. 53 (nyt). Speedometerdele til forsk. typer. Forlygter, glas, paraboler m.m. forsk. typer (Cibié og Marchal). Manifolds og andre motordele. Diverse dele til for- og bagtøj. Skærme og døre til renovering.

Masser af smådele, ring hvis du mangler noget!

## Købes:

Førkrigskølergitter til Normale.

Jens Møller Nicolaisen, 31 39 53 20.

## Sælges:

Ur med justerpind, 600,- kr. (Jeg købte 2 stk. på Retromobile).

Finn Lyster, 86 84 72 49.



Flere annoncer på næste side!



Traction Spécial

## KØB & SALG



### Sølges:

Citroën B11 S 1947 restaureret og indregistreret. Motor hovedrep. Kan evt. leveres nysynet.

Citroën B15 1952 indregistreret og i god stand.

Citroën karosseri til sport med kuffert, skadet bagtil.

### Købes:

Litteratur, bøger, salgsbrochurer og andet om Citroën specielt vedrørende 1934-57.

Jørgen Kjær, 86983177.

### Søges:

2 stk. små positionslamper til forskærmene på 15six.

Johnny Hansen, tlf: 56 82 09 19.

### Sølges:

Citroën 11 Sport 1936. Alle lager og foringer skiftet. Nytt el. anlegg. Bilen er 98 % komplett. Motor trenger overhaling.

Bilens historie er kjent, nåværende eier er fjerdemann i rekken.

Nils Braaten (009 47) - 33 38 30 45), Nøtterøy, Norge.

### Sølges:

Sakset fra "Bulletin Traction" (Norge)

Citroën 11BL 1953, godt restaureringsobjekt, restaurering påbegyndt. Bilen er næsten helt adskilt, er færdig sandblæst og primet. Noget svejsearb. mangler. Renoveret motor, mange dele. 2 gearkasser, 2 motorhjælme (den ene med klapper). Nye dele for 9000 kr. medfølger. Bagsæde og instrumentpanel mangler, ellers er bilen komplet.

Stein Roar Løvås, tlf: (009 47) 72 84 65 76.

### Sølges:

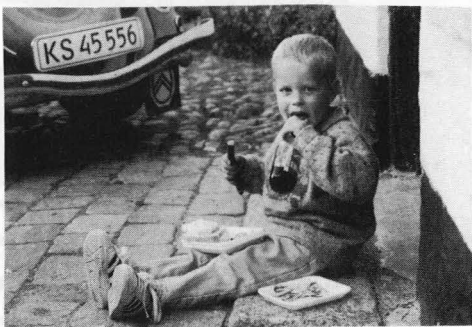
- fra en hollandsk Tractionkører, som vil deltage i Sæby til sommer har vi modtaget denne annonce:

Meget smuk B 11 Normale 1955. Islandic-blue i 100 % restaureret stand. Aldrig svejset i karosseriet. Nye bremses og dæk (Michelin). Køler, el-system, gearkasse, kobling og drivakslar gennemgået. Nyforchromet, nyt indtræk. Originalt ekstraudstyr som f.eks. tågelygter, Quillery rat samt diverse "Robri". Kun kørt 5500 km siden restaurering - uden problemer. Pris 23.750 HFL - (ca. 90.000 kr.)

André J. M. Schulpen, Groningen

tel. (009 31) - 50 27 27 40.

fax. (009 31) - 18 23 85 472.



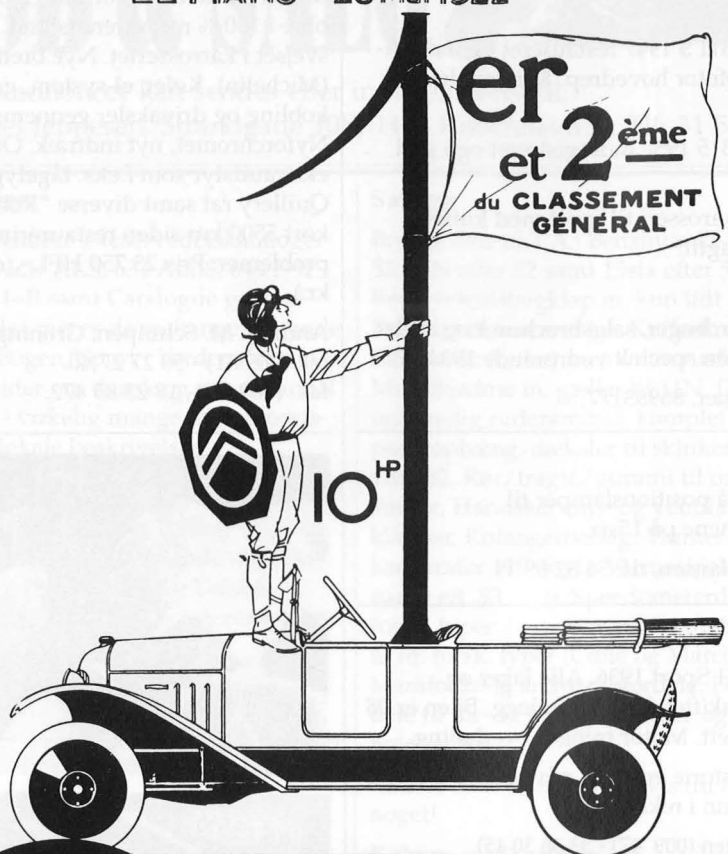
### God sommer!

Herover et par situationsbilleder fra sidste års sommertræf, som appetitvækker til de mange aktiviteter i denne sæson!

-red.

# GRAND PRIX DE CONSOMMATION

LE MANS - 28 Mai 1922



er  
et 2<sup>ème</sup>  
du CLASSEMENT  
GÉNÉRAL

10<sup>HP</sup>

**CITROËN**

**GAGNE TROIS  
ANNÉES DE SUITE**

**3 LITRES 493**  
de Carburant  
aux 100 kilomètres  
• 4 Places occupées. -  
**PRIX DE REVIENT**  
au kilomètre et  
par personne transportée  
**1 centime 61**  
RÉSULTAT JAMAIS ATTEINT  
Carburateur SOLEX

**LA 10<sup>HP</sup> CITROËN RESTE LA VOITURE LA PLUS ÉCONOMIQUE DU MONDE**  
ANDRÉ CITROËN, 143, QUAI DE JAVEL - PARIS XV