



Attraction 202



# TRACTION SPECIAL

NUMMER

76

NOV. 1995

## Redaktion:

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.

Bladet udkommer 6 gange årligt; næste nummer 1. januar 1996. Stof hertil skal være os i hænde senest 1. december med morgenposten. Medsend eventuelt diskette med tekst. Artikler i bladet er ikke nødvendigvis udtryk for klubbens eller redaktionens synspunkter.

TRACTION AVANT DANMARK



## Bestyrelsen:

**Formand:** Jørgen Kjær

Elgårdsvvej 11, 8370 Hadsten. Tlf: 86 98 31 77

**Kasserer:** Jørgen Krogh

Øvej 18, Sverdrup, 6100 Haderslev. Tlf: 74 58 48 00.

**Sekretær:** Peder Grønborg

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

**Aktiviteter - øst:** Torsten Vig

Randersgade 57, 3.th., 2100 København Ø. Tlf: 31 38 17 49.

**Bestyrelsesmedlem:** Carl G. Aagaard

Assensvej 114, 5600 Fåborg. Tlf: 62 61 91 82.

## Klubaktiviteter:

**Medlemsregister:** Jørgen Krogh

Øvej 18, Sverdrup, 6100 Haderslev. Tlf: 74 58 48 00.

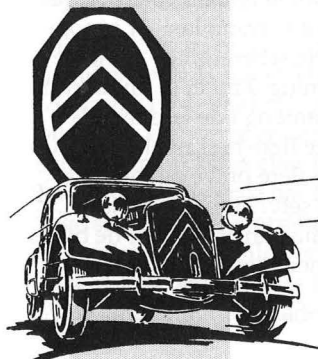
**Klubbibliotek, arkiv og butik:** Erik Hougaard

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

**Værktøjsudlån:**

Kontakt Peder Grønborg for nærmere information.

**Klubbens gironummer: 828-0584**



# Aktivitetskalenderen



## November:

*Fredag 10/11:* Klubmøde hos Steen Jensen i Tulstrup, kl. 20.00.

*Onsdag 22/11:* Ellen Nørregård, informationsdirektør i Citroën Danmark: "Citroën-træk af historien bag bilerne". Foredrag med lysbilleder og video. Frydenlundskolen i Århus, i Alliance Francaise's lokaler. Kl. 19.30.

*Fredag 24/11:* Lokalmøde hos Peter Juel Jeppesen. Billedaften, hvor vi kigger på billeder fra det 10.ICCCR. Så tag dine billeder med! Kl. 19.30.

## Januar '96:

*Fredag 12/1:* Klubmøde hos Steen Jensen i Tulstrup, kl. 20.00.

## Februar '96:

*Fredag 9/2:* Klubmøde hos Steen Jensen i Tulstrup, kl. 20.00.

## Redaktionelt.

Denne gang har vi ikke nogle formandsord, hvilket nok delvis hænger sammen med at Jørgen Kjær har travlt med at passe alle sine små drengebørn, hvoraf det seneste kom til for ca. fire uger siden. Vi fra redaktionen siger tillykke til Jørgen og Lisbet og ser frem til de mange nye små Tractionister, som om føje tid vil drøne rundt i limousiner, cabrioletter etc..

Ja, så er vi hjemme igen og har den store begivenhed - det 10. ICCCR i bakspejlet! Blev det så den altoverskyggende begivenhed for Tractionister/Citronister i 95? kunne træffet i Clermont Ferrand leve op til forventningerne? Jeg mener ja - men nok ikke noget helt entydigt ja, idet jeg nok med flere må sige, at selvom det var aldeles overvældende at være i Clermont Ferrand - var det på samme tid også lidt frustrerende! Jens Sanning har skrevet et indlæg om træffet (se de følgende sider), som vel nok dækker mange deltageres positive og negative oplevelser. Personligt er jeg glad for hans lille efterskrift om at så snart vi får tingene lidt på afstand så er det overvejende det positive vi husker.

Jeg syntes selv at de positive oplevelser var langt i overtal. Bl.a. traf vi i løbet af de få dage nogle meget hyggelige mennesker fra England og Schweitz og har derved fået nye kontakter. Med hensyn til selve arrangementet og de mange ting som ikke fungerede så tror jeg at det simpelthen er kommet bag på arrangørerne, hvor stor en opgave det er at afholde et så stort træf. Om lørdagen var der vist omkring 6.000 biler og 10.000 mennesker på pladsen. Det er jo stadig frivillig arbejdskraft og entusiasme som driver værket - så må vi bære lidt over med betjeningen.

Med hensyn til omtalen i bladet af oplevelserne fra Clermont Ferrand lægger vi som sagt ud med en "rejseberetning" og nogle fotos fra Jens Sanning. Emnet er imidlertid ikke dermed udtømt og i de kommende blade vil vi bringe flere beskrivelser og vi håber at modtage flere breve og fotos fra folk, som var der selv! Finn Lyster har bl.a. lovet at bidrage med en artikel om de biler som blev købt "med hjem" efter træffet.

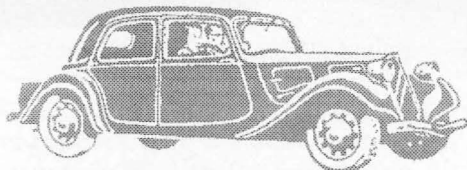
-red/pjj.

## Retromobile 1996

Turen til Retromobile er nu udsolgt. alle deltagere vil få tilsendt brev med de sidste oplysninger i begyndelsen af december. Det kan dog oplyses, at prisen er steget med 50,- kr. til 1250,-, da vi i år har valgt et bedre hotel.

Hvis nogen ønsker at komme med på en eventuel afbudsplads, kan de ringe til mig.

Finn Lyster, 86 84 72 49.



## Nyt om K 3334

I TractionSpécial nr. 73 viste vi nogle billeder af en hvid 11 Sport, taget af Bjarne Vindum i 1984. Vi efterlyste oplysninger om bilen. Desværre er der ikke nyt om selve bilens skæbne eller identitet. Et medlem af Citroënisterne har forsøgt at undersøge sagen og fra centralregistret fået meddelelse om at bilen er blevet afmeldt så sent som den 1. marts 1993! **Tragedie** - at en sådan nummerplade er gået tabt!

## Værkstedsdage

Vinteren er jo den tid, hvor der for alvor skal "skrues", så vi kan køre om sommeren. Traditionen tro har John Reelev i Valby indvilliget i at lægge hus til et par aktive værkstedsdage i marts måned. Så hold jer klar nu. De endelige datoer vender vi tilbage til i næste blad.

Torsten Vig.

## ICCCR-bogen

Som de fleste ved, er det omsider lykkedes at få bogen fra det 9. ICCCR i Herning på gaden. Alle medlemmer af TAD skulle på nuværende tidspunkt have fået et eksemplar med posten. Ønsker du flere eksemplarer (det kunne jo godt være, her op til jul) kan de købes i klubbutikken. Prisen er 125,- kr.



## Citroën Revue

Hvis nogen skulle have lyst til at tegne abonnement på det franske blad "Citroën Revue", som vi omtalte i sidste nummer, har jeg fået tilmeldingskuponer, som kan sendes til bladet. Ring til mig, så sender jeg dig en kupon. Jens MN, 31 39 53 20.



## Turen til Clermont- Ferrand .....

### - eller hvordan jeg lærte "kø-kultur"

*Der skal nok fortælles flere historier fra det 10. ICCCR i august. I første omgang har redaktionen modtaget dette ret udtømmende indlæg fra Jens Sanning.*

Siden det i sommeren 1992 blev bestemt, at det 10. ICCCR skulle foregå i Frankrig - alle bilfanatikeres Mekka - har der rundt om i de små garager været skruet, pudset og bandet over bilerne.

"Lyster Tours" i Them, der er specialister i Frankrigsrejser var tidligt på banen med et tilbud til medlemmerne. Tre biler startede tidlig tirsdag morgen (den 15. august) med højt humør og i dejligt solskin turen sydpå. Benny Sørensen i åben Traction, en moderne XM med Svend Taxa og Hustru, samt Finns gamle Hy, der var indforskrevet til lejligheden - jeg er nemlig ikke meget for "at telte"! Det viste sig nu hurtigt, at jeg mest var med for at lave kaffe og stege bøf-

fer, men det blev jeg efterhånden også helt god til.

I Vejle kom yderligere Thomas Overgård til (med Finn's 11'er) og lidt syd for grænsen René og Lena samt Per (malermester) med fru Skrothammer (ex. Kim Clasens Limo). Hy'en knagede og bragede og Olav lå det meste af tiden på gulvet og rodede for at finde årsagen til de mystiske lyde. Selv Finn var nervøs og talte endog om at vende om og køre i Xantia (Uha). Gennem Elbtunnel var vi særligt betænkelige, - det er jo ikke det bedste sted at få haveri.

Ved Brunautal syd for Hamburg var der opsamling med folkene fra Sjælland. Nicolaisen erklærede at Hy'en nok ikke tabte hjulet lige med det samme, og lidt olie - venligst sponsoreret af firma A. Østergård - omhyggeligt injiceret i et bæreamsleje gjorde underværker. Nu larmede det ihvertfald ikke mere! Nu kom Viggo Plit

til... Han var kørt hjemmefra 6 timer senere end os andre, da han lige skulle have tjent de sidste penge til turen. Hans bil: CX GTI.

Finn Havde indlagt et (efter hans egen mening) passende antal pauser til ..... Men når der nu alligevel er for langt mellem to rasteplasser, hvad gør man så? Ind i nødsporet, lidt ned i fart, vinke de andre forbi, op med sidedøren og lad gå! Der var nogle, der fik sig et billigt grin, og de truede oven i købet med at bremse hårdt, så skydedøren ville klappe i - av!

Lidt forsinket på grund af HY's hjulophængsreparation kom vi til Göttingen, hvor Finns gode ven Peter viste os vej til campingpladsen, hvor vi skulle overnatte. Alt var arrangeret på absolut bedste måde, selv en lille godnat-pilsner havde han sørget for. En svensker havde misforstået det med camping og manglede både telt og sovepose, men det fremskaffede Peter også.

Næste dag gik det rask videre sydpå. Der er nu ikke meget sjov ved de tyske motorveje, især ikke omkring Kassel. Det er ikke Hy'erens livret med alle de bakker.

Næste overnatning var i Mulhouse, hvor Fritz med hele familien fordelt på to biler, Justesen fra Skagen og nogle svenskere allerede havde slået lejr. Vi købte middag i campingpladsens kiosk og over lidt rødvin og øl ønskede vi hinanden til lykke med, at det hidtil var gået uden nævneværdige problemer (se senere).

Ved afgang fra Mulhouse kørte nogle af motorvejen, mens andre foretrak de mindre landeveje. Humøret var højt, vejret pragtfuldt (måske lidt for varmt) - nu var det sidste stræk inden Clermont Ferrand. Og så lidt syd for Beaune: Finns 11'er med Thomas Overgaard ved rattet sagde noget meget underligt noget. Et plejlstangsleje var gået (men hvorhen?). Viggø Plit satte et tov i CX'eren og slæbte den til nærmeste raste-



*Øverst inspiceres det bageste baghjulsofhæng nærmere for om muligt at lokalisere de "knagende" lyde. Nederst hygges der indendørs i "bussen".*

plads. Godt vi ikke mødte det franske politi, så var det nok blevet en dyr omgang. Og så stod vi der.

Nu kommer en ulykke jo sjældent alene - så da Benny skulle starte for at køre til et passende parkeringssted, lød også hans bil lidt underligt. Deltagere i sommertræffet i Odder i juli kan huske, at cabrioletten næsten spiste en hel karburator midt i en rundkørsel inde i Odder. Nu ville den gerne af med stumperne, og noget satte sig fast imellem ventiler og topstykke. Der var nu to biler, som skulle skilles ad.

Det stod hurtigt klart, at Finns bil ikke kom længere, så operation SOS startede. Bortset fra, at ingen på rasteplassen kunne andet end fransk (ej heller en politimand, der meget interesseret begyndte at kredse om os) lykkedes det os i løbet af ca. fire timer at få 11'eren på værksted til snarlig afhentning og transport til Danmark, samt at få fat i en udlejningsbil til Thomas og Betty. Heldigvis havde Lars Lyster en mobiltelefon. Et uundværligt stykke værktøj i en sådan situation. Den førmtalte politimand viste sig også at være meget flink. Da han først havde overbevist sig om, at vi absolut ikke kunne vende på motorvejen (Baune lå lidt tilbage), men skulle have en transporter, der havde en specialnøgle til at åbne en underjordisk tunnel (det lyder indviklet, men tænk engang at skulle forstå al det på fransk), brugte han gerne sin politiradio til at rekvirere transporten med.

Stemningen var lidt trykket, men vi måtte da sydpå. Vi ankom til Clermont-Ferrand omkring ved 11-tiden om aftenen, kun for at finde at alt var lukket og slukket. På pladsen foran indskrivningen var der flere, der havde taget konsekvensen og slået teltet op - så vi gjorde det samme. Der blev ikke meget pjank den aften, men vi fik vist en enkelt drink på køleren af Hy'eren. En sådan bil kan bruges til utroligt meget.

Næste morgen vågnede vi med den forventningens glæde - som kendetegner et barn til juleaften. Vi blev ikke skuffede. Indskrivningen fungerede perfekt - men det var forøvrigt også det eneste, som fungerede på træffet.

Så kørte vi ind på pladsen - og vi kørte - og kørte. Aldrig har man set så stor en plads. Det var ikke muligt for ældre og svagtseende, at øjne teltet med stumpemarked, når man var ved hovedindgangen. Enormt!

Det hele er faktisk stort - stumper - biler - mennesker i en stor uendelighed. Men varmen var også slem - og en halvliters vand kostede 20 kr. Klokkerne var der udsolgt af sandwich og kørerne var uendelige overalt. Her kom HY'eren fortrin igen frem: skygge, borde, siddepladser - alt!

Campingpladsen lå ca. 7 km borte. Hvorfor må guderne vide, for der var jo tilsyneladende plads nok på Michelines prøvebaner. Desuden var campingpladsen noget intermisteisk noget med plastikkabiner til både bad og toiletter. Det eneste sted der aldrig var kø var ved telefonboxene. Nå, men René og Lena havde reserveret et areal til danskerne, så vi hyggede os gevaldigt fredag aften. Utroligt så godt fransk man taler efter 7-8 pastis, og franskmændene forstod os tilsyneladende.



*Det stod hurtigt klart at Finns Normale ikke kom længere ....*

*Bennys cab skulle bare have toppen af og på igen så var alt ok...*

Med let tendens til hovedpine og nogen træthed kørte vi med forventning lørdag morgen tilbage til pladsen for det 10. ICCCR. Det vil sige, da vi kom omkring 2 km væk fra campingpladsen og altså manglede ca. 5 km - gik det hele i stå. Arrangørerne havde overhovedet ikke taget højde for at det er ret problematisk at få ca. 5.000 biler ind igennem én smal port. Desuden var franskmændene særdeles ihærdige med at kontrollere, at alle havde de korrekte adgangstegn (festivalarmbånd etc.) og at ingen lå gemt under bilsæder el. lign. Nu forstår jeg bedre, hvorfor de snød så meget i Herning, vi havde ikke helt den samme skrappe kontrol, vi stolede nok for meget på deltagerens hæderlighed. Vagter med hunde patruljerede overalt og det tog ca. fire timer at køre de 7 km mellem campingplads og træfområde - meget negativt - og så i 35 C varme uden antydning af skygge.

Men ind kom vi da, fik set en masse biler, købt lidt stumper - og så skulle vi tilbage til campingpladsen for at klæde om inden festmiddagen. Samme "gedemarked" - og det gjorde det naturligvis ikke bedre, at der udstanselig var nogle som blokerede indkørslen, fordi de lige skulle hilse etc. Endelig hjemme og nu skulle det gøre godt med et bad. Først stod man i kø i 1 time for at t..., så stod man i kø 1 time for at bade. Fritz blev så sur, at han forærede sine billetter til festmiddagen væk - nu havde han og familien fået nok.

Fra campingpladsen fik en bus til teltet med festmiddagen. Vi nåede den sidste afgang, men heldigvis var køen for at komme ind så lang, at de, der var kørt to timer før os endnu ikke var nået til indgangen. Ifølg det meget fine menukort, skulle vi have en kulinarisk oplevelse.... En oplevelse blev det nu også for kl 01.00 havde vi endnu ikke fået desserten. Der var absolut noget i deres planlægning, som de ikke havde styr på. Ind imellem var der vist uddeling af præmier. Vi kunne intet høre, intet forstå



*Når man færdedes i den indre by i Clermont Ferrand stødte man flere steder på træfplakaten for det 10. ICCCR.*

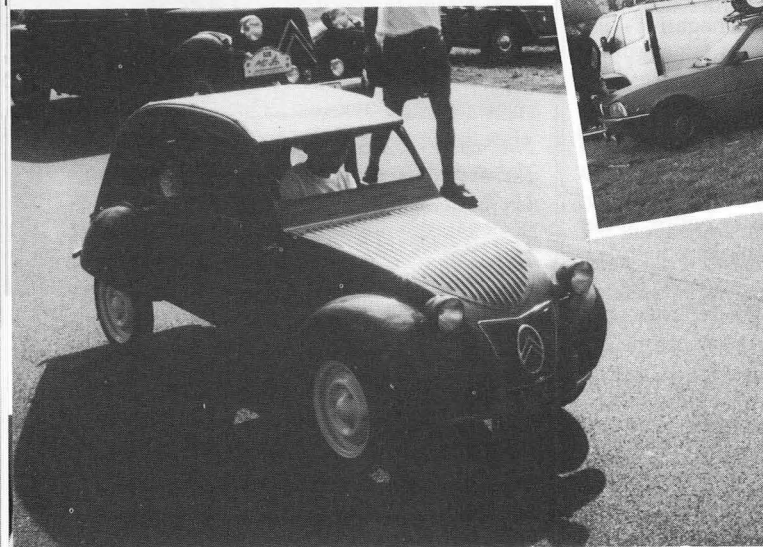
*Ude på selve træfarealet, som dækkede mange km<sup>2</sup> kunne man i et vist omfang spare sit bentoj ved at benytte "Shuttle bussen"*







Til venstre ses en af træffets absolutte sjældenheder, Tracton B 11 coupé 1938, der til trods for sit meget brystfældige udseende - bestemt ikke var billigt til salg. Det forlød at prisen skulle være op mod 200.000 FF.



I midten og nederst ses træffets absolutt mest nuttekære 2CV - bygget i ca. halv størrelse og til lejligheden kørt af to børn.

(alt foregik på fransk) og var til sidst også lige glade. Vi tog hjem inden kaffen, for den sidste bus kørte NU!

Vi var iøvrigt fem ungarke, som havde regnet med et par specielle franske oplevelser ved festmiddagen. Finn kunne absolut ikke styre sig og nærmest kastede sig over en mørkhåret italiensk skønhed. Hendes fyr blev lettere fornærmet over dette ben-

fletteri og da Finn ville skåle med hende, samtidig med at han slog smut med øjnene, så forlod selskabet bordet - og så blev der ikke mere fest til os. Men de efterlod da en hel flaske rødvin, som vi så kunne trøste os med.

Søndag var vi klar over, at vi ikke skulle ud til træfpladsen - fire timer i kø er fuldt tilstrækkeligt én gang. Desuden havde vi en

aftale i nærheden af Mulhouse - i GY. Olav havde kig på en Familiale 1939 til fornuftig pris og i "tret bonne etat". Rask gik det fremad og utroligt, men Finn har et godt øje til kort, så vi nåede stedet til tiden. Christophe Houzet havde solgt stumper på det 10. ICCCR og var endnu ikke kommet tilbage, men hans far viste os rundt - en privat samling af ca. 25 fuldstændig gennemrestaurerede biler og ca. 15 motorcykler - fantastisk. Vi aftalte at vi skulle mødes næste morgen kl. 8 og handle bil.

I Gy havde René og Lena fundet en udemærket campingplads. Vi fik en god middag og samledes derefter omkring lejrbalet. Fru Taxa-vognmand havde nogle havefakler med i bagagerummet. Vi sang et par af vort hjemlands vemodige sange, mens en eller anden forsøgte at spille til på mundharmonika. På et vist tidspunkt var der andre på pladsen, der synes at de havde hørt nok, og så sluttede festen.

Næste dag tilbage til bilerne. Og så gik det helt amok. Der blev købt tre biler. Olav fik sin Familiale, Svens Taxa-vognmand ringede til sin bank og arrangerede en bankoverførsel, så han kunne købe en flot 15

Six, mens Benny og Finn deltes om en Familiale fra 55, som godt kunne bruges til reservedele. Desuden blev der købt en del andre stumper, som om der ikke allerede var rigelig fyldt op i "bussen".

Ved middagstid kunne vi endelig sætte kursen mod Danmark. Men dog stadig ikke uden problemer. Ved den fransk/ tyske grænse fik vi i løbet af en halv time alt det vand, der ikke var kommet hele sommeren. Stakkels de som kørte i åben vogn. Hy'eren satte først ud på én cylinder, så på to og til sidst på dem alle fire - og der holdt vi så, 200 m fra grænsen. Lidt pronto, en tør ble, trusler og bønner hjælp - og ovenover brød solen igennem igen. Pyh-ha.

Selve den resterende tur er der intet opløfteligt at berette om. Det var bare med at komme hjemad. Vi kørte til øjnene faldt i, overnattede i "bussen" på en almindelig rasteplass, men hjem kom vi da - i solskin og med godt humør.

Nu halvanden måned efter er alle de lidt mere negative ting allerede glemt, og som sædvanlig er kun det positive tilbage.

Vi ses vel i Holland i 1998.

Jens Sanning

*Hjemme igen!*





## Citroën loppe/stumpemarked

Sidste år tog en gruppe folk fra de 4 danske Citroënklubber sammen med Citroën Danmark initiativ til at afholde to stumpemarkeder i København og Randers. Søndag den 24. september gik det igen løs i København.

Vejret var ikke helt med arrangørerne - det var koldt, men heldigvis kom regnen først da dagen var slut. Der var et pænt fremmøde og mange dele, især til D-modeller

og 2CV skiftede ejermænd. Til glæde for tractionisterne var Jens Møller Nicolaisen (i HY-model) og Finn Lyster og Benny Sørensen mødt frem med store ladninger af reservedele til 11'erne.

Arrangørerne håber naturligvis på at arrangementet (som forhåbentlig bliver hvert år) med tiden vil vokse sig endnu større!

-pjj.



## Baglygter til Traction Avant...

*I forbindelse med den beskrivelse af de forskellige årgange, og hvilke ting der er originalt på 11'eren, som vi lavede i Attraction 189/TS nr. 63, lovede vi at vende tilbage med specialartikler om de enkelte dele. Denne gang skal det handle om baglygter.*

Hvilke baglygter, der er originale til hvilken årgang og model af tractionerne, er en ting hvor der igennem tiderne har hersket stor forvirring! Og selvom der er skrevet uhyggeligt mange bøger om vores biler, har vi aldrig set en systematisk gennemgang af baglygterne.

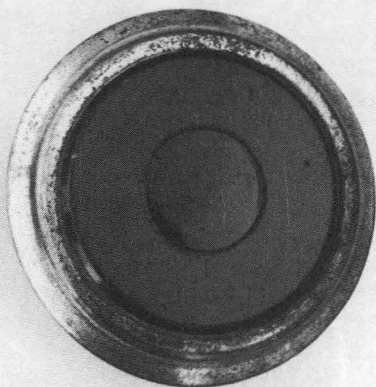
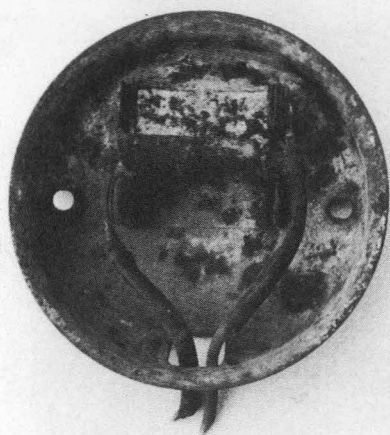
Denne artikel er derfor alene baseret på vores egne observationer - samt især studier af reservedelskatalogerne. I den forbindelse kan det nævnes, at man ikke

kommer langt med det almindelige katalog (nr. 420) i dén udgave, der dækker alle årgangene fra 1934-57; man må også kigge i de ældre kataloger.

En anden ting, der gør sig gældende er, at man - som altid, når man diskuterer hvad der er originalt - må skelne kraftigt mellem hvad der er originalt på fransk monterede og dansk monterede biler. Visse af de originale franske baglygter, har aldrig siddet på de biler der monteredes i Danmark!

Løvrigt henviser vi til artiklen om årgangene i TS nr. 63 og til artiklen "Lys og lygter" i Attraction 194/TS nr. 68.

I det følgende har vi for at lette overskueligheden nummereret de forskellige typer lygter, så vidt muligt i kronologisk orden.



## Type 1

Reservedelsnummer: 707.198 (2 pærer).

Den første type lygte. Fra 1934 og frem til september 1935, hvor nummerpladen flyttedes ud på venstre bagskærm.

**Fabrikat:** Harpon.

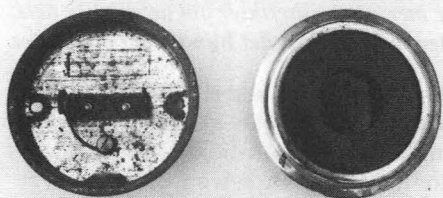
De tidlige tractioner var som bekendt strengt symmetriske - og altid forsynet med lygter i begge sider.

Denne type lygte findes i to udgaver: med to pinolpærer til henholdsvis bremse/baglyst, men også med kun én pære. Vi antager at den sidste er en stoplygte, idet der den gang kun var lovkrav om én baglygte (som skulle sidde i venstre side). Vi betragter dette som et lille mysterium, og har heller ikke kunnet finde et reservedelsnummer på varianten med én pære.

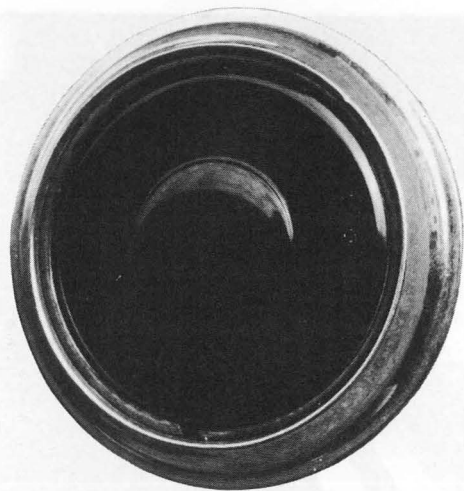
**Kendetegn:** Denne type lygte, som var nedbygget i bagskærmene (se også billedet på forrige side) har glasset kittet fast til yderringen. Yderring og glas udgør altså én enhed (solgtes under reservedelsnr. 707.198/01). Af udseende adskiller lygten sig fra den senere model, med en mere

markeret profil i yderringen.

Vi er helt sikre på, at de tidlige tractioner i Danmark var udstyret med denne type lygte, selvom den ikke figurerer i en dansk reservedelsprisliste fra 1937. (På dette tidspunkt var lygten erstattet af den senere model).



*Dette foto af en fabriksny lygte er vores eneste bevis for, at den fandtes til kun én pære. En ting, der yderligere peger på, at der er tale om en ren stoplysglygte, er at der findes en sådan blandt de senere modeller.*



## Type 2

Findes i mindst 4 udgaver, som vi her har givet følgende betegnelser:

2a)

707.210 - med 2 pærer og glas i soklen til nummerpladelys.

2b)

707.205 - med 1 stoplyspære.

2c)

707.211 - "katteøje", helt uden pære.

2d)

181.005 - som 707.210 med 2 pærer, men uden nummerpladelys.

Denne type lygter dækker i princippet perioden fra september 1935 til januar 1939.

**Fabrikat:** Harpon.

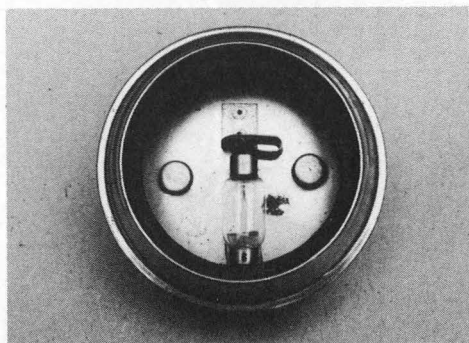
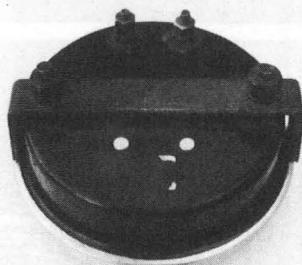
**Kendetegn:** Ligner type 1, men glasset er nu monteret i kransen med en springring, så glas og krans udgør 2 dele. Glassets diameter: 76 mm.

**Montering:** Nu bliver det lidt kompliceret. 2a er den eneste type beregnet til venstre side, altså med nummerpladelyset ud igennem soklen. Den monteredes oven på nummerpladen.

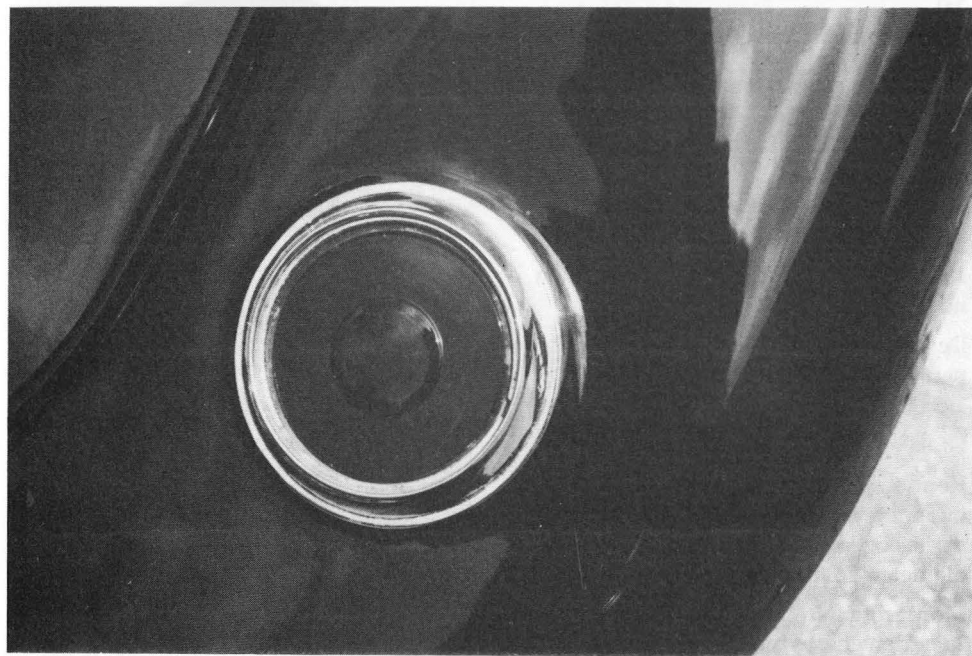
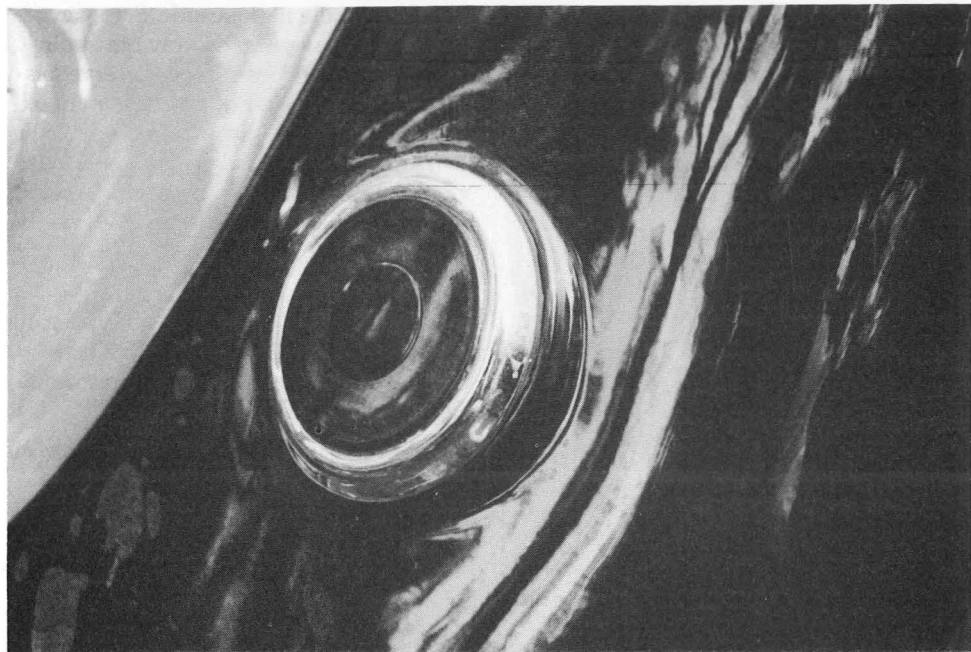
De andre er alle til højre side. Som nævnt var der den gang kun lovkrav om almindelig baglygte i venstre side. Reservedelskatalogerne fortæller os, at der frem til oktober 1937 var hul i højre bagskærm. 2b og 2c (henholdvis bremselys og refleks) må være beregnet til nedbygning i disse skærme.

2d er derimod en meget senere højremodel, der er lavet som supplement til venstrelygten 2a, den optræder første gang i kataloget fra 1945 (men det er sikkert først endnu senere, at der kom krav om to baglygter i Frankrig).

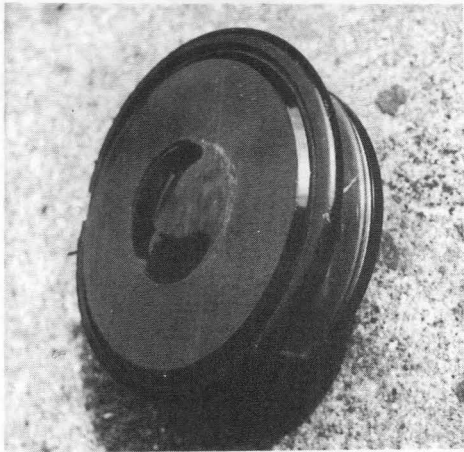
Men i hvert fald skal det nævnes at bilerne fra 1938, hvor man får pilotehjul og bredere skærme (og bagnummerplade), kun monteredes med én (venstre) baglygte.



*Øverst en lygte af type 2, set fra undersiden, med monteringsbøjle til nedbygning i højre bagskærm. Derunder type 2b med glasset fjernet.*



*Baglygterne af type 1 og 2 ligner hinanden meget, men på disse to billeder kan man godt se forskellen: På den tidlige model (øverst) har kransen en mere markant profileret facon - desuden kan man på den senere model se springringen, der fastholder glasset.*



## Type 3

Reservedelsnummer: 707.223.

Fra januar 1939 - og sikkert frem til produktionen stopper på grund af krigen.

Findes kun i denne ene type: med 2 pærer til baglys/stoplys og hul til nummerpladebelysning. Den er altså beregnet til venstre side - der var stadig ikke krav om baglys i højre side.

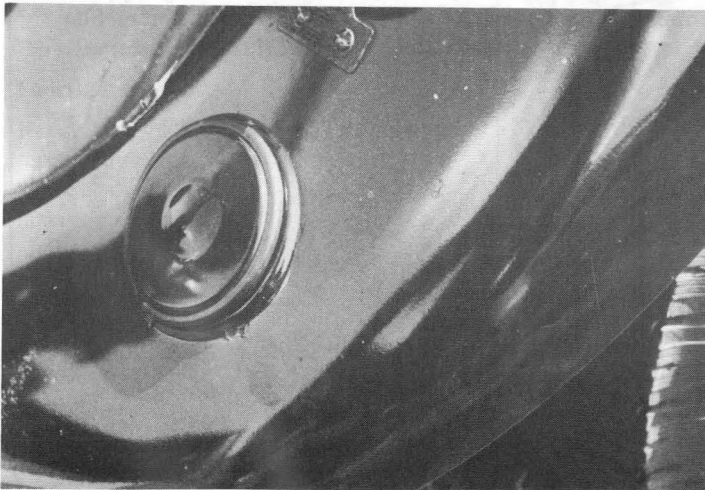
**Fabrikat:** Harpon.

**Kendetegn:** Denne lygte har større glas end de foregående; 95 mm i diameter. Det monteres til soklen med en U-formet ring, som fastgøres med et lille stykke ståltråd, præcis som på de Harpon-lygter der kom efter krigen. U-ringene på de her viste lygter er sortlakerede; måske har de oprindeligt været blanke.

Vi er helt overbeviste om, at denne type lygter aldrig har siddet på de danske biler, der på dette tidspunkt blev monteret med Bosch-lygter.

Iøvrigt kan nævnes, at der til baglygterne af type 2 og type 3 fandtes tofarvede rød/orange glas; om det skyldes et lovkrav om at bremselyset skulle være orange ved vi ikke. Men helt op i 1960'erne har det i hvert fald været almindeligt med orange bremselys på franske biler.

Her går man og tror noget! Der er kun ét O i Harpon - så det udtales altså ligesom tampon!



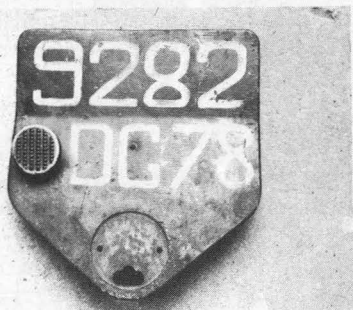
*En 1939-lygte nedbygget i højre bagskærm. Strengt taget er det ikke originalt, idet bilerne på dette tidspunkt leveredes med én baglygte. Men når man nu skal køre med to...-og så kan nummerpladebelysningen jo skinne på det flotte Michelin Supercomfort-dæk...*



## Nummerplader

Franskmændene var og er stadig i den heldige situation, at de stort set selv kan bestemme hvordan deres nummerplader skal se ud. I tractionens storhedstid blev bilerne leveret med nummerplader fra fabrikken, hvorefter man lod en skiltemaler male nummeret på. (I Danmark skruedes statens emaljeplader ovenpå).

De franske bagnummerplader til montering på højre bagskærm findes i tre modeller, som vi viser her.



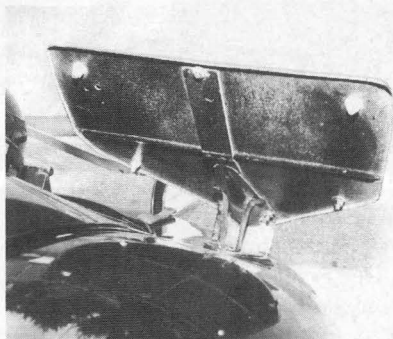
Den næste type er magen til, men bredere (345 mm). Bemærk hvordan den er forstærket på bagsiden.



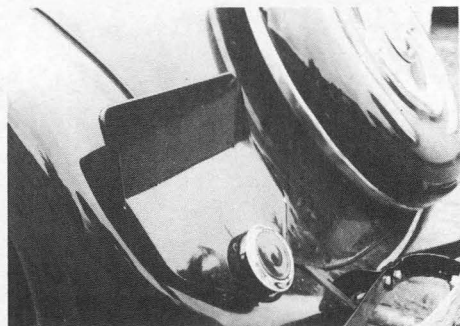
Til sidst viser vi lige, hvor elegant baglygten af type 2 er monteret på nummerpladen....

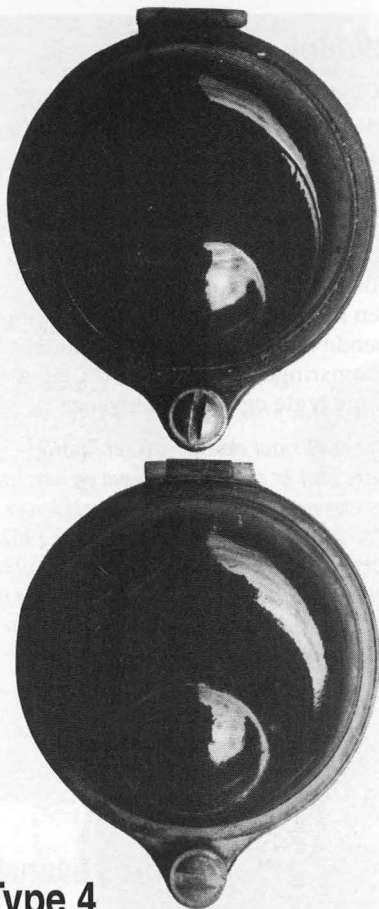
Den første, fra 1935 indtil 1938, hvor bilerne fik pilotehjul og bredere skærme.

Pladen er 300 mm bred.



Den sidste er fra 1945 til 1952, hvor nummerpladen jo sad på kuffertbagklappen. Den fine forstærkning er afløst af en lille støttestang som blev skruet i skærmen.





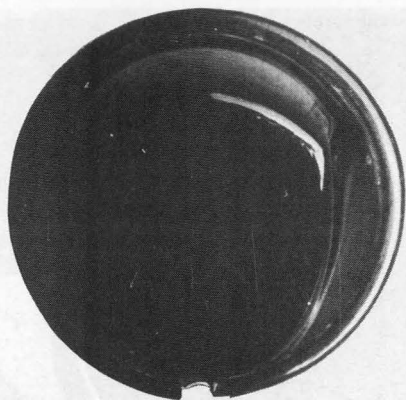
## Type 4

Reservedelsnummer 707.256.

Fra november 1945 til juli 1952.

**Fabrikat:** Neuhaus.

**Kendetegn:** I modsætning til førkrigslygternes flade glas, rager dette op fra kranzen, der øverst er hængslet til soklen og låst med en skrue forned. Glasset har afrundet form og er mindre end på de andre typer lygter. Som det fremgår af de to billeder ovenfor, findes der flere varianter af glassets indvendige profilering. Desuden findes glasset både med og uden et ufarvet felt foroven (til nummerpladebelysning). Lygtens udvendige diameter er 80 mm.



## Type 5

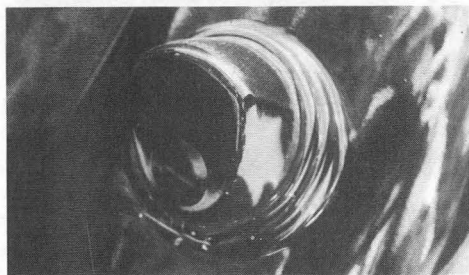
Reservedelsnummer 706.540.

Fra 1946 til juli 1952.

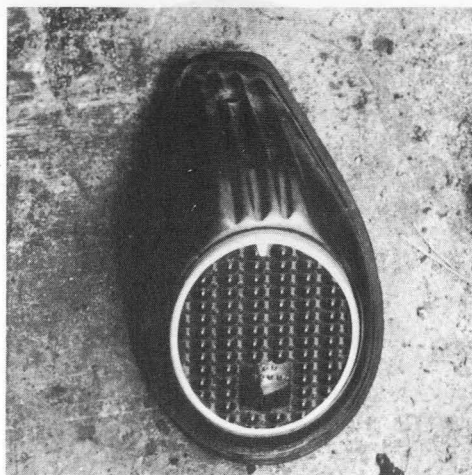
**Fabrikat:** Harpon.

**Kendetegn:** Mere skarp facon på glasset, "linsen" til bremselyset står næsten lodret. Ikke så bløde former som Neuhaus-lygten og større: 90 mm Ø. Er samlet på samme måde som 1939-lygten, med en (som regel blank og ikke sort) U-formet kranz, der holdes sammen af et stykke ståltråd.

De to typer lygter på denne side blev anvendt i flæng gennem perioden fra krigen og frem til kuffertmodellens fremkomst i 1952. Bilerne blev stadig leveret med kun én lygte, monteret på nummerpladen på venstre bagskærm.



*Ligesom Neuhaus-lygten er der også en variant af Harpon lytteglasset, der ikke har hvidt felt til nummerpladelysen. Disse varianter er helt sikkert fremkommet på et senere tidspunkt, hvor der var krav om baglygter i begge sider.*



## Type 6

Reservedelsnumre:

706.592 (venstre), 706.611 (højre).

De sidste lygter, der blev brugt til bilerne med kuffertbagklappen, 1952-57.

**Fabrikat:** Seima.

Materialet nu i det helt moderne plastic, dog med glas til "linsen". Umuligt at forveksle med andre typer...



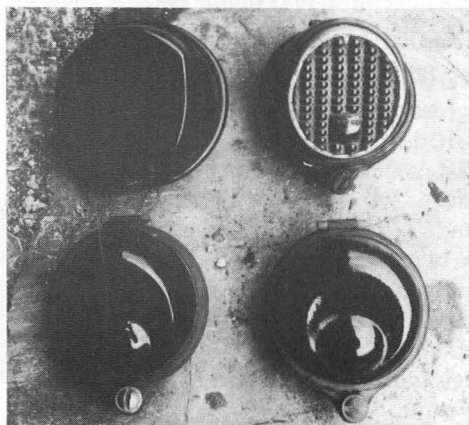
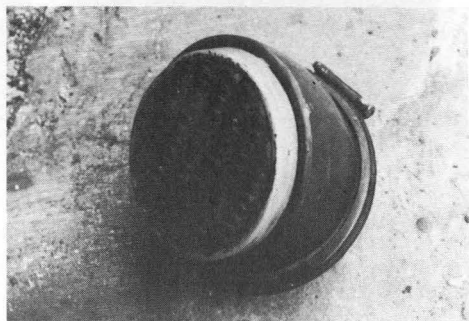
Med kuffertmodellen kom man igen tilbage til det symmetriske, med nummerpladen i midten. Seima-lygterne fulgte nu skærmenes form, hvilket jo indebærer at der er højre- og venstrelygter. I hvert fald i Danmark skulle de suppleres af ekstra reflekser. Blinklysene højere oppe er af fabrikat Axo og i samme plastic-materiale, der desværre falmede hurtigt.

## Variationer...

I det foregående skulle de gængse typer hermed være gennemgået. Men der findes med garanti mange flere baglygter, der har kunnet købes som tilbehør til tractionen.

Vi har også set flere varianter af glas, f.eks. til Harpoon-lygterne fra 1946 til 52, med mere eller mindre skulpturelle faconer. Desuden kunne man få diverse pynteringer og lignende ting - f.eks. de ret almindelige aluminiumsringe af fabrikat Robri, til den sidste type lygte og Axo blinklysene.

Herunder er et sjovt eksempel på et "uoriginal" lygte. Den er af fabrikat Seima og har samme størrelse som Neuhaus-lygten. Den er iøvrigt lavet præcis på samme måde som 1952-modellens lygter, med glas, aluminium og plastic. Den ses også øverst til højre på det nederste foto. På denne måde kunne man "modernisere" sin vogn fra før 1952...





## Danske baglygter

De typer lygter vi i vores oversigt har kaldt type 1 og 2, har begge været brugt i Danmark. Typerne 2a, 2b og 2c findes alle i den danske reservedelsprislister fra 1937, hvorimod dén vi kalder 2d jo er fremkommet senere og næppe været solgt i Danmark. Der har formentlig ikke været forskel på de danske og franske biler før 1938.

På et tidspunkt i 1938 begynder man her i landet at udstyre bilerne med baglygter af mærket Bosch: Vi ville gerne have vist et nærbillede, men må nøjes med at se på billedet af cabrioletten: det er de lygter, der er monteret på beslag af fladjern, anbragt på bagkofangeren. (De lygter, der sidder højere på skærmene er blinklys). Den franske nummerplade blev nok ikke

monteret på de danske biler af årgang 1938-39.

Boschlygterne er kombinerede bag/stoplygter, udformet som en lille "dåse" (som regel med gennembrydning til nummerpladelys) og glasset fastholdt af en todelt forkromet krans, der spændes med en skrue i midten. Disse lygter er meget almindelige, også til andre bilmærker i perioden. De findes i en nyere version uden kromkransen, men dén er nok for ny til 11'erne.

Iøvrigt kan nævnes, at Bosch leverede flere andre el-ting til dansk Citroën i denne periode: tændspoler, strømfordelere, viskermotorer m.m.

Selvom det endnu ikke var lovkrav med to baglygter, gætter vi på at alle bilerne havde to baglygter frem til krigen.

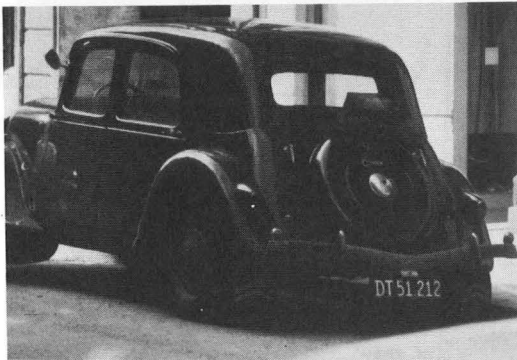
Efter krigen og frem til 1952, var der derimod kun én baglygte på de danske biler: enten Neuhaus- eller Harpoon-lygten (type 4 og 5 i oversigten). Vi ved fra fotos, at de første 11 Sport årgang 1946, der kom til landet havde Harpon-lygter på. Harpon og Neuhaus-lygter blev herefter brugt i flæng.

Da der i marts 1954 kom lovkrav om to baglygter var det til gengæld almindeligt, at man skrottede de franske lygter og i stedet satte Bosch-lygter på. To Boschlygter kostede nemlig noget mindre end én fransk lygte. Og så var de mere robuste og nemmere at skifte pærer i. I disse tilfælde var det almindeligste, at man monterede venstre lygte oven på den franske "num-

merplade". (Denne fik ofte klippet den øverste del af, så den bedre passede til de små danske emaljplader, der var skruet udenpå).

I 1952, da kuffertmodellen kom med Seima-lygterne, var de danske biler igen magen til de franske hvad angår baglygter. Seima-lygternes kvalitet var dog heller ikke for god, så mange biler kom snart til at køre med Folkevogns-lygter - og med til historien hører, at Folkevognslygterne nok har været de almindeligste på Citroën'erne når vi kommer op i 1960'erne! Ikke mindst den store model, med orangefarvet glas til blinklys.

Ser man på hvad der er originalt (hvad der sad på nye biler) ligger den største forskel mellem de danske og franske vogne altså i at de danske fra årgangene 38-39 havde Bosch-lygter på.



*Et billede af en typisk dansk 11'er, som de så ud for ikke så forfærdelig mange år siden. Baglygterne er fra Folkevogn fra slutningen af halvtredserne.*

*En anden "ikke-Citroën-baglygte", der tilsyneladende også har været almindelig på danske tractioner. Den er af fransk fabrikat (Seima?) og ligner dem der sad på Renault 4CV. Bilen tilhører Else Maria Krogsgaard - den er senere blevet restaureret med de originale lygter.*



## Mange forbehold!

Som nævnt er denne artikel baseret på forskellige reservedelskataloger. Desværre er der det kedelige ved dem, at de ikke altid er korrekte, især når det gælder dateringen. Katalogerne indeholder også modstridende oplysninger, som er et tydeligt resultat af, at man har misforstået og forvekslet lygterne. Derfor kan der også være fejl i oversigten, især for numrenes vedkommende. Dog er vi ret sikre på lygternes udseende, og på at vi har fået alle de "originale" med.

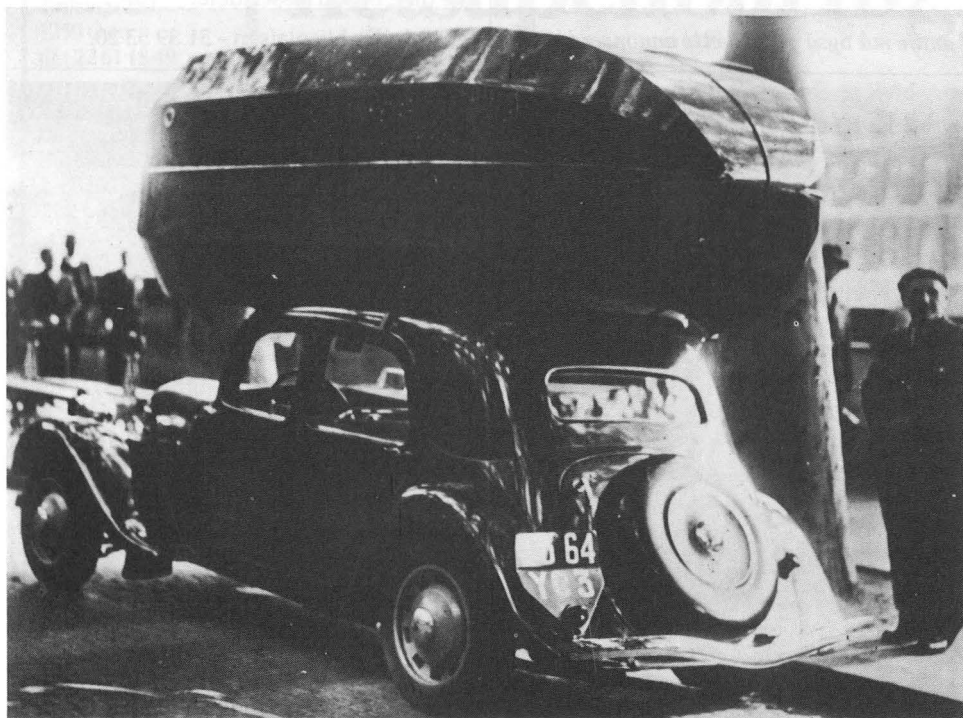
Det originale er altid diskutabelt. Hvilken type lygte skal man f.eks. sætte på højre bagskærm, hvis man har en bil der er født helt uden? Én magen til den venstre - eller

en Seima-lygte fra halvtredserne, hvor bilerne nu skulle køre med to lygter?

I Danmark kom lovkravet om to baglygter i 1954. Det kunne være sjovt at vide hvornår det kom i Frankrig, selvom det ikke har betydning for, hvordan vi idag udstyrer vores biler.

Vi vil selvfølgelig vende tilbage, hvis der skulle komme nyt i "sagen". Hvis nogen skulle have interesseret sig for baglygter og har korrektioner eller tilføjelser, vil vi *meget gerne* høre fra jer, så vi kan få det med i bladet senere!

*Torsten Vig  
(som må tilskrives æren for researchen)  
& Jens Møller Nicolaisen.*



*Ifølge katalogerne skulle Neuhauslygterne være indført i 1945. Dette foto (der naturligvis også er interessant af andre voluminøse grunde) er fundet på Det Kongelige Bibliotek og kan med absolut stensikkerhed dateres til 1941. Baglygten er en Neuhaus-lygte...*

# KØB & SALG



**Traction annoncer - sendes eller indtelefoneres til:**

Peter Juel Jeppesen, Strandgade 10B, 3.,  
1401 København K. Tlf: 31 54 14 27.

## Sælges:

Citroën GSA 1982, km: 203.000, blå. Div. nyligt monterede dele: Benzintank, gaskugler + andre hydraulikdele, bremseklodser, starter, generator, batteri, koblingskabel, blinkrelæ, udstødning. Inkl. vinterdæk.

Henv.: Gitte Klerens, tlf: 42 90 42 81.

*I andre må også gerne sætte annoncer i her!*

## Sælges:

Mange nye og brugte dele til B11 og 11 Sport. **Nyhed:** Nye kardankryds til de inderste kardanled. 300,- kr./stk.

Finn Lyster, Tlf: 86 84 72 49.

## Købes:

Diverse dele til min Commerciale (1940):

Baglygter (Type 3/1939 - se artiklen i dette nummer af bladet), mellemstykker mellem forskærme og kølergrill (med de lange horn), kølergrill, luftfilter (det lange kakkelovsrør), gode bagdøre (gerne bytte med Sport-døre). Evt. andre dele, der passer til bilen.

## Sælges:

Masser af brugte dele til TA, både mekaniske dele og karrosseridele.

Jens Møller Nicolaisen - 31 39 53 20.

