

**A T T R A C T I O N      2 2 9**

37. årgang · maj 2000



01 Oktober 1957



FABRIQUÉ EN FRANCE



DIAPOSITIVE  
Kodachrome

Kodachrome  
DIAPOSITIVE



Stenloft som 21-årig teaterdebutant i det vildeste, tiden kunne præstere inden for sportsvogne. Han fik pengene fra »Løve de nordiske vognere på Frederiksberg Teater



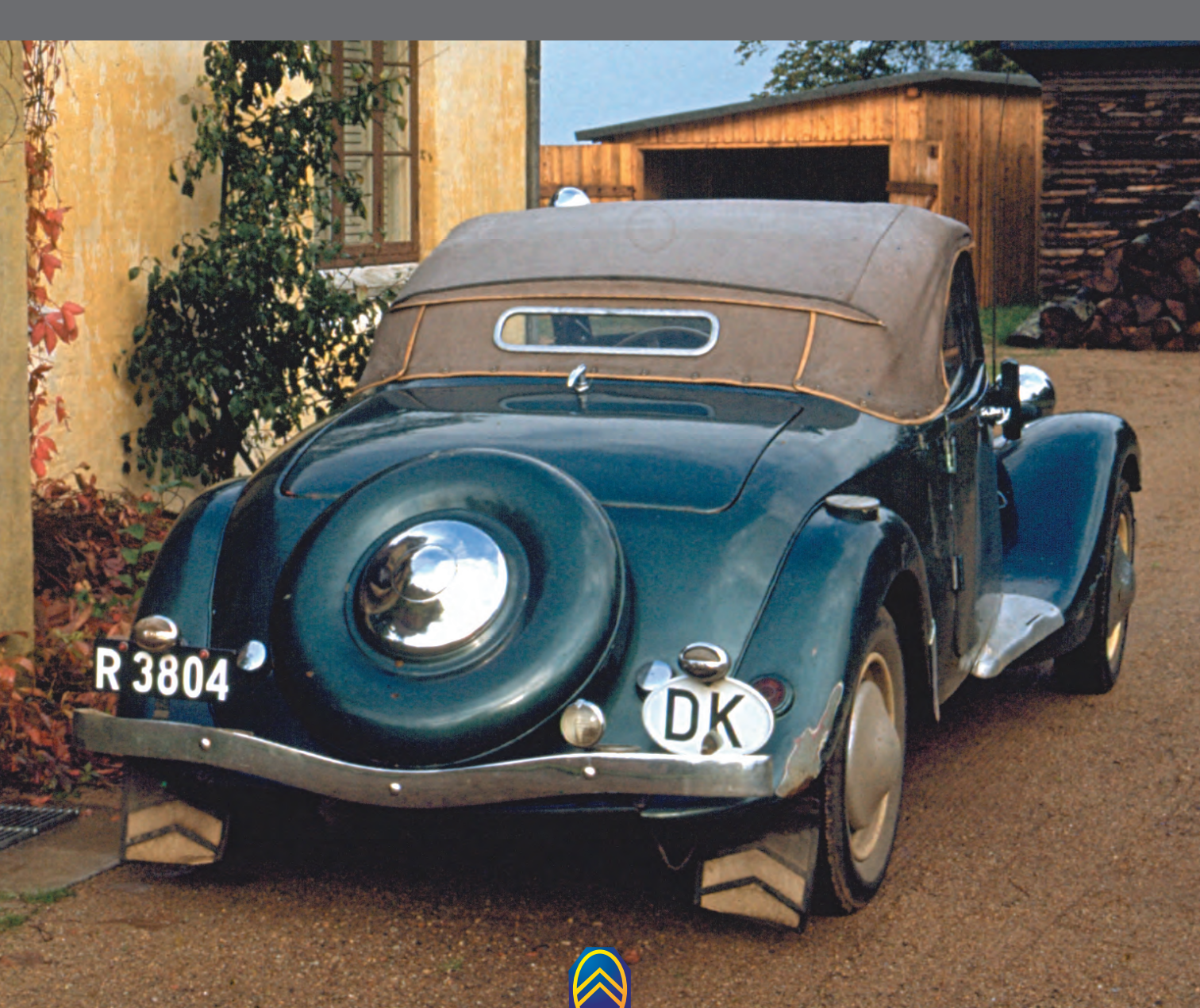
FABRIQUÉ EN FRANCE



FABRIQUÉ EN FRANCE







**A T T R A C T I O N      2 2 9**

37. årgang · maj 2000



# Aircondition uden merpris...

# Xsara



...og masser af forfriskende udstyr oveni

I anledningen af Citroën Danmarks 75 års jubilæum har vi masser af forfriskende tilbud. F.eks. den nye Citroën Xsara Innovation med ekstra meget udstyr til en samlet værdi af 20.000,- – uden merpris. Kom også ind og hør om de øvrige jubilæumstilbud i de nye Citroën

Saxo, Berlingo og Xantia Innovation modeller. Tilbudene gælder et begrænset antal, så skynd dig før de forsvinder som dug for solen. **Citroën Xsara Coupé 1.6i Innovation kun 164.997,-** 5-dørs kun 169.995,-. St. car kun 179.999,-. Ekskl. lev omk. 2.870,- og evt. metallak.

Brændstofforbrug for Xsara: 13,7 km/l.

- Aircondition m. pollenfilter
- Tågelygter
- El-ruder og -spejle
- Opvarmede forsæder
- Fjernbetjent centrallås
- Ratbetjent stereoanlæg

OPLEV HVAD CITROËN KAN GØRE FOR DIG



# ATTRACTION 229

37. årgang, maj 2000

- **Citroënisterne i Danmark**
- **Traction Avant Danmark**
- **Norsk 2CV Klubb**
- **Citroën DS/ID klubb Norge**

Attraction udgives 6 x årligt som et samarbejde mellem de 4 klubber.

Oplysninger om indlevering af stof til bladet, deadline til næste nummer m.v. findes på de enkelte klubbers redaktionssider. Klubberne er individuelt ansvarlige for klubsidernes indhold. Eftertryk kun efter aftale med de enkelte redaktioner.

Annoncepriser (kommercielle annoncer):

1/1 side: 1000,- Dkr., 1/2 side: 500,- Dkr., 1/3 side: 350,- kr.

Annoncesekretær: Ole Kjærgaard, Citroënisterne i Danmark.

(Private medlemsannoncer er gratis på klubsiderne).

Næste nummer udkommer omkring 1. maj.

Forside: Citroën 11AL Cabriolet, fotograferet i 1954.

Bagside: Flere Traction Avant cabrioletter...

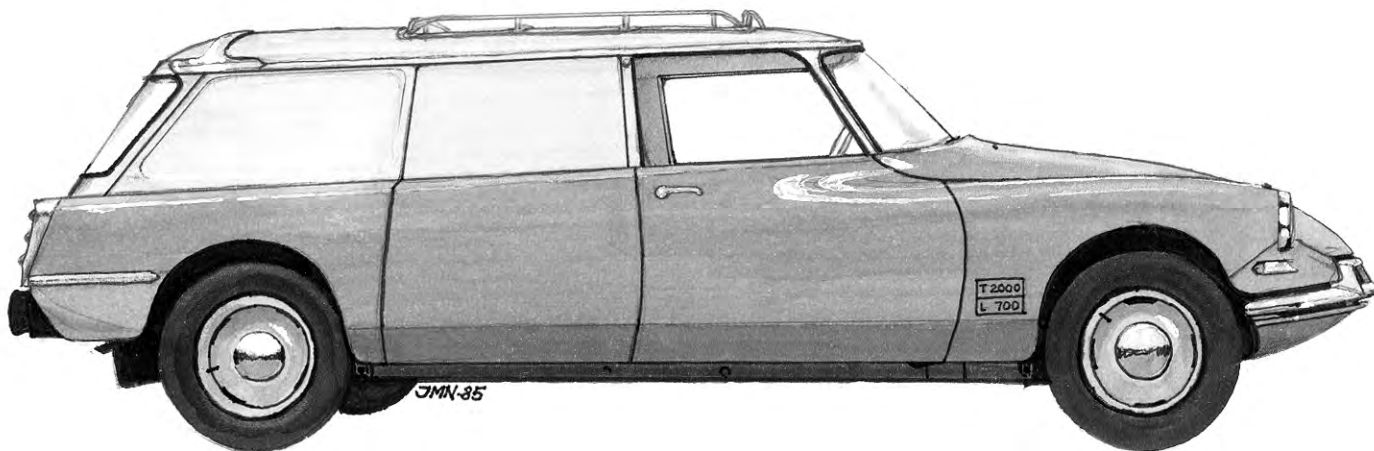


Tryk: J & R Frydenberg A/S, København.

Returadresse, adresseændringer samt henvendelser om udeblevne eller fejladresserede blade:

Danmark: Preben Petersen, Elselillevej 17, 2300 København S. Tlf: 32 55 28 25. E-mail: kartotek@citroenist.dk

Norge: Jørgen Hvalby, Ribstonveien 13B, 0585 Oslo. Tlf: 22 22 80 90. E-mail: 2cvklubb@online.no

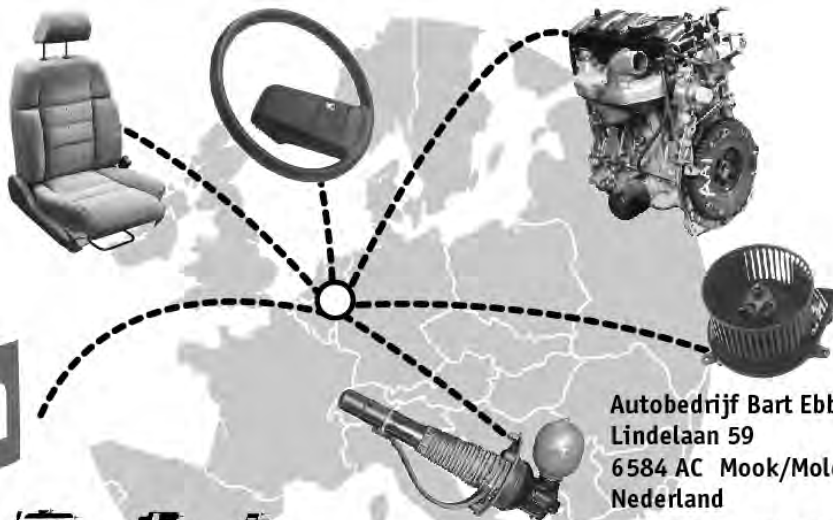


Danskbygget udgave af ID19 som varevogn, der blev produceret 1960-64 i 34 eksemplarer. Den kunne fås både som varevogn på gule plader og som "Combi", med bagsæde (men uden sideruder!) på gul/sorte papegøjeplader.

**Hurtig  
levering**  
*i hele verden  
også i Danmark!*



Brugte **Citroën** reservedele



Autobedrijf Bart Ebben  
Lindelaan 59  
6584 AC Mook/Molenhoek  
Nederland  
Tel (0031) 024 357 03 10  
Fax (0031) 024 357 03 29  
Internet [www.bartebben.com](http://www.bartebben.com)  
E-mail [info@bartebben.com](mailto:info@bartebben.com)



# TRACTION SPECIAL

## Traction Avant Danmark



### Bestyrelsen:

Formand:

**Torsten Laursen Vig**

Bakkedraget 75,  
4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.

Kasserer (indmeldelse):

**Jørgen Krogh**

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

Sekretær:

**Jens Møller Nicolaisen**

Mars Allé 6,  
2860 Søborg. Tlf: 39 69 11 40.

Aktiviteter - øst:

**Eugenio Lai**

Baldersgade 16, 2.tv.,  
2200 København N. Tlf: 35 81 68 70.

Aktiviteter - vest:

**Finn Lyster**

Smedebakken 26,  
8653 Them. Tlf: 86 84 72 49.

### Andre klubaktiviteter:

Klubbibliotek, arkiv og butik:

**Erik Hougaard**

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

Værktøjsudlån - øst:

**John Reece**

Nakskovvej 102,  
2500 Valby. Tlf: 36 30 74 02

Værktøjsudlån - vest:

**Erik Hougaard**

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

Vognregister:

**Torsten Laursen Vig**

Bakkedraget 75,  
4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.

**Hjemmeside:**

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

**Klubbens gironummer: 828-0584**

### Redaktion:

**Jens Møller Nicolaisen**

Mars Allé 6,  
2860 Søborg. Tlf: 39 69 11 40.  
e-mail: [jmn@traction.dk](mailto:jmn@traction.dk)

**Peter Juel Jeppesen**

Strandgade 10B, 3.,  
1401 København K. Tlf: 32 54 14 27.  
e-mail: [arkpeter@post4.tele.dk](mailto:arkpeter@post4.tele.dk)

- *Vi træffes også om dagen på:*

Tlf: 33 93 42 90 · fax: 33 32 35 88

Bladet udkommer 6 gange årligt; næste nummer omkring 1. juli. Deadline til dette nummer: 1. juni - med morgenposten!

Vi er meget glade for at få tekst på diskette eller pr. e-mail!

Artikler i bladet er ikke nødvendigvis udtryk for klubbens eller redaktionens synspunkter.



## Fra formanden

Vi har nu i vinterperioden i næsten 2 år haft klubmøder på Sjælland en gang om måneden på Per Bødkers værksted. I starten havde vi ingen dagsorden for møderne, men på det sidste er vi begyndt med forskellige relevante temaer for hvert møde. Meningen var at få behandlet et emne f.eks. koblingen, meget grundigt teoretisk og i praksis. Det er mit klare indtryk at temamøderne har været en succes og at flere er kommet hjem med en masse praktiske oplysninger og eksempelvis en renoveret og justeret oliepumpe. Vi vil fortsættes disse temamøder til vinter, og jeg kan kun opfordre alle interesserede til at komme og deltage.

Jeg havde igen fornøjelsen, efter at have været forhindret sidste år, at deltage i turen til Paris med Lyster-tours, og som sædvanlig havde vi en rigtig god tur til byernes by.

Retromobile-udstillingen havde 25 års

jubilæum, og det var derfor med en vis forventning om noget særligt, jeg så frem til at besøge den. Desværre blev det lidt af en skuffelse, idet flere af de handlinge, der plejer at have stand på udstillingen glimrede ved deres fravær. Det var specielt dem der handler med brugte stumper, der ikke var tilstede, og man kunne nemt få den tanke, at standene efterhånden er blevet for dyre. Det er en meget trist udvikling, da en stor del af de besøgende nok kommer netop for at besøge stumpemarkedet.

Sæsonen nærmer sig hastigt, og jeg arbejder på højtryk med mit motorprojekt, så 11eren kan blive klar til madpakketuren. Hvorfor bliver sådanne projekter altid større, dyrere og varer længere tid end man havde forudset...

Vi ses derude!

*Torsten Laursen Vig*

## Fra redaktionen

Det er mange år vi har gået og snakket om, at "man skulle se at få lavet den cabriolet-artikel" - vel vidende, at det nok ikke kun var et spørgsmål om at lave én artikel. Men at artiklen i dette blad, der kun handler om den første berømte serie, måtte deles, så 2. del kommer i næste blad, havde vi nu ikke forestillet os!

Både Torsten Vig og Preben Buchhave kom rigtigt ud af starthullerne - og især Preben, der ellers primært har plejet andre interesser i de senere år, fik øjeblikkelig gnisten tilbage igen. Han har med en urolig ihærdighed genoptaget de gamle spor efter tidligere cabriolet-ejere og fundet frem til utrolige fotos.

Vi kan allerede nu afsløre, at der i 11. time er kommet endnu flere gamle billeder af Jørgen Kjærs bil - dem vil vi naturligvis også vise i næste blad, hvor jeg også er sikker på, at der allerede vil være kommet nye ting - supplerende oplysninger og korrektioner til artiklens første del.

Dét tager vi med - den endegyldige historie har vi for længst opgivet at skrive. Men vi håber, at flere føler sig delagtiggjort i vores sjove detektivarbejde og også føler sig inspireret til at "forske"...

På grund af cabrioletterne har vi besluttet at et par andre indlæg får lov til at ligge over til næste blad. Vi håber at alle har forståelse for det.

God fornøjelse med læsningen!

*-red/jmn.*







## Invitasjon til norsk sommertreff

Traction Norvege og ID/DS klubb Norge arrangerer landstreff 2000 i området Grenland, til byen Skien, Telemarks hovedstad.

Arrangementet finner sted Nr. Himmelfartshelgen, første uken i juni, med ankomst torsdag den 1. juni og hjemreise 4.juni.

Skien er en hyggelig by som stammer fra middelalderen (de påstår å være 1000 år, noe som feires mens treffet pågår), men er like kjent for å være den byen Henrik Ibsen vokste opp i. Beliggenhet er ca. 135 km. sør for Oslo, på vestsiden av Oslo-fjorden. Korteste vei for våre svenske og danske venner kan være via ferje til Larvik, og deretter ca. 35 km sørover.

Litt om programmet (dette kan bli endret noe)

Torsdag 1.juni: Ankomst morgen.  
Flere valgmuligheter denne dagen.

Bli kjent-kveld.

Freitag 2.juni: Båt-tur med M/S Victoria ( gammel slusebåt bygget 1882) Telemarksvassdraget i 2 \_ time fra Lunde til Ulefoss i naturskjønne omgivelser med 12 slusekammer.

Båtturen er et alternativ og betales av deltakerne.

Rebusløp med overraskelser

Årsmøter for ID/DS-klubb Norge og Traction Norvege

Lørdag 3.juni: kl.0900 Grenland Veterantvognklubb arrangerer loppemarked (alle bilmerker). Ta gjerne med løpper.

kl.1200 Vi stiller ut alle bilene på sentral plass i SKIEN, 1000årsjubileumsbyen. Opplev Skien på egen hånd.

Kvelden: Fest-middag med premieutdeling for deltakerne i rebusløpet.

Søndag 4.juni: Frokost og hjemreise.

Detaljer omkring treffet med priser/innkvartering/påmeldingsfrist vil bli utsendt etter hvert.

Er du interessert, ta kontakt med :

Trond Haugen  
Engerbakken 2B  
3946 PORSGRUNN  
tlf. priv 35554727  
e-post trond.haugen@skk.no

Inge Walle  
Nybergvn.7  
3737 SKIEN  
tlf. priv. 35592476  
e-post ingolav@frisurf.no

### Klubmøder i Roskilde

Møderne finder sted i værkstedet hos Per Bødker, Elisagårdsvej 16, Roskilde. Hver den 2. fredag i måneden kl. 19.30.

*Tilmelding normalt ikke nødvendig. Alle er velkomne!*

### Forårsskovtur!

Datoen for den årlige skovtur på Sjælland er ændret til søndag den 14. maj. Vi mødes kl 9.00 hos Torsten og Lene i Roskilde. Tilmelding i god tid på 46 32 17 62.

### Lokalmøde

Hos Olav Fredslund Jensen, den 3. juni. Desværre er programmet ikke nået frem inden bladet gik i tryk - kontakt derfor Olav m.h.t. indhold, tilmelding etc.

### Sommertræf i Norge

1-4 juni - se invitationen her på siden!

### Svensk sommertræf i Pinnarp

10-12 juni. Se invitationen i sidste blad. Magnus Lahi har meddelt at tilmeldingsfristen er 1. maj!



### TAD Sommertræf 2000

Næste års træf finder sted i weekenden den 18-20. august på Tranum Kursus- og Feriecenter, midt i Jammerbugtens barske natur...

### Epoque Auto Lyon

- finder sted i dagene fra den 9-12. november.

# Tidlige TA-cabrioletter i Danmark

## SIDSTE PARISER-CHIC!

351.174

351.176

351.178

*Denne artikel håber vi er en begyndelse - ikke bare på en artikelserie om de danske TA-cabrioletter - men også på historien om de tidlige biler, der med garanti ikke er færdigbeskrevet med denne ene artikel!*

Igennem mange år - længere tilbage end klubbens start - er vi flere, der mere eller mindre systematisk har samlet historisk materiale om bilerne. Det er efterhånden blevet til en hel masse - som vi synes alle skal have glæde af nu, for vi bliver jo aldrig færdige alligevel. Men det er også vores håb, at vores skriverier her i bladet vil inspirere andre til at indsamle oplysninger, gamle fotos og lignende - og at vi på denne måde, med alles hjælp, kan komplettere historierne om bilerne.

### De første cabrioletter i Danmark

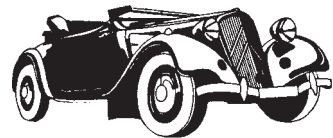
Der har jo altid være en særlig interesse omkring cabrioletterne. De er både smukke, eksotiske og sjældne. Navnlig tre biler har altid været kendt i klubben, i hvert fald blandt de historie-interesserede medlemmer. Dette til trods for, at én af dem ikke har været her i landet i siden første halvdel af halvfjerdserne. De tre biler er af type 11AL og har stelnumrene 351.174, 351.176 og 351.178. Bilene er altså lige gamle - i samme serie og stelnumrene indikerer, at det er biler fra 1934. Og selvom vi ved, at bilerne først

er blevet indregistreret i begyndelsen af 1937, kan vi være temmelig sikre på, at det drejer sig om de første cabrioletter i Danmark.

351.174 ejes idag af Fritz Trøst Hansen, 351.176 af Curt Nileman i Sverige - men er vel bedst kendt fra sin sidste danske ejer, Henning Mortensen i Silkeborg. 351.178 er Jørgen Kjær's.

### Begyndelsen

Der er igennem tiden blevet gættet meget på, hvorfor i hvert fald to af de tre biler først blev indregistreret i 1937, når de nu har 1934-stelnumre. De første danske (lukkede) tractioner kom hertil i begyndelsen af september 1934. (Model 7B præsenteredes formentlig fredag den 14. september 1934 i Park-teatret i København). Dette er sent i forhold til mange andre europæiske lande, hvilket skyldes en dansk/fransk handelskrise, der var så alvorlig, at den danske Citroën-fabrik en årgang var truet af lukning. Forhandlingerne med myndighederne endte med en løsning, der indebar at bilerne var nødt til at indføres som halvfabrikata og samles med dansk arbejdskraft. I et udklip fra "Auto" (KDAK, sept. 34) fremgår det at Citroën stort set også kun indførte de komponenter til bilerne, der ikke kunne fremstilles her i landet.



Hvornår salget for alvor kom i gang herhjemme er lidt uklart, det er sikkert sket i de første måneder af 1935 - og altså i høj grad danskfremstillede biler. Det har nok primært været model 7B og 7C og 7S. Men ingen cabrioletter.

Til gengæld fandtes cabrioletterne ganske tidligt i Frankrig. Den 15. juni 1934 tog både Cabriolet- og Coupémodeller priser hjem ved Concours d'Elegance i Paris. Blandt andet har man herfra set et billede af en lys bil, der i den grad ligner Fritz Trøst Hansens (351.174).

### Mystik

Spørgsmålet er så, hvad bilerne foretog sig, fra den dag stelnummerpladen blev sat på på fabrikken, til den dag de blev solgt i Danmark til den første ejer. Det er svært at vide! Noget kunne tyde på, at cabrioletterne i højere grad end de lukkede vogne var produceret i Frankrig, og at man derfor, på grund af handelsrestriktioner havde svært ved at få lov til at importere dem hertil. Men hvis bilerne har været færdige i Frankrig allerede i 1934/35 kunne de jo være blevet solgt dér.

I Danmark havde man i den første tid sikkert travlt med at systematisere produktionen/samleprocessen af de almindelige



CITROËN – 2 AAR FORUD!



DEN NYE "11" LUKSUS-SEDAN  
3,28 M HJULAFSTAND  
3 PLADSER FORAN, 3 BAGTIL

EN NY, STØRRE CITROËN!

TYPE "11" • PLADS TIL HELE FAMILIEN  
Vægt 1.150 kg • Benzinförbruk 11 Liter paa 100 km • 115 km i Timen

### Ny Økonomi-Rekord sat af „Danmarks økonomiske Vogn“

Naturligvis har Citroën "11" alle de samme revolutionerende Egenskaber, som i 1935 har gjort Citroën "7" til den store Salgs-Sukces i Danmark, nemlig:

**Førhjulstræk:** En Op-  
levelse i Kurverne, paa  
glatte og vaade Veje!  
En paa alle Punkter fuld-  
endt Konstruktion!

**Topventilmotor:** Med  
affragelige Cylinder, fri  
for Slitage, økonomisk  
og kraftig.

**Hydrauliske Brem-**  
**ser:** Stærste Kørsels-  
sikkerhed.

**"Monocoque"-Kon-**  
**struktion:** Chassis-  
Rammen er overlædig-  
gjort, 3' Gang stærkere  
end Staalbarosseri paa  
Chassis!

**Et overdaadigt Ud-**  
**styr:** Overdimension af  
Superkomfort Ringe,  
Securitaglas overalt,  
Panserlag o. s. v.

**Torsionsfjedring:**  
Fjedringen af 1935! Spørg  
Citroën-Ejeren!



En elegant „11 Sport“ Cabriolet!  
Nogle Eksemplarer ventes: 2 4 Pladser, 2  
Liters Motor, Lüks-Udstyr, ægte Løder!  
Sidste Pariser-Chic!

Kun Citroëns nye Konstruktioner - nu velprøvede og anerkendte - tillader at opnaa saa megen Komfort og denne helt nye Kørselsikkerhed med saa smaa Driftsudgifter!

# CITROËN

Automobiles CITROËN A. S. Sydhavngade 16 • Kontor og Fabrik • Stort Service-Værksted  
25 Forhandlere og 60 Service Værksteder Landet over. — God Citroën-Service Europa rundt!

lukkede biler - og man kan nemt forestille sig at der har været specielle problemer forbundet med at færdiggøre eventuelt tidligt importerede cabrioletter - f.eks. med at fremstille eller skaffe dele til dem, hvilket også kan have forsinket salget.

Citroëns store finansielle krise i hjemlandet har måske også spillet en rolle. Der kan sikkert findes flere gode forklaringer - og der er selvfølgelig én der er rigtig, måske i kombination med en anden. Vi kender den bare ikke.

### Announcen fra 1935

Salgsannoncen, der blev indrykket i KDAK's "Auto" og FDM's "Motor" i hhv. juni og juli 1935, giver et lille fingerpeg, nemlig at den første cabriolet på dette tidspunkt endnu ikke var landet i Danmark. Som det ses, ventes på dette tidspunkt nogle få eksemplarer hjem. Vi kan jo antage, at annoncen refererer direkte til serien på de tre (eller flere) biler. Gætter vi nu lidt videre - f.eks. på at leverancen blev forsinket et halvt års tid, nærmer vi os dét tidspunkt, hvor tractionmodellen for alvor begyndte at slippe af med sine børnesygdomme. Forsinkelsen kunne være fra fabrikken i Paris - eller, hvem ved, måske har bilerne stået og glanet i Frihavnen og ventet på særlig taldbehandling. Der er flere mulig- heder.

Herefter skulle bilerne så omkring en færdiggørelse på Citroëns fabrik i Sydhavnen - og dette på et tidspunkt, hvor de var ved at blive teknisk forældede i forhold til deres lukkede medsøstre. Nu kommer vi til at kigge på de tre bilers tekniske udrustning!

## 351.174, 351.176 og 351.178 teknisk

Cabrioletterne har sikkert været temmelig dyre, og man kan undre sig over, at det overhovedet har været muligt at sælge en traction uden tandsstangsstyretøj så sent som i 1937. Men sikkert er det, at bilerne både teknisk og kosmetisk var "opdateret" i forhold til 1934-modellerne. I den forbindelse kunne det selvfølgelig være særdeles interessant at vide, i hvor høj grad bilerne har været klargjort i Danmark! Nærstudier af bilerne - og af de billeder vi har, har afsløret følgende afvigelser. Listen er selvfølgelig ikke komplet og måske heller ikke 100% korrekt.

### Fortøj:

På både 351.174 og 351.178 sad der inden restaureringen den type fortøj, der i reservedelskataloger mv. kaldes *stade 1*. 351.176 er oprindeligt monteret med et *stade 1 bis* fortøj. Det er nyere type fortøjer, beregnet til teleskopstøddæmpere, man stadig til det gamle styretøj. Ifølge Citroën-kilderne burde de alle være forsynet med det ældste fortøj med friktionsstøddæmpere.

### Bagtøj:

Alle tre har krydsformet bagaksel - og ikke den rørformede bagaksel, som alle tractionerne ellers havde haft frem til omkring september 1935.

### Motorophæng:

Her er bilerne udrustet med ophæng af system *Lemaire*, kendt fra alle nyere tractioner, med spiralfjedre i siderne og gummirodsen bag på motoren. Det er ikke sikkert dette er en modernisering, idet

bilerne godt kan være født med dette ophæng og ikke det gamle *moteur flottant* - flydende ophæng. Men i givet fald er disse tre cabrioletter nogle af de allerførste med det nye ophæng, da der i Frankrig stadig eksisterer en (lukket) vogn med stelnummeret 351006, og den har *moteur flottant*.

### Lyskontakt:

Der er meget der tyder på at de tre biler ikke har haft det ældste tændingslås- og lyskontaktsystem på instrumentbordet og midt i rattet, men den senere modernisering med den toarmede lyskontakt, *Comodo*, på ratstammen og tændingslåsen monteret på en lille plade i instrumentbordet symmetrisk med gearskiftet.

### Kølergrill:

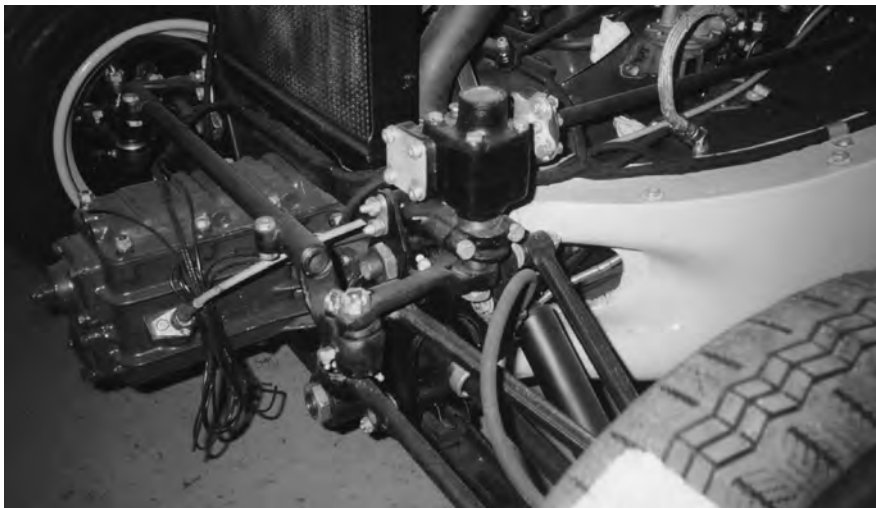
I hvert fald nogle af bilernes kølergrill var tilsyneladende forsynet med udvendi-

ge chevroner, bag kølergrillen, som sandsynligvis var den gamle af messing. Men bilerne er født med flade lygteglas i forlygterne, svarende til årgang 1934, ved nysalget i 1937.

### Karosserierne:

Karosserinumrene ligger ca. 1000 højere end hvad der normalt svarer til stelnumrene - eller sagt på en anden måde: karosserierne er nyere end svarende til stelnummeret. Hvorfor det er sådan, kan vi umuligt vide. Men karosserierne er fra fabrikken beregnet til teleskopstøddæmpere og har i de bageste inderskærme profileringer, der svarer til nyere vogne. Altså er karosserierne faktisk "for nye" i forhold til stelnumrene.

Men hvorfor har man så på fabrikken sat et 1934-nummer i bilerne? En gåde!





## De tre? biler...

Indtil nu har vi nøjedes med at konstatere, at der mindst kom 3 stk. af de tidlige 11AL cabrioletter. Det store spørgsmål er naturligvis - hvor mange kom hertil? Det må betragtes som mere end sandsynligt, at der har været flere. Hvad med 351.175 og 351.177? - eller kom der flere endnu? Vi har en del fotos, hvor vi med sikkerhed kender bilernes identitet - og næsten lige så mange fotos af biler, som vi kun ved meget lidt om - og som i nogle tilfælde kunne være én af de tre, men ligeså godt en fjerde eller femte bil.



# 351.174

### K759 - Ludvigsen 1937-39

Bilen blev indregistreret 1. gang den 25/2-1937 i København under nummer K759 og var da cremefarvet.

Den tilhørte familien Ludvigsen - vi har indtil for nylig antaget, at det var arkitekt Arne Ludvigsen, der ejede vognen, men det er der nu lidt uklarhed om.

Bilen findes afbildet i både KDAK's medlemsblad "Auto" og i FDM's Motor i marts 1938. Anledningen er en 5 måneder lang tur i bilen, hvor Arne Ludvigsen og Frue bl.a. kørte gennem Tyskland, Czekoslovakiet, Østrig, Jugoslavien, Grækenland, Italien, Schweiz, Frankrig og England. Efter hjemkomsten tog de rundt og gav foredrag om den lange tur, hvor især Jugoslavien blev deres store oplevelse.

PJJ har talt med familien Ludvigsens daværende nabo, Arne Villefranche, der

Arkitektfrue Ludvigsen i K759 fotograferet under turen i Jugoslavien.  
Foto fra KDAK's Auto, marts 1938.

passede bil og hus, når fam. Ludvigsen var bortrejst.

Arne Ludvigsens far, Valdemar Ludvigsen, startede "Hellesens Fabrikker" sammen med Hellesen i begyndelsen af århundredet. Hellesen var opfinderen af tørbatteriet og Ludvigsen var sælgeren og manden der satte dem i produktion. Oprindeligt hed firmaet "Hellesen & Ludvigsen".

Valdemar Ludvigsen havde to sønner: Arne, der altså blev arkitekt - og Børge, der senere blev direktør i Hellesen. AV husker at familien købte Cabrioletten, men ikke hvem - og han husker også historien om Arne og Fruens tur gennem Europa.

Sent i 1939 var det imidlertid broderen Børge og hans kone Edith, der kørte galt med Cabrioletten; en alvorlig ulykke som Edith Ludvigsen fik varige mén af. Formentlig blev bilen solgt på dette tidspunkt.

Børge Ludvigsen købte herefter en lukket 11BL 1939, sort med gule hjul (!). Denne bil overtog nummeret K759, men kørte kun nogle få måneder før den blev oplodset på grund af krigen. Efter krigen kom den igen ud at køre. Børge Ludvigsen købte i 1946 endnu en 11 Sport (som AV husker var noget mere "skrabet") der blev indregistreret under det helt unikke nummer K2. Fru Edith fortsatte med at køre i K759 op igennem halvtredserne.

◀ Da Henning Mortensen i 1960'erne ombyggede sin bil (351.176) til en 1938-model fik han det gamle forøj tilovers. Senere købte Per Bødker det, og nu sidder det på Fritz Trøst Hansens bil (351.174). Foto taget under færdigrestaureringen i marts 1994 (jmn).

**Huller i ejerlisten**

Hvor bilen kom hen efter familien Ludvigsen i 1939 ved vi ikke. Ej heller hvor omfattende den blev skadet ved ulykken og hvem der reparerede den.

Den 1/9-1955 er der udskrevet en toldattest i Lemvig (hvilket ikke nødvendigvis medfører, at bilen har kørt der).

Preben Buchhave har haft kontakt med en ejer, Ole Vinkel fra Ringkøbing, der omkring 1960 købte bilen på en tankstation af en mekanikersvend. I 1962 skal bilen være solgt til John Hilmar Christensen, Ringkøbing, senere Jørgen Bøssen, Esbjerg, der skal have solgt den videre til sin lillebror. Det er uklart hvem, men én af disse ejere har haft bilen registreret den 23/12-1963 i Skjern under nummer DS24141. Disse nummerplader afleveres den 12/9 1964, men samme dag registreres bilen til murerarbejdsmand John Hilmar Christensen (der således ejer bilen for anden gang) under nummer DP24425.

Disse oplysninger har vi fra bilens registreringsattest, der også fortæller at bilen blev afmeldt igen få måneder efter, den 6/1 1965. JHC har fortalt at bilen herefter stod længe hos en mekaniker, Anders Jørgensen i Ringkøbing. Til sidst blev den flyttet til en mark ved lossepladsen i Ringkøbing.

At vi kan vise disse tre fotos er noget af en tilfældighed. De er taget i efteråret 1964 af en tilfældigt forbigående Citroën-entusiast - der tydeligvis har kørt i 2CV. Bilen ejedes af John Hilmar Christensen, Ringkøbing, og har på dette tidspunkt sandsynligvis været rød.





I stedet for at ende sine dage på marken blev den imidlertid solgt til en Københavner der annoncerede efter Citroëner med kaleche i Jyllands-Posten. Københavneren var Erik Keldsted, der vist ikke behøver nærmere præsentation i disse spalter. Bilen skulle laves til køberens kammerat som var læge.

Registreringattesten har iøvrigt været en erstatningsattest, for på bagsiden findes et stempel, hvor "genpartens rigtighed bekræftes" af Motorkontoret i Ringkøbing, den 4/11 1966. Så mon ikke det er dette tidspunkt Keldsted overtager den...

#### **Så meget er sikkert...**

Omkring årsskiftet 1966/67 kom bilen altså til Keldsted, som på daværende tidspunkt havde ansat en ung ingeniørstuderende ved navn Schønning, der ejede/ overtog bilen. Fra ham overtog Per Bødker bilen i 1974.

Per Bødker havde bilen stående i næsten 20 år; den var i meget ringe stand og i en længere periode skåret over i to halvdeler for at spare plads. Per restaurerede bilen karrosserimæssigt og solgte den i 1993 til Fritz Trøst Hansen, der har restaureret den færdig og fået den malet i den oprindelige cremefarve. I 1994 havde den TAD-debut på Sommertræffet i Sæby, indregistreret under nummer PT42725.

Forrige år, da det blev muligt af få historisk korrekte nummerplader, har Fritz fået det oprindelige nummer K759.



Bilen fotograferet af PJJ i Per Bødkers indkørsel - som den så ud da Per solgte den til Fritz Trøst Hansen i 1993. Forinden havde Per udført en imponerende renovering af bilen, især plademæssigt, med et omfattende svejsearbejde og sandblæsning af karrosseriet og samtlige pladedele.

351.174

25.02.1937	Ludvigsen	København	K759
1939	?		
01.09.1955	?	Lemvig?	(ny toldattest)
1960-62	Ole Winkel	Ringkøbing	?
1962...	John Hilmar Christensen	Ringkøbing	?
?	Jørgen Bøssen	Esbjerg	?
23.12.1963	J. Bøssens lillebror	Skjern	DS24141
12.09.1964	John Hilmar Christensen	Ringkøbing	DP24425
1966	Erik Keldsted	Hareskovby	ej reg.
1966/67	Schønning		ej reg.
1974	Per Bødker	Roskilde	ej reg.
1993	Fritz Trøst Hansen	Kr. Hyllinge	PT42725
1998	do.	do.	K759

Ejerlisten for 351.174, såvidt vi kan konstruere den. Den præges unægtelig af et stort hul fra 1939 til omkring 1960, bortset fra, at det ser ud til at bilen er kommet til Jylland en gang i 50'erne.

Fritz Trøst har fortsat restaureringen med samme høje standard som Per Bødker lagde op til - og de gamle fotos i Auto og Motor fra 1938 har hjulpet til at bilen idag fremstår meget original. Her får den gas på strad under Fanø-løbet sidste år.





# 351.176

## Usikkerhed

Denne bils historie er knapt så velbeskrevet, og vi har ingen sikre oplysninger om dens første mange leveår - heller ikke eksakt dato for dens første indregistrering.

Først i 50'erne begynder vi så småt at kunne følge den - oplysningerne er sparsomme og usikre.

På baggrund af fotografierne og forskellige oplysninger, kan vi med nogenlunde sikkerhed påstå at det er denne bil, der i 1954 ejes af H.K. Ravn-Mortensen, som har sendt os de 5 helt utroligt flotte lysbilleder af bilen med indregistreringsnummeret R3804.

Ravn-Mortensen så i sommeren 1999 en artikel om Peter Juel Jeppesens cabriolet

i Berlingske Tidende og ringede uopfordret(!), da han "selv havde haft sådan en bil".

Han har skrevet til os om R3804, at han i sommeren 1954 købte vognen af en kendt mekaniker i Silkeborg for 5.500,- kr. (Dette vil vi efterforske - mekanikeren var kendt, fordi har solgte brugte biler og hvert år deltog i Rallye MonteCarlo!). Han





havde kun bilen i et årstid - den var i "miserabel forfatning" og blev solgt 1955 til en forsikringsmand.

Når vi gætter på at bilen er 351.176 skyldes det billederne, hvor vi kan se at mange detaljer stemmer overens med andre billeder. Bilens dørhåndtag er ikke de originale, men identiske med dem på E2522 og R1394. Afviservingerne (mrk. Arrow) og skærmladerne understøtter desuden teorien om at det er samme bil.

Billedet med nummer E2522 kommer fra Orla Wendshøj. Billedet af bilen er, forudsat at det altså er den samme bil, taget senere end billederne fra Ravn-Mortensen. Nu er bilen tofarvet sort/gul og ifølge notaterne genopbygget efter en større skade.

At bilen med nummer R1394 er identisk med E2522 er næsten sikkert. Den har været malet i mellemtiden og har nu fået

blinklys på. Bagskærmenes pynteplader er udskiftet og bilens lakering ændret, idet skillelinien mellem de to farver på motorhjelmen er forskellig på de to billeder - men stadig de samme (uoriginale) dørhåndtag og nu også nogle ret karakteristiske sidespejle på forskærmenene. På billedet kan man se, at højre stolpe til vindskærmen er repareret - måske efter fjernelse af søgelygten, der ses på billedet af E2522.

Ejeren af bilen med nummer R1394 er Leo Rasmussen, Galten. Han husker bl.a. at han efter en skade lagde tin på venstre bagskærm. Han har iøvrigt haft ialt 3 cabrioletter, de to andre var formentlig Normaler.

Men altså - igen: At de ovenstående, især de første to, er samme bil - alias 315.176 er kun velbegrundet teori - som vi dog indtil videre tror på.



Billederne af R3804 var den direkte årsag til, at vi gik i gang med at lave denne artikel! Det er synd vi ikke kan vise dem alle i farver. De er alle taget i 1954 og kvaliteten er helt usædvanlig. Zoomer man ind på detaljerne, kan man næsten se hvilke farver bilen tidligere har haft, samt mange andre sjove detaljer. Det er tydeligt, at bilen er godt ramponeret. De uoriginale sideruder har en facon, der bevirker at kalechen dårligt kan nå ned til bilen. Billedet ved skoven er taget i juli måned ved Himmelbjerget. Bemærk også den elegante påklædning!

Vi har ingen sikre dateringer af billederne på næste side, men alt tyder på at de viser samme bil, i viste rækkefølge.

Øverst har den registreringsnr E2522 - billedet har vi fra Orla Wendshøj. Der er usikkerhed om ejer-skabet. Bemærk forresten, at der holder en 11 Sport varebil på gule plader længst til højre.

Nedst et senere billede, hvor bilen er blevet frisket lidt op med maling, hvide dæksider etc., og afviservingerne er blevet erstattet af Ermax-blinklys. Måske har alt glimmeret i virkeligheden dækket over, at bilen ikke var i ret god stand...



Samme bil? Se blot på dens detaljer og udstyr. Spejle og lygter - og dørhåndtag. På det nederste foto ses på forrudestolpen en tydelig reparation. Mon ikke den skyldes at man har fjernet søgelygten, der ses på det øverste billede....

351.176

### Henning Mortensen

Nu er vi 100% sikre på, at det også er 351.176 vi taler om. Henning Mortensen købte bilen af en mekaniker på en Esso-tankstation i Vejle i 1960. En ung mand havde indleveret bilen hos mekanikeren i håb om at få den lavet, men det blev opgivet. Bilen var et vrag og blev handlet for 400,- kr.

Henning Mortensen restaurerede bilen i perioden 1965-70, hvorefter den efter mindst 10 års "pause" blev indregistreret under nummer BZ44377. HM har bekræftet fundet af Leo Rasmussens tinspartling af venstre bagskærm, hvilket sammen med andre oplysninger altså peger på, at den er god nok - at det også er 315.176 under R1394/ Leo Rasmussen. Bilen blev under istandsættelsen ombygget med brede skærme, pilotehjul, tandstangsstyretøj etc., så den nu fremstod som en 1938-model, og malet i en lys gul farve.

Henning Mortensen var medlem af den svenske B11-klub og deltog med bilen flere træf, heriblandt klubbens sommertræf i 1972, der fandt sted i Danmark - i Silkeborg! Så vidt vides var Henning Mortensens og Erik Schultz' "Rosa", den grønne Normale, omkring 1970 de eneste



## 351.176

kørende cabrioletter i Danmark og Sverige, og de tiltrak sig stor opmærksomhed.

BZ44377 med Henning Mortensen ved rattet, fotograferet kort tid efter færdigrestaurering/ombygning som 1938-model med Pilotehjul og tandstangstyretrøj etc. Billedet er taget ved et træf i Sverige og bag den ses Henrik Lundbergs legendariske hvide Normale cabriolet - en bil vi vender tilbage med en artikel om!

Når man ser på billedet herunder, forstår man pludselig, at vi som Citroën-entusiaster efterhånden er så gamle i gårde, at vi er en del af historien. Der er jo gået næsten 30 år siden det blev taget - se bare de langhårede unger med deres islændere...





## Til Sverige

I 1975 solgte Henning Mortensen bilen til en Jörn Mölbjerg i Karlstad Sverige. Næste ejer skulle være en ophugger i Arvika nord for Karlstad ved navn Johansson. Oplysningerne her er usikre - ingen af de to var medlemmer i klubben eller havde bilen registreret. I 1996 købte Curt Nileman bilen i Värmland, Curt er nu i gang med at re restaurere den. Først var det meningen at beholde den i sin nuværende skikkelse, men det forlyder, at planerne nu går på at føre den tilbage til det oprindelige. I 1999 kunne man se bilen ved festligholdelsen af Citroëns 80-års jubilæum i Stockholm.

1954	H. K. Ravn-Mortensen	Skanderborg	R3804
?	Orla Wendshøj?	Kolding(!)?	E2522
?	Leo Rasmussen	Galten	R1394
?	En mekaniker hos Esso i...	Vejle	
1960	Henning Mortensen	Silkeborg	-
1970	do.	do.	BZ44377
1975	Jörn Mölbjerg	Karlstad, Sverige	ej reg.
?	Johansson, ophugger	Arvika, Sverige	ej reg.
1996	Curt Nileman	Stockholm	ej reg.



Kigger man på ejerlisten over 351.176 er der en del usikkerhed. Dels er der hele begyndelsen, som vi ikke kender - og dels er der ret beset lidt tvivl om forbindelsen mellem den øverste og nederste del af skemaet. Vi er næsten 100% sikre på at R1394 er rigtig - og måske lidt mere tvivlende mht. de øverste to ejere.

Med nummer E2522 er der ingen sikre oplysninger om hvem der ejer bilen, men Preben Buchhave forsøger p.t. intensivt i sagen! Måske er billedet taget i anledning af at Orla Wendshøj, Erling Holm eller Christian Sørensen - lige har hentet den til Jylland fra Sjælland?

Måske får vi svarene og kan vende tilbage med opfølgning i et snart nummer af bladet.

351.176, der nu ejes af Curt Nileman i Sverige, fotograferet af Carl-Jakob Söderqvist ved Citroëns 80-års jubilæumsarrangement i Stockholm, i august 1999.

Bilen fremstår fuldstændig som da Henning Mortensen ejede den - på trods af at der er gået 25 år!

351.176



# 351.178

## De første ejere

Denne bil, der idag tilhører Jørgen Kjær er den vi ved mest om - ikke mindst takket være Preben Buchhaves utrolige ihærdighed med at skaffe oplysninger og fotos i løbet af den seneste måned - i forbindelse med denne artikel!

Af toldattesten kan vi se at bilen blev indregistreret 1. gang den 6/2 1937 til direktør Johs. E. Bay, Tommerup på Fyn. Næste ejer er Citroënforhandler H.P.

Larsen i Odense, der får bilen indregistreret i sit eget navn den 26/7 1938. Desværre kender vi ikke nummerpladerne.

## Chr. Kirkeløkke

Allerede den 15. november samme år følger den 3. ejer på listen, snedkermester Chr. Kirkeløkke, Odense der får reg.nr. M2783. Preben har snakket med enken, der oplyser, at bilen var kvik at køre i, men noget kold! Familien beholdt trofast bilen frem til 1956.

Se en flot bil! Billedet kommer fra enken efter dens 3. ejer, Chr. Kirkeløkke, der havde den fra 15/11-1938 og frem til en gang i 1956. Vi kan se, at den har metallakering (stålgrå iflg. en senere ejer) - og på trods af, at den på dét tidspunkt hvor billedet blev taget, tydeligvis har brugt mindst ét sæt fordæk helt op, kan vi vist godt gå ud fra, at bilen har set nogenlunde sådan ud, da den var ny! Bemærk også de blanke ringe på hjulene. Hvis ikke sideruden var drysset ned i døren er det ikke sikkert billedet nogensinde var blevet taget, og problemet er sikkert hurtigt blevet klaret...

Herunder endnu et billede fra Chr. Kirkeløkke - bare flot! Bemærk nummerpladen med vulstkant. Dens placering - og nummerpladelygten - har vi set på andre tractioner fra 1937...



Mon ikke bilen blev solgt til Ford-forhandler Fehr i Odense. I hvert fald er det her den næste ejer, forstander Niels Dullum køber den samme år. Reelt tilhørte den imidlertid Niels Dullums søn Martin, der havde job i Randers. Forældrene syntes, at det var en god idé at han havde bil! Martin Dullum husker bl.a. at bilen var stålgrå med rød kaleche! På et tidspunkt kom den desværre også i nærkontakt med et vejtræ. Bilen blev solgt, igen til Fordforhandleren i Odense, omkring 1958(?), og Martin Dullum tog til Amerika.

Her slutter navnene på toldattesten og bilens videre historie er kommet for dagen ved at gå baglæns fra nutiden.

## Ærø

I 1958 ejes bilen i et havlt års tid af Jørgen Krull i Marstal på Ærø. Indregistreringsnummer O5750. Jørgen Krull har ikke så god erindring om bilen, men han husker at den blev købt af - og solgt tilbage til Rasmus Kristensen, der boede i samme gade i Marstal. Rasmus Kristensen havde taxavognmandsforretning og var desuden kørelærer. Faktisk blev cabrioletten en årgang brugt som skolevogn!

Efter oplysningerne om årstal, kan vi gætte på at Rasmus Kristensen har købt bilen hos Fehr i Odense - men der kan godt gemme sig en ukendt ejer eller to derimellem.

Hvem Rasmus Kristensen solgte bilen til, da han solgte den for anden gang, ved vi ikke. På toldattesten findes oplysning om at bilen den 27/5 1960 var indregistreret under nummer OH20991. Altså i Svendborg - men vi har ikke noget navn.

## Aage Andersen

Men i 1962 ejes bilen af Aage Andersen, Marstal, så nu er den tilbage på Ærø. Aage Andersen var maskinarbejder på Marstal Bådmotorfabrik og havde bilen i 5 år, under nummer OR20287. Fra hans datter har vi tre meget fine billeder af bilen - de to ovenikøbet i farver! Vi kan se at bilen er sort med røde sider og rød kaleche i et materiale, der mest af alt ligner voksduk!

351.178





Ren provinsidyl på disse billeder, som vi har lånt af Aage Andersens datter! Det er Hr. Andersen selv, der sidder i midten på det øverste billede, der er fra 1962.

De to andre billeder er fra 1965. Bilen har ét fladt og ét rundt forlygteglas på billedet herover. Gæt vovsens navn....



I 1967 køber Theis Himmelstrup fra Gudme bilen af Aage Andersen - for 700,- kr!

Bilen skifter nummerplader - vi har et billede, men det er desværre ikke til at se andet end en del af nummeret: \*\*2\*529. Theis Himmelstrup fik siderne af bilen malet grønne. Han havde bilen i et par år.

Næste ejer er Theis Himmelstrups svoger, Christian Lyngborg, der overtog bilen i 1969. I de første år brugte han den meget og havde den med sig, da han var udstationeret som sergent i Rensburg i Tyskland. Her var bilen registreret på eng-

elske militærplader (DS810B). Senere tog han til Grønland og bilen kom hjem på fødegården på Ærø, hvor den blev stillet i et hjørne af en ladebygning.

Den næste ejer kender vi godt - Jørgen Kjær overtog bilen i 1982, hvor den stadig var i ganske god stand. Frem til 1984 gennemgik den en let restaurering, hvor meget af det originale blev bevaret og svejsearbejdet var begrænset. Med udgangspunkt i stelnummeret forsøgte Jørgen at føre den tilbage som årgang 1934 - som Jørgen skriver - "vi var jo ikke klogere på daværende tidspunkt". Det vil ikke være nogen større opgave at ændre den, så den kommer til at fremstå som da den blev solgt til Direktør Bay. Jørgen har planer om at vi skal se bilen ved næste sommertræf!



351.176 fotograferet mens Theis Himmelstrup havde den - mellem 1967 og 1969. Her er den grøn og det ser ud til at kalechen er udskiftet. Begivenheden ser ud til at være et veteranbil-løb.

Dette foto er fra laden på Ærø, hvor Lyngborg opbevarede bilen. Det er taget i 1981 af Peter Juel Jeppesen, der havde fundet frem til den og forsøgte at købe den - men han fik ikke fat i Christian Lyngborg.

Jørgen Kjær var heldigere, få måneder senere.

351.178



351.178 er absolut den af de tre biler, der igennem sin levetid har været i bedst bevaret tilstand - den lange periode hos Chr. Kirkeløkke er sikkert én af årsagerne. Cabrioletterne havde det med ofte at skifte ejer og beskrives ofte af de tidligere ejere som værende "i elendig forfatning".

Det er kun småhuller der ses i ejerlisten til højre - og så vidt vi kan bedømme det, er antallet af ejere - 11-12 stykker - relativt lavt!

Man kan ivoirigt læse om Jørgens oplevelser med bilen i "Stafetten" i Attraction nummer 165, fra 1989.

---

En meget glad Jørgen Kjær viser nyherhvelsen frem i 1982. Bilen har stadig Lyngborgs engelske nummerplader på....



TAD-sommertræf 1984:  
Bilen efter restaurering  
fotograferet ved Clausholm  
Slot og netop hjemkommet  
efter en vellykket tur til  
Frankrig....

351.178



06.02.1937	Direktør Johs. E. Bay	Tommerup	1. reg...
26.07.1937	Citroënforhandler H.P.Larsen	Odense	?
15.11.1938	Snedkermest. Chr. Kirkeløkke	Odense	M2783
	Fehr (Ford Odense)		
29.02.1956	Niels Dullum (Martin D)	Odense	?
	Fehr (Ford Odense)		
?	Rasmus Kristensen	Marstal	?
1958	Jørgen Krull	Marstal	05750
	Rasmus Kristensen	Marstal	
27.05.1960	?	Svendborg	0H20991
1962	Maskinarb. Aage Andersen	Marstal	0R20287
1967	Dyrlæge Theis Himmelstrup	Gudme	••2•529
1969	Christian P. Lyngborg	Marstal	? (DS810B)
1982	Jørgen Kjær	Hadsten	LC20364 (1984)

351.178

Stelnummerpladen samt en forhandlerplade fra H.P. Larsen i Odense.

H.P. Larsen har helt sikkert solgt bilen fra ny, men altså også selv haft den i ca. halvandet år.



## Læs i næste blad:

Her slutter denne del af artiklen om de tidlige cabrioletter i Danmark. Vi håber, at få afklaret nogle af spørgsmålene inden vi skal til at lave det næste blad. Alle oplysninger har stor interesse!

**Men vi glæder os også til at præsentere "de ukendte" - vi har hele 7 mere eller mindre uidentificerede tidlige Sport-cabrioletter! Alle helt tidlige modeller, med symmetrisk instrumentbrædt og to benzinstuder....**



Materialet som danner baggrund for artiklen er indsamlet af:

Preben Buchhave, Torsten Víg, Peter Juel Jeppesen og Jens Møller Nicolaisen. Teksten sammenskrevet af jmm.

Supplerende fotos fra Carl-Jakob Söderqvist og Henrik Lundberg samt en mængde nuværende og tidligere cabriolet-ejere. Vi takker for alle bidrag!

# Retromobileturen 2000

Ja, så fik vi igen overstået uge 7 i Paris. Og så forventer I vel, at jeg skriver nogle bevingede ord herom. Ja, ja, da. Efter at have vredet hjernen over ? flaske Raphael, har jeg fået tankerne vendt tilbage til byernes by og alle vore dejlige rejseledsagere. Det er jo utroligt dejligt, at ca. halvdelen af deltagerne er en fast garde, der har været med alle gange, og at de bliver ved med at bakke os op, og melde tilbage om deres dejlige oplevelser. Det er vi meget glade for, og det gør, at vi gider igen til næste år.

I år blev bussen fyldt op på nær 3 pladser, men det kan jo skyldes, at Finn og jeg for en gangs skyld ikke havde vore børn med. Det var en lidt underlig fornemmelse, så hvis vi blev observeret lidt kåde, sååå.....

Bussen blev, igen, ført af kyndige hænder. Lars og Lars, selvfølgelig. Et par rigtige guttermænd, der efterhånden kender os og det meste af bussens besætning rigtig godt. Faktisk er de slet ikke ansat hos Pan Bus længere, men de tager gerne fri fra deres egentlige arbejde, for at køre for os. Hatten af for det. I år var Finns lillebror også med. Han er også turistbuschauffør og hedder (naturligvis) også Lars. Så han skulle jo sidde oppe foran, så han kunne se efter, om det hele gik rigtig til. Og hvis noget gik galt, ville det jo blot være Lars' skyld. Men der var selvfølgelig ikke noget, der gik galt. Tværtimod gik det hele så godt, at vi ankom til hotellet 1 time før beregnet.

Det måtte være kompensation for sidste år, hvor vi var 9 timer forsinket pga. det dårlige vejr. Der var heller ingen der havde taget skade af "sovepillen" fra aftenen før. "Sovepillen", dvs. irsk kaffe, var i år ekstra raffineret i kraft af kandispinde, som Pia og Claus havde medbragt.

I år havde Finns lønningsbogholder valgt at tage med. Nu ville han se, hvad Finn brugte alle sine penge på. Så måske er der basis for en lønforhøjelse - HM? Til gengæld måtte vi undvære Solveig. Hun havde desværre været udsat for et grimt uheld i januar - så hendes knæ syntes ikke hun havde lyst. Det var rigtig synd, men vi sendte et God-bedring-kort til hende.

For første gang var Eva og Hans Henrik fra Ålborg med. Eva havde arrangeret et gavekort til turen, som Hans Henrik fik til sin 40 års fødselsdag tidligere på året (NB: gaveide til manden der har alt), og det var mit indtryk, at de havde forberedt sig ganske godt. I ugen før afrejsen ringede Eva for at høre, om der var badekar på alle værelserne. Det mente vi, da vi aldrig havde observeret andet. For så ville hun medbringe afslappende duftolier til badet. God ide. Heldigvis fik de et værelse MED badekar, for fredag kom Inge Søggård og spurgte, om hun måtte låne vores badekar, da de IKKE havde et sådan. Selvfølgelig måtte hun det. Så med en sjat af Evas rosenduft og champagne serveret af Finn, fik hun lov at ligge og slappe af en ? times tid.

Kort forinden havde Benny været omkring med 3 øl under armen. "Om han kunne få lidt massage på sine ømme rygmuskler?" Joh da. Nej, nej, vi er IKKE ved at blive gamle, blot lidt havarede.

Nå, men tilbage til onsdag, hvor vi ankom kl. 11 til det sædvanlige dejlige hotel, som dog var ved at blive gjort endnu dejligere med nye farver og tæpper på trapperne, osv. Det bar vi gerne over med. Jeg synes oven i købet, at håndværkerne fik lavet ekstemt meget, de få dage vi var der, efter fransk standard, hvor der ikke plejer at være så meget der haster.

Kl. 14 tog Finn de "nyankomne" med på metroundervisning. Det blev dog en kold fornøjelse, da de undervejs oplevede et uvejr, der bestod af både blæst, regn, hagl, sne og torden. Så de var godt forfrosne, da de kom hjem. Lena Vig og jeg benyttede tiden til at smutte op i stofbutikkerne, for at se om vi kunne finde det samme stof, som hun havde købt af for 2 år siden til gardiner. Det kunne vi. Så nu kan de få gardiner i alle vinduerne i det nye hus i Roskilde. Vi fandt godt nok også så meget andet lækkert stof, så da vi skulle med elevatoren op i hotellet, var vi nær ved at sidde fast, fordi vi ikke kunne få dørene op igen (typisk fransk elevatorindretning). Det grinede vi så meget af, at vi måske skulle overveje lidt bækkenbundsøvelser!!

Onsdag aften kørte vi den sædvanlige byrundtur. Man bliver aldrig træt af at se

# Retromobileturen 2000

Paris i aftenbelysningen. Da vi gjorde holdt ved Eiffeltårnet bredte der sig et sandt orgie af blitzlys ned over det - et ubeskriveligt og fantastisk syn.

De kom også også og spurgte, hvordan vi havde fået det arrangeret.

Torsdag var Store-Retro-dag. Herrerne mødtes i foyeren kl. 10 iført varme jakker og slunkne tasker (hvis man nu fandt noget, man ikke kunne leve foruden). Kun Hans Henrik viste sig at være ægte, dansk viking iført kortærmet T-shirt, som iverigt var hans standardpåkledning resten af turen. Man er vel kommet sydpå!

De fleste af pigerne tog til Reciproque - en forretning, der handler med genbrugs-designertøj. Dog syntes jeg ikke priserne var genbrug - og desuden havde de klippet knapperne af jakkerne, m.m. Men det var da meget sjovt at se - og røre - ved de fine Kenzo-kjoler.

Fredag havde Yrsa arrangeret tur til Versailles. Det er jo et imponerende bygningsværk med en lige så imponerende historie. Helt legalt må man kun færdes på Versailles iført professionel, betalt guide, men vores chauffør, Lars Offeresen, var ganske glimrende som sådan. Han er et omvandrende leksikon i fransk kultur og historie. Og det skulle vise sig, at Elisabeth og Bernt Bowitz også kunne historien til fingerspidserne. Så da vi fik verftet alle japanerne og deres kameraer væk, var der rigelig plads til os.

Vinterens storme havde dog også gjort et vældigt indhug i parkens træer. Vi kunne således ikke komme ned og se "Den lille landsby", da der var spærret af pga. det væltede træer.

Under vores spadseretur rundt på Versailles, fik jeg i øvrigt hilst på øret af major H. Poulsen (Erik Schultz gode ven, der gjorde turen til fods tværs gennem Paris sidste år), at Erik havde LOKKET ham til at gå hjem fra Retromobile den foregående dag. "Men det gjorde jo ikke så meget, da der var passende vandingssteder"!

Fredag aften havde nogle af os besluttet at gå på Moulin Rouge. 11 pers. var vi. Peter Dahl og frue havde taget initiativet og bestilt bord til os, til både middag og forestilling. Maden var ikke så imponerende, prisen taget i betragtning. Det var til gengæld showet. Vi fik plads helt oppe ved scenekanten, så både fjer og perler fløj ned i hovedet på os, når de dansede rundt. Jo, det kan bestemt anbefales. På vej hjem måtte vi lige frekventere den engelske pub, som er hotellets nabo. Her kunne man få alle tænkelige engelske ølmærker og en temmelig god irsk kaffe. Det var godt, der ikke var så langt hjem. Men sent blev det.

Men hvis man i øvrigt savnede selskab om aftenen, når man var kommet hjem fra en af de mange hyggelige restauranter, skulle man blot gå til KARLEKAMMERET. Dvs. Viggo, Benny og Henrik Rasmussens

værelse. Her var der altid socialt samvær, hvor man kunne vende dagens oplevelser over en øl eller et glas vin. Og hos hvilket som helst andet rejseselskab kan man det, spør' jeg bare? (reklame).

Lørdag var pakke-sammen-dag. Her undrer man sig IGEN over, at man aldrig kan begrænse sig. Bagagen blev læsset i bussen kl. 10, og herefter skulle vi klare os selv til kl. 21. Her skal det i øvrigt bemærkes, at selv om reglen siger, at vi skal være ude af værelserne kl. 10, så har hotellet ved flere lejligheder vist sig fra en behagelig side. Hvis nogle har været trætte, syge eller på anden måde "nedkørt", så de altid fået lov til at beholde deres værelse til vi skulle køre hjem. Herligt.

Men langt de fleste klarede sig igennem med endnu en gang Retromobile, loppe-markeder, butikker, museer, m.m.

Vejret generelt var koldt, VANDKOLDT. Så det gik hårdt ud over cafeerne, butikkerne og Visakortet (det minder mig om, at jeg skal i banken og bestille et der er vandkølet!!! til næste gang). Her skal jeg lige bemærke at Torsten Vig blev observeret i et STORMAGASIN med et forpint udtryk i ansigtet. UHA.

Nå, men hvis vi ellers kan få bussen fyldt op til næste år, kører vi naturligvis igen i uge 7.

*Irma Lyster*





## Rettelse! Mere fra de gamle fotoalbum...

I sidste nummer af vort organ viste vi ovenstående billede af en 11 Sport under nænsom afbørstning. Desværre er der undtagelsesvis sneget sig en fejl ind i teksten, idet vi åbenbart har modtaget oplysninger der passer til en anden bil!

Jørgen Krogh reagerede heldigvis prompte, så vi her kan afdække fragmenter af den sande historie om Y12404.

Bilen er solgt den 12/2 1949 hos forhandler Groth i Haderslev til læge Westergård i Ødis Bramstrup.

Nummerpladen må være blevet udskiftet, da den oprindelige har været med handsker på - hvilket jo også fremgår af billedet med de livsnydende mennesker og den lille engelske bil..

Af de gamle papirer fra forhandler Groth fremgår det, at bilen var brungrå - desværre kan vi jo ikke gengive billederne her i farver, men campingbilledet er faktisk et farvebillede - og selvom farverne er blege af tidens tand, kan vi se at den har røde hjul.

Dr. Westergård ses på billedet af en anden bil, der i papirerne betegnes som årgang 1944. Men denne bils stelnummer er 214.631 (motornr. FM03792), hvilket

fortæller at det drejer sig om en 7C Eco, årgang 1939.

Forklaringen kan muligvis være, at tyskerne under krigen have konfiskeret vognen. Efter krigen kunne familien afhente resterne af den på Staldgården i Kolding, hvor Gestapo havde hovedkvarter - hvorefter den blev genopbygget.

Da Dr. Westergård købte 1949'eren, blev den gamle 7C givet i bytte hos forhandler Groth.

Oplysningerne kommer iøvrigt fra den unge mand med børsten, som er søn af Dr. Westergård og iøvrigt hedder Jens Christian.

Y12404 findes stadig - den har stelnr. 518.270, motor nr. AM5113 - og tilhører vort medlem Johnny Jærggård i Randers.

Redaktionen takker ærbødigst for såvel fotos som information!

-jmn





# KØB & SALG



Gratis annoncer! Kontakt din redaktion!

## Sælges:

Citroën 11 Sport 1950, restaureret, flot stand, hvid.

Pris 68.000,- kr.

Henv.: Svend Erik Lauth, tlf: 86 66 12 85.

## Sælges:

Citroën SM 1974, 73.000 km. Samme ejer fra 1978-2000. Excelent etat.

Pris 125.000,- sek.

Citroën CX GTi 1986, 150.000 km. Sortgråt indtræk som nyt. Dårlige bagdøre og -skærme, evt. til dele.

Pris 12.000,- sek. eller bud.

Henrik Lundberg, Helsingborg.

Tlf: (+46) 42 91 163.

## Sælges:

Citroën CX Athéna 1979/80, Sølvmetallic. Kun kørt 115.000 km. Utrolig flot bil, der bør restaureres! Kun lidt rust. Blå/sort kabine som ny. El-soltag. Gode dæk, ny udstødning. Sælges på grund af pladsmangel.

Pris 3.000,- kr. ell. højeste bud

Citroën CX 20RE Break 1987, noget rust, men synd at skrotte. Rustfrie rør - god motor. Lang bil.

Pris 1.000,- kr. (Vær hurtig - ellers skrotter jeg den alligevel!!)

Jens Møller Nicolaisen, tlf: 39 69 11 40.

jmn@traction.dk

## Sælges:

4 stk. nye Michelin X 185x400 til 15six ell. Familiare/Commerciale.

(Dækkene er købt i 1995, men opbevaret under ideelle forhold).

Pris kun 6.000,- kr.

Jens Møller Nicolaisen, tlf: 39 69 11 40.

## Sælges:

Hjælp... konen vil have en motorcykel.

Derfor:

Citroën 15six 1953 sælges. Kørende stand, på plader, men lidt arbejde må forventes. Sælges til fornuftig pris (forhandlingsgrundlag 60.000,- kr). Nye dæk 185x400.

Jørgen Kjær, tlf: 86 98 31 77.

## Sælges:

Citroën 11 Sport fra 1952 med kuffert sælges. Sort med gule hjul. Indtræk som nyt. Indregistreret og køreklar (skal dog synes i maj i år). 2 nye dæk medfølger. Motor og fortøj har gået under 10.000 km efter renovering. Pris 80.000 kr.

J. Mariager

Erantisvej 1, 9990 Skagen

Tlf.: 98442515, mobil: 40142254

## Sælges:

Citroën 11 Normale 1953. Komplet men meget rustarbejde må påregnes.

Citroën 2CV varevogn 1962. Stand ukendt. Kommer hjem i uge 18.

Finn Lyster

86847249

Irma@post11.tele.dk

## Sælges:

Tre-egeret rat

To-egeret rat

Luxus-rat

Bagruderamme til cabriolet

1 sæt heldækkende forkromede Robri navkapsler

to bagklapper før 52

Topstykker til 7A, 7C, og 11

Hjælm til 11 sport

Kølergitter til 11 sport

1 god højre forskærm

2 halvsmalle bagskærme

Reservehjulsdæksel

Original donkraft med sving

1 sæt Marchall forlygter TP397

2 gearkasser

5 koblingshuse

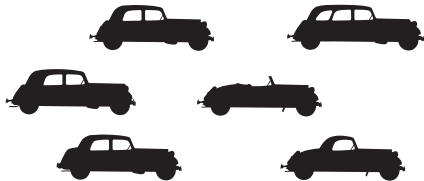
Motor og gearkasse årgang 38.

Endvidere mange nye og nyfremstillede reservedele til Traction

Finn Lyster

86 84 72 49

Irma@post11.tele.dk



Les Traction Avant  
**CITROËN**