

TRACTION AVANT - SÉCURITÉ



“7”

“11”

CITROËN



ATTRACTION 250

41. årgang · november 2003





# TRACTION SPECIAL

## Traction Avant Danmark

### Bestyrelsen:

Formand - indmeldelse:

**Torsten Laursen Vig**

Bakkedraget 75,  
4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.  
e-mail: tlv@traction.dk

Kasserer:

**Carsten Thylgård**

Villa No. 3, "Domaine des Jasmins"  
1233 Chemin de L'Espagnol  
F-06250 Mougins, Frankrig.  
Tlf: +33 4 93 69 93 85.

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:

**René Christensen**

Holmemarksvej 28, Taulov,  
7000 Fredericia.  
Tlf/fax: 75563209 (bedst aften).

### Andre klubaktiviteter:

Klubbibliotek, arkiv og butik:

**Erik Hougaard**

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

Værktøjsudlån- øst:

**John Reele**

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

**Peter Juel Jeppesen**

Halvtolv 23 st. th.,  
1436 København K. Tlf: 32 54 14 27.  
e-mail: peter@byplantegnstuen.dk



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

Vi er meget glade for at få tekst i digital form. Artikler i bladet er ikke nødvendigvis udtryk for klubbens eller redaktionens synspunkter.

## Fra formanden

Efter det meget vellykkede træf i Ålborg vil jeg gerne sige tak til træfgruppen i Nordjylland, for det fremragende arrangement. Der var alt, hvad man kunne ønske sig til et træf, hyggelig indkvartering, god mad, godt selskab, godt vejr og en masse andre gode ting. Det var også hyggeligt at hilse på nye medlemmer, der havde valgt at deltage.

Næste år er der som bekendt ICCCR-træf i Interlaken i Schweiz, og derfor bliver der lavet et minitræf i Roskilde på Sjælland d. 18 -20. juni. Jeg er selv en del af træfgruppen og vi håber at få lavet et minitræf i stil med de tidligere i Odder (1995) og Brønden (1998).

Vi har nu brugt meget tid hos Told og Skat, og har fået et væld af oplysninger om danske tractioner, primært fra før krigen. Det er også lykkedes at finde oplysninger til ejere af tractioner, hvor papirerne er bortkommet, således at de nu kan få en erstatningstoldattest, og dermed også en registreringsattest. Desværre overgår arkivet hos Told og Skat pr. 1. november til Landsarkivet i Ballerup, og dette vil nok gøre det lidt mere besværligt at søge. Men trods alt bliver det bevaret for eftertiden.

Vi ses derude.

*Torsten Laursen Vig*



## Sommertræf 2004

"Roskildeafdelingen" vil hermed gerne indbyde til minitræf i Roskilde d. 18 – 20 juni næste år.

Da det er et minitræf, har vi valgt at leje os ind på Roskilde Camping ved Roskilde Fjord. Her vil der være mulighed for enten at bo i hytte eller medbringe eget telt/campingvogn. Selve træffet vil være lidt mere primitivt end vi er vant til, men vil være helt i samme ånd som de tidligere minitræf.

Vi vil forsøge at lægge mere vægt på det sociale og ikke lavet et stramt program, men mere om dette i næste nummer af bladet.

Med venlig hilsen  
Træfgruppen:

*Familien Bødker  
Familien Vig*

### Klubmøder i Roskilde

Klubmøderne hos Per Bødker i værkstedet på Elisagårdsvej 4 i Roskilde afholdes hver den anden fredag i måneden, kl. 20,00. Det er ikke nødvendigt at tilmelde sig.

Næste gang:  
Fredag den 14. november.

### Ledningsnetdag

Arrangementet der var planlagt den 8. november hos René i Taulov, er foreløbig udsat på grund af manglende tilmeldinger. Vi prøver igen på et senere tidspunkt!



Henrik Jacobsen har siden sidst været en tur i Stockholm og hente sin Cabriolet. Her ses den fikse bil igen på dansk grund, hvor den beundres af kvinder og børn.  
Ankomsten blev naturligvis behørigt fejret med champagne på Mars Allé.





# Sommertræf 2003 i Aalborg

**Rammen om træffet var som tidligere det hyggelige vandrehjem ud til Limfjorden.**

Det er noget særligt at komme til Nordjylland – der er ligesom lidt højere til loftet deroppe. En solid og rutineret træfgruppe dannedes i løbet af sidste vinter bestående af Solveig Falden og Orla C., Helge og Yrsa Gedebjerg, Henrik og Bente Kristoffersen, Hans Henrik og Eva Sørensen, Poul og Elisabeth Nymann og mange havde efterkommet indbydelsen til sommertræf den 15. til 17. august.

Vejret var det meste af sommeren 2003 fantastisk med masser af sol og varme. Et

par dage forinden den 15. august var der imidlertid opræk til ugler i mosen - det blæste op og ruskede kraftigt i Kattegatfærgen - men vi slap med skrækken. Vejret blev godt igen og varmen var til tider massiv..

Freitag eftermiddag og aften var mødetid og som sædvanlig var et pænt kontingent af aktive tractionister fra Sverige, Norge og Holland også kommet til. I alt var der vist omkring 70 biler og hen ved 200 deltagere. Der var masser af biler at se på og mange gode gensyn mellem venner.

Som noget nyt var der allerede fredag aften et større fælles arrangement med



Øverst er alle biler samlet på Aalborg havnefront lørdag formiddag. Den fine gamle 11 AL 1936 fra Norge havde problemer med højre spindel. Problemet kunne ikke løses på stedet og Frank Heinle valgte at trille forsigtigt hjem.



Vejret var rigtig Citroënvej - hvad der også fremgår af det lette skydækket. Jacob Schultz har sendt billedet til venstre, som vi har vendt lidt op og ned på.

spisning og senere musikledsagelse. Det var sådan set et fint initiativ og der var ingen chance for at vi kom til at kede os. Omvendt tror jeg egentlig at nogle (i hvert fald undertegnede) gerne ville have haft mulighed for at sive lidt rundt mellem bordene og hyggesnakke fredag aften - i stedet for at blive trakteret med lidt pågående levende musik.

Straks lørdag efter morgenmad (kl. 9.30) skulle vi samles ved Aalborg Havnefront hvor alle 70 Tractioner og træffets deltagere blev en vigtig del af det Franske Marked som Aalborg by denne weekend afviklede med delikate madvarer, brød, ost og vine - musik og andre franske fris-

telser. Der var mange interesserede publikummer og som sædvanlig lykkedes det redaktionen at komme i nærkontakt med et par aldrende Citroënkørere. Det kom der nogle spændende gamle billeder ud af og det vender vi tilbage til ved lejlighed.

Fra havnen gik turen lidt senere op i byen til Gl. Torv hvor biler og mennesker blev fordelt med de små - légere øverst og de store - normale+15six - nederst på Torvet. Så var det tid til en gåtur rundt i de små middelaldergader inden vi i smågrupper på 4-5 biler startede på en meget flot køretur. Den gik ad småveje ud vestover mod Nibe igennem småbyer og over åbne vidder. Et hyggeligt stop med konkurrence





Fra Gl. Torv og Havnefronten...

var lagt ved Godthåb Kirke og især tilbagemturen langs Limfjorden over Nørholm Enge med solen i ryggen var virkelig betagende flot.



Tørstige tøsede tractionister chiller ud på trappen til torvet....

Stumpemarkedet var velassorteret selvom enkelte sagde at det havde været bedre sidste år - sådan går det af og til. Men lidt reservedele kom jeg da som sædvanlig hjem med. Aftenens festmiddag var meget stilfuldt henlagt til væddeløbsbanen overfor Vandrehjemmet og Henrik Kristoffersen var ukuelig som toastmaster ved uddeling af de mange flotte præmier fra vore sponsorer. Jeg tror der var omkring 25 præmier så man skulle virkelig være uheldig hvis man ikke vandt et eller andet.

Søndag startede med generalforsamling (omtales andetsteds) og herefter brød vi op fra Aalborg og bevægede os mod syd





#### Biler...

Øverst til venstre og det store billede viser Viggo Plith's nyrestaurede 11A 36 med fransk slørringsudstyr både for og bag. Den er virkelig i perfekt stand og anderledes end de fleste og fik prisen som træffets mest interessante bil. Kølermaskeringen er såvidt jeg ved af mærket E.T. og kufferten en A.E.A.T. og begge dele sad på da bilen blev hentet i Frankrig.

Nedenunder er en køksgrå 11BL 1938 kørt af de "unge" - Stine og Emil Friis m. venner. Nederst til venstre en hollandsk 15 Six (blå med røde hjul).

I midten ses Thomas Bødkers flotte 11BL Cabriolet fra 37 som nu har fået Holbæknummerplader og som Torsten Vig kørte i dagens anledning. Til venstre ses Poul Nymann fine 11BL 1939 som tidligere tilhørte Henning Christensen fra Års.

Nederst til venstre må det være Inge og Peter Dahls 11BL fra 1947 med den karakteristiske lysegrå farve og nye kysterisk korrekte nummerplader.





ad de små veje over Voldsted og Støvring til Tingbæk Kalkmine i kanten af Rold Skov. Det blev en meget speciel og spændende oplevelse for alle de som gik med indenfor. Udenfor var det 23° C - inde i minen var der kun 8° C - til gengæld er det konstant 8° hele året rundt.... Lidt

**John Reele havde en gave med til René Christensen - nemlig det specielle bundkar til motoren på Carl Lynenskjolds racerbil fra 50'erne. Efter lidt svejsearbejde skulle det kunne sættes på René's racer..**





mørkt var det jo også så det var godt at vi blev serveret lidt med rundvisning og lurblæsning.

Vel tilbage på den lille parkeringsplads foran minen, hvor det faktisk lykkedes at få plads til næsten 50 tractioner, sluttede træffet af med sandwich og kolde drikke. Der var bare ikke et øje tørt - alle var glade for at have deltaget i det velplanlagte og hyggelige træf.

Vi siger tak til gruppen fra Nordjylland

som endnu engang satte et mageløst Tractiontræf på skinner. Omkring denne korte beskrivelse har vi samlet en række billeder som viser biler og deltagere undervejs.. */pjj*

Fotografer var Jens M.N., Torsten Vig, Jacob Schultz og undertegnede.

**Træfgruppen stående og liggende ....**





# TA-registrering!

- noget om hvad man kan foretage sig i en skummel kælder i Taastrup, og hvad der kan komme ud af dét.

I Attraction 248 viste vi et skema med oplysninger om salgstal for Traction Avant i Danmark - baseret på de oplysninger, der kunne trækkes ud af nogle regnskabsrapporter, som vi fandt hos Citroën tidligere på året. Fundet af disse oplysninger har selvfølgelig været et meget stort gennembrud i jagten på vore bilers Danmarkshistorie, og vi har fået svar på mange interessante spørgsmål, bl.a. om antallet af forskellige "særligt interessante" modeller, fordeling på forskellige år-gange og meget mere. Der blev også

hængt rigtig mange "nye" biler på det historiske register, som Torsten gennem nogle år har fået sat sammen.

Men - som vi også var inde på - så rejste oplysningerne også nye spørgsmål. Og der gik heller ikke lang tid, før vi opdagede at det nok langt fra var alle danske biler, der figurerede i tallene.

Enhver oplysning om en dansk TA er en brik i den samlede historie - og Citroën-fundet gjorde os ualmindeligt ivrige efter at afdække mere!

## Toldvæsenets arkiv

De gamle bøger med listerne over dansk-registrerede biler har været tilgængelige for offentligheden i de seneste par år. I disse bøger er alt noteret. Hver eneste bil, der er blevet registreret i hele landet siden registreringsafgiften blev indført i 1924 og frem til en gang i slutningen af halvtredserne. Som man også kunne læse i sidste nummer af Attraction tog vi derud - og kunne som forventet konstatere, at det er et utroligt omfattende arkiv, næsten umuligt at komme igennem. Samtidig

fik vi den lidt ærgerlige nyhed, at det fremover ikke vil være nær så tilgængeligt som det har været, idet arkivet når disse linier læses, vil være flyttet fra Told & Skat til Landsarkivet. Det vil formentlig stadig være muligt at få oplysninger om en given bil (hvilket naturligvis kræver, at man ved noget om den i forvejen), men kun mod betaling - og der vil nok ikke blive mulighed for at gennemløbe materialet i sin helhed.

Status er nu, at vi (Torsten Vig, Jens MN, Peter JJ, Henrik Jacobsen og Eugenio L) har tilbragt noget der ligner små 100 timer i Toldvæsenets kælder. Vi har selvfølgelig måttet prioritere indsatsen omkring de biler, vi har haft mindst viden om, nemlig førkrigsperioden. Det er lykkedes os at gennemgå hele landet i førkrigsperioden samt København frem til og med 1946. I skrivende stund mangler vi godtnok stadig andet halvår af 1939 for provinsen, men mon ikke vi når det inden det er for sent.

Desværre er der også en lille mangel. De biler vi har noteret, er udelukkende førstegangsregistreringer i Danmark, hvor der skulle betales afgift. Biler, der af den ene eller anden grund ikke har skullet betales afgift af, f.eks. ambassadebiler, er ikke med i vores opgørelse. Det ville formentlig tage lige så lang tid, som den vi allerede har brugt. Det er svært at give et bud på, hvor mange biler det drejer sig om, men det er naturligvis et lille antal i forhold til de afgiftsberigtigede.

**Et gammelt foto, fundet for mange år siden i FDM's arkiv. Det er Preben Buchhaves 15six og er taget mens bilen stadig tilhørte Den Franske Ambassade. Bemærk CD-oblatten.**

Enkelte biler, som vi kender til, har vi nået at slå op blandt de afgiftsfritagede. F.eks. Preben Buchhaves 15six, hvor det kunne bekræftes, at den har tilhørt Den Franske Ambassade. Og så kan man jo af og til være heldig. Ved et tilfælde fik vi nemlig dobbelt gevinst - på samme side opdagede vi tilfældigt en 11 Sport cabriolet, nemlig den højrestyrede som blandt andet blev kørt af Jørgen Søgaard på racerbanerne - og senere i mange år ejedes af Jens Anker Willumsen, der solgte den til Bengt-Ove Roswall i Sverige. Bilen blev oprindeligt importeret i 1939 af en attaché J. M. Hugell fra Den Engelske Legation - altså indregistreret som ambassadebil. I 1943 blev den købt af en filmfotograf Iver Hasselbalck i København.

En anden ting, vi også har brugt tid på,

har været at forske lidt i nogle enkelte bilers ejerhistorie. Har man oplysningerne om en bils sidste tolddokumentation, f.eks. fra en toldattest, er det nemlig ofte muligt at gå baglæns gennem bøgerne og finde oplysninger om den forrige registrering. På den måde har vi fået mange nye oplysninger, ikke mindst om de danske cabrioletter. Dem vil vi naturligvis vende tilbage til i en snarlig artikel.

### Registeret

Alt hvad vi har skrevet ned - på dertil indrettede hjemmelavede blanketter - er nu ført ind i vores eget register, der med oplysninger om ca. 2500 biler må siges at beskrive TA-historien ganske godt i dette land! Hele førkrigsperioden er dækket ind med oplysninger om hver eneste bil: Stelnummer, motornummer, tolldato (som regel den samme som første registrerings-



dato), første ejers navn og adresse samt bilens pris. I sig selv et eventyrligt materiale - især, når man tænker på hvor lidt vi vidste før! Ud over at man vil kunne finde data om hver enkelt bil, er registret også interessant som statistisk materiale - man kan jo få et godt billede af hvor mange af hver model, der er blevet importeret, og hvornår. Desuden kan man se hvordan importen er fordelt på sendinger af biler med fortløbende stelnumre - og mange andre ting. Hvad man desværre ikke finder hos Toldvæsenet, er registreringsnumrene. Og så er der altså som nævnt de (formentlig få) afgiftsfri biler, vi ikke har nået at notere.

I det følgende kan vi, lidt spredt, fortælle om nogle af de interessante ting, der har vist sig.

### Tidlige tractioner i Danmark

Den gamle teori om at der aldrig har været registreret en 7A i Danmark kan nu bekræftes. Den allerførste bil var en 7B - og den blev indregistreret den 30/8-1934 til Automobiles Citroën A/S, Sydhavnsgade 16, København. Desværre har man i den første tid taget fejl af stelnummer og karrosserinumret og kun noteret karrosserinumret på 7B'erne. Heldigvis har man på enkelte toldsteder noteret begge dele, hvorfor vi med rimelig sikkerhed kan fastslå at de første biler alle lå i en serie med stelnummer omkring 17.900. I registret har vi en enkelt bil med et noget lavere stelnummer (11.421) - men den er indført brugt fra Tyskland i 1952. Hermed er det således dokumenteret, at vi fik Tractionerne meget sent til Danmark - og ikke den 18. april, den dato som i de fleste kendte bøger om Citroën nævnes



Den er god nok. Det må være den allerførste danske TA 7B på det berømte foto fra præsentationen i Park teatret, september 1934.

som introduktionsdatoen i alle europæiske lande. Årsagen til denne forsinkelse har jeg været inde på i tidligere artikler i Attraction. Bilerne skulle samles/monteres i Danmark, men krævede en omdefinering af kriterierne for lokalproduktion, da de jo var uden chassisramme.

Kigger vi lidt videre på de tidlige 7'ere, har vi noteret ialt 26 stk. i 1934, hvilket må være antallet af biler der blev indregistreret. I de gamle regnskabsrapporter fra Citroën figurerer imidlertid 76 stk. solgte. Tallet dækker sikkert over biler, der var solgt fra den danske fabrik til forhandlerne, men endnu ikke indregistreret.

De første 7C er to stk., der begge blev indregistreret 29/12-1934. Og så er det iøvrigt sjovt at se, hvordan 7B og afløseren 7C sælges side om side i den følgende lange periode - ofte til samme pris!

### Model 7S

Denne model er på verdensplan yderst sjælden! Den er et forstudie til model 11, med 1911 ccm og blev produceret i ganske få eksemplarer fra juni til november 1934. Stelnummerserien 20.000 - 21.500 antyder, at 1500 eksemplarer er fremstillet. Det reelle tal er ifølge Olivier de Serres langt lavere, hvilket i hvert fald ikke er rigtigt. Vi har noteret biler med stel-

numre helt op til 21.375. Modellen er heller ikke som beskrevet i bøgerne altid med 5 hjulbolte som de andre 7-modeller. Sene 7S har 6 hjulbolte - ligesom de første 11'ere. Dette bekræfter naturligvis, at model 7S var en eksperimentalmodel, hvor kommende løsninger til 11'eren blev udviklet.

Fabien Sabatès i Frankrig mener at de fleste blev eksporteret til Skandinavien. Det er nok heller ikke rigtigt. Alligevel blev vi overraskede over at der har været rigtig mange 7S i Danmark. Vi har noteret 45 stk., der alle er solgt i 1935! Når det er så meget senere end den officielle franske produktionsdato, skyldes det jo nok, at bilerne er indført som rå karrosserier og samlet i København. Men det betyder også, at bilerne sikkert har været monteret med dele og udstyr, som kan være nyere end karrosserierne, hvorved bilerne kommer til at adskille sig meget fra de franske.

Citroëns reservedelskataloger nævner at 7S er fremstillet i to "serier". Måske er serie 2 så dem med seks hjulbolte - og dythorn bag gitre i forskærmene. Men det kan også være et skandinavisk fenomæn. Jerome Cats i Holland, der har interesseret sig meget for de tidlige modeller, kender intet til 7S'ere med 6 hjulbolte - og i Olivier de Serres' store tractionbog står der, at alle 7S har 5 hjulbolte.

Bilerne har nok én eller anden "skandinavisk" mystik omkring sig. Måden de er markedsført på, kunne også tyde på det. I Sverige blev modellen kaldt "7 pour la Suède" (det rimer på fransk!). Og i Danmark figurerer 7S'erne i Toldvæsenets bøger simpelthen som model "11 Sport" -

kun stelnumrene fortæller, at der er tale om 7S. (Og måske er det i virkeligheden kun dét, der adskiller dem fra en 11AL). De "rigtige" 11 Sport af type 11AL kom først endnu senere. Den første af disse er registreret så sent som 5/3-1936!

Stor mystik. Vi kommer nok til at grave videre...! Men i hvert fald er det 7S, der har givet navn til "11 Sport"; en betegnelse, der ikke kendes i Frankrig.



Den eneste overlevende danske 7S tilhører idag René Christensen i Taulov. Her er den fotograferet, velsagtens en gang i 1950-erne, hvor den tilhørte Olaf Brandt i Århus. Bilen har stelnummer 20869 og er efter al sandsynlighed født med 6 hjulbolte.

Øverst ses den svenske 7S, stelnummer 20857, som Henrik Jacobsen fik med, da han købte Cabriolet i Sverige i sommer. Den er i hvert fald 100% serie 2, med 6 hjulbolte og hornøgler i forskærmene.

## Overlevende

Det er yderst få af de helt tidlige danske tractioner, der idag er bevaret! Kun én 7B har overlevet. Den har tidligere været beskrevet her i bladet og ejes nu af Christian Friis, som har købt den af Carsten Aagaard. Bilen har stelnummer 17.953 og er indregistreret 15/1-1935. Christian har også den næstældste bil: en 7C med stelnummer 53.115 - sjovt nok indregistreret dagen efter. Den tredjeældste ud fra 1. registreringsdato er René Christensens 7S, registreret 13/2-1935.

## Tidlige 11 Normale

Tidlige Normaler er generelt sjældne - og det var interessant at finde ud af, at der har været flere end først antaget. I Citroën-salgstallene figurerer der ingen Normaler før 1936, men derimod hhv. 15 Limousiner og 8 Familialer i 1935. I virkeligheden kan flere af Limousinerne godt have været med kort akselafstand. Også i Toldvæsenets registreringer, kan det være svært at se, hvilke biler der er "almindelige" Normaler og hvilke der eventuelt er Limousine/Conduite Interieure. Problemet er, at de forskellige modeller indgår i samme stelnummerserie. I nogle tilfælde har vi kunnet få et indtryk af hvilke modeller det har drejet sig om, ved at se på prisen. De lange var meget dyre!

Kigger vi på hvilke Normale/Familiale-modeller der har været indregistreret i perioden 1935-1938, er fordelingen således:

1935: 19 stk., heraf mindst 6 Familiale/Limousine.

1936: 40 stk., heraf mindst 20 Familiale/Limousine.

1937: 17 stk., heraf mindst 6 stk. Familiale/Limousine.



Her har vi måttet ty til et fransk fabriksfoto af en 11 Commerciale, men måske finde vi en dag et dansk billede. Da alle førkrigstractioner i princippet er samlet på den danske fabrik, må det andet for sandsynligt at de danske 11 Commerciale har adskilt sig noget fra de franske. De har nok været noget mindre "grove", med stofindræk i stedet for voksdug.

Familiale-modellerne har foruden prisen kunnet identificeres af oplysninger om antallet af siddepladser. I mange tilfælde er det anført om bilen har indvendig kabineadskillelse og f.eks. klapsæder. Mange af dem har naturligvis været indregistreret til vognmænd som hyrevogne, men der er også en del private ejere.

Roskilde har været velforsynet med de lange Citroëner - alene i 1936 er der registreret 7 stk., fordelt på to vognmænd!

## 11 Commerciale

Nu vi er ved de lange: Førkrigsudgaven af model 11 Commerciale, altså den med den

store, todelte bagklap, har vi altid troet var en model, der ikke har været solgt i Danmark. Men nu har vi bevis for eksistensen af hele 6 stk. En enkelt må siges at være en meget speciel model, idet det er anført at den også har adskillelse! Iøvrigt den eneste af de 6, der er anført som en "11 Commerciale". De øvrige står anført som familiale-modeller, men afsløres af stelnumrene. I modsætning til Familialer ligger disse nemlig i sin egen serie. To af Commercialerne var indregistreret til Citroën i Sydhavnen - og det er velsagens de selvsamme to, der figurerer i Citroëns egne salgstal.



## Cabriocoach

Cabriocoach - eller "4-dørs Cabrio-sedan" - er en model som også findes i salgatalene fra Citroën. Her havde vi en 11 Sport 1938 og to Normaler fra hhv. 1938 og 39. Disse tre biler er altså (om)bygget som Cabriocoach inden Citroën solgte dem. Det viser sig at der har været flere, idet vi hos Toldvæsenet har noteret yderligere to Normaler. Disse er formentlig ombygget til Cabriocoach efter at være solgt fra Citroën. Alle 4 Normaler er indregistreret første gang i 1939. Sporten fra 1938 fandt vi naturligvis også i Toldvæsenets gamle bøger, hvor det viste sig at vi kender lidt til den første ejer: Arkitekt Arne Ludvigsen. Selvsamme Ludvigsen var jo tidligere første ejer af en 11AL Cabriolet, nemlig 351.174 der idag ejes af Fritz Trøst Hansen. Som et notabene kan nævnes, at der har været flere Citroëner hos familien Ludvigsen.



Arkitekt Arne Ludvigsen i 351.174, fotograferet i Jugoslavien på den 5 måneder lange tur rundt i Europa - se Attraction 232! Ifølge ubekræftede oplysninger solgte Ludvigsen bilen til sin broder Børge - men det har ikke været fordi han var træt af at køre uden tag. I hvert fald blev han den 24/11 1938 en 11 Sport cabriocoach; den eneste der er solgt i Danmark.

En anden arkitekt, professor Kaj Gottlob, var 1. ejer af denne Normale Cabriocoach, som tidligere har været beskrevet her i bladet. Den findes stadig på Aalholm Automobil Museum i Nysted og er den eneste overlevende blandt de 4, der har kørt i Danmark.

## Cabriolet

Vi har naturligvis undersøgt alt hvad der har været muligt, når det gælder Cabrioletterne, hvilket har givet mange nye oplysninger om bilerne og de mange ejere. Vi arbejder stadig (og mere ihændigt end nogensinde) på en ny stor samlet artikel om de danske Cabrioletter, men vi kan da lige her afsløre, at vi nu har registreret 33 stk. med dansk historie. Heraf 20 stk. Normale. I serien med de tidlige 11AL har vi nu informationer på 10 stk. Her burde der have været 12, idet vi antager at stelnummerserien har været ubrudt. Vi regner ikke med at vi har overset de sidste 2. En mulig forklaring kan være, at de har været fritaget for afgift.

I den kommende tid vil vi prøve at sammenkæde "registeroplysningerne" med de mere spredte informationer og (mange) fotos som vi efterhånden har fået indsamlet, og der skal nok vise sig nogle sjove sammenhænge. Alt dét vender vi tilbage til.

Når det gælder Normale-Coupéerne, der også var med i Citroëns salgsopgørelser, har vi fundet oplysninger om dem alle tre.

## Ejerne

Med hele baduljen i digital form i et regneark, er det desuden sjovt at sortere bilerne efter ejere. Herved kan man se, at Citroënkørerne også i gamle dage har været yderst mærkeloyale - det er helt almindeligt at samme person har været ejer af adskillige nye Citroëner. En sjov ting er, at de fleste ejere er noteret med stillingsbetegnelse. Det er tydeligt, at datidens Citroënejere hørte til de forholdsvis velbjegete, især før krigen. En anden ty-

delig tendens er, at langt de fleste Citroëner oprindeligt er solgt i København og den nordlige omegn. Selv i større provinsbyer er der lange perioder før krigen, hvor der ikke blev solgt en eneste bil.

## Status

Den fuldstændige kortlægning af de enkelte bilers historie, når vi nok aldrig frem til. Men hvis man lige skal gøre op hvad vi ved, så fordeler oplysningerne sig som følger.

Hele førkrigsperioden er beskrevet med Toldvæsenets oplysninger og vi kan trække nogenlunde nøjagtige salgstal ud for hver model eller årgang. Og som nævnt har vi desuden tal for København frem til og med 1946.

Fra og med 1949 har vi fra Sammenslutningen af Automobilforhandlere i Danmark en salgsstatistik for hvert enkelt år/model (desværre uden stelnumre), frem til 1960, hvor den sidste TA blev indregistreret i Danmark.

Hullet mellem Toldvæsenet og Automobilforhandlerne er så delvis fyldt ud med de oplysninger vi har fra Citroën.

Vi har fået en utrolig mængde ny viden, samt en del overraskelser i forhold til hvad vi troede vi vidste. Et par sjove anekdoter er det også blevet til, samt en fornemmelse af hvem der i sin tid kørte Citroën. Og så har vi forresten også fundet oplysninger om hele tre eksisterende biler, som ikke har kunnet indregistreres, fordi de manglede de originale papirer. Nu kan de komme ud at køre!

*På vegne af registrarterne - jmn.*



# Referat Generalforsamlingen 2003

- afholdt søndag den 17/8 på Sommertræffet i Aalborg.

## Dagsorden:

- 1) Valg af dirigent
- 2) Formandens beretning
- 3) Klubbens regnskab
- 4) Fastsættelse af næste års kontingent
- 5) Valg til bestyrelsen
- 6) Forslag til vedtægtsændringer 7)  
Eventuelt.

### Ad 1)

Som dirigent valgtes Erik Hougaard, som konstaterede at generalforsamlingen var rettidigt indvarslet og dermed beslutningsdygtig.

### Ad 2)

Torsten Vig gennemgik det forløbne års klubaktiviteter og takkede de mange, der har ydet en aktiv indsats for klubben. Formandberetningen blev ensstemmig godkendt med applaus. (Beretningen kan læses i sin helhed i forlængelse af dette referat).

### Ad 3)

Carsten Thylgård gennemgik regnskabet, der viser at klubben har en sund økonomi. Regnskabet blev ensstemmig godkendt. (Hovedtallene kan ligeledes ses i dette blad).

### Ad 4)

Regnskabet giver ikke anledning til forhøjelse af kontingentet og bestyrelsens forslag var et uændret kontingent for 2004. Dette blev vedtaget.

### Ad 5)

Torsten Vig blev under stor applaus ens-

stemmigt genvalgt som formand.

Bestyrelsesmedlemmer på valg var Eugenio Lai og Carsten Thylgård, der ligeledes begge blev genvalgt under stor applaus.

Henrik Jespersen blev genvalgt som bestyrelsessuppleant, Jørgen Broen blev genvalgt som revisor og Jens Sanning genvalgt som revisorsuppleant.

### Ad 6)

Bestyrelsen havde følgende forslag til vedtægtændringer.

Tilføjelse til §8: "Klubben kan tegnes af formanden og 1 bestyrelsesmedlem i forening – eller af den samlede bestyrelse".

Ændring af §10 (ændring med kursiv): "Ordinær generalforsamling afholdes en gang årligt på sommertræffet. Men invitationen til træffet skal vedlægges en separat indkaldelse til generalforsamlingen, eller denne bringes i sidste nummer af bladet inden generalforsamlingen. Indkaldelsen til generalforsamlingen skal være medlemmerne i hænde seneste tre uger før afholdelsen."

Begge ændringer blev ensstemmig vedtaget, og skal før de kan træde i kraft, endeligt vedtages på generalforsamlingen 2004.

### Ad 7)

Der blev snakket løst og fast om næste års aktiviteter og mulighederne for at lave et minitræf på Sjælland. 2004 er som bekendt ICCCR-år, hvor vi plejer at "ned-

drose" sommertræffet.

ICCCR 2004 finder sted i Interlaken i Schweiz og der blev luftet forskellige idéer om at lave et fællesarrangement med biltog derned.

-ref.: jmn.

---

## Regnskab

Hovedtal for 2002

### Indtægter:

Kontingent	66.500,-
Kontingentgebyrer, netto	1.988,62
Andre indtægter	69,53
Ialt	<b>68.558,15</b>

### Udgifter:

Bestyrelse/møder	5.123,94
Blad/redaktion*	51.166,28
20-års jubilæumsudstilling	5.007,53
Deverse udgifter (medlemsliste)	6.163,50
Ialt:	<b>67.461,25</b>
<b>Årets resultat:</b>	<b>1.096,90</b>

\*) Der er betalt for 7 blade i 2002 - og derved indhentet noget af tidligere års manglende bladbetalinger.

Status balancerer med kr. 49.074,02.

Carsten Thylgård

## Formandsberetning 2002/2003

Det nye klubår startede efter sommertræffet i Ry. Jeg vil gerne takke træfgruppen for et velgennemført arrangement, som bragte os rundt i noget af Midtjyllands aller smukkeste natur, med Himmelbjerget som et flot midtpunkt. På sommertræffet så vi også et helt overdådigt stumpemarked, som jeg personligt aldrig har set større på et sommertræf. Måtte dette blive et almindeligt syn til vores sommertræf.

Også i år har vi haft mange gode arrangementer, ud over sommertræffet. Af disse kan nævnes turen til stumpemarked i Lipsheim og ledningsnetdagen hos Rene og Lena i Taulov, hvor rigtig mange medlemmer fra hele landet, fandt anledning til komme. På Sjælland har vi også været holdt en del arrangementer, og ikke at forglemme de månedlige klubmøder hos Per Bødker. I hele klubbens levetid har medlemmerne været flinke til vise vores smukke biler frem ved arrangementer lavet af andre, og i løbet af de sidste år er der opstået en lille klike af klubmedlemmer der køre historisk race med deres 11'ere. Der er ingen tvivl om, at 11'eren høster meget anerkendelse i disse løb for sine fantastiske køreegenskaber. Det er derfor en stor glæde at denne lille klike af Citroënkører bliver større. Det ville jo være fantastisk med et heat udelukkende med 11'ere.

Jeg vil gerne på bestyrelsens vegne takke alle, der har ydet en indsats i såvel nævnte som ikke nævnte arrangementer.

Som altid har redaktionen arbejdet flittigt

med vores klubblad og jeg synes vi kan være stolte og glade for vores det resultat der præsteres. Jeg synes, at vi har et godt og spændende blad, både med artikler af den mere tekniske art og artikler med mere socialt indhold. En stor tak til redaktionen og også til Eugenio, der på sin arbejdsplads Frydenberg, nøje overvåger at trykkekvaliteten på bladet forbliver høj.

På medlemsfronten ligger vi stabilt på ca. 190 med en svag tendens til stigning. Vi får stadig en del henvendelser fra folk der har anskaffet traction eller som planlægger det, så vi kan forhåbentlig nå de magiske 200 medlemmer inden længe. I forbindelse med nye medlemmer sker det glædelige at der også dukker "nye" dvs. ukendte tractioner op, selvom man gik og troede at den sidste var fundet. En anden positiv udvikling er når danske tractioner vender hjem fra udlandet. Henrik Jacobsen har netop hjemført en dansk cabriolet, som har været i Sverige siden 1975, og den vil vi snart se til vores arrangementer lover Henrik.

Klubbens vognregister over alle tractioner der har været i landet, er vokset markant i det forløbne år. Det skyldes at vi har fået adgang til nyt arkivmateriale hos Citroën Danmark, og hos Told & Skat. Specielt materialet hos toldvæsenet er fantastisk. Det er faktisk muligt at finde alt om vores danske biler her – hvis man har god tid. Det er vores intention at gå hele materialet igennem for at få så mange oplysninger som muligt til klubbens arkiv.

Erik Hougaard har som hidtil passet klubbutikken, biblioteket og billedarkivet, en service som jeg håber medlemmer vil bruge. Tak til Erik for indsatsen.

Bestyrelsen har afholdt 2 bestyrelsesmøder, et i Jylland og et på Sjælland. Derudover har formanden deltaget i et formandsmøde hos Citroën Danmark.

Til slut vil jeg gerne sige tak til min bestyrelse for godt samarbejde og se frem til et lige så godt samarbejde i det nye år.

*Torsten Laursen Vig.*





## Fabriksfoto 1946

En gang imellem ser man et billede, der bare er flottere end de plejer at være. På dette fabriksfoto har fotografen fanget bilen i en klassisk smuk vinkel, der viser hvor harmonisk den jo er.

Det har sikkert været en helt bevidst strategi, at vise ganske almindelige mennesker bag rattet i reklamerne. Modne kvinder har nok ikke været de mest afbildede. Hende her ser ud til at have køligt overblik.

Bilen er ikke svær at datere - en 11 Sport fra 1946, efter at man gik over til gæller i motorhjelmen, men før pilotehjulene forsvandt. Og så er der malede lygterande, muslingeplader på skærmene og kofangerhorn. Farven er en meget tidstypisk polykrom grå - finkornet metallic, og ikke så blank som nutidens. (Hvis nogen ved noget om dét, hører jeg meget gerne!).

Foto fra Fabien Sabatès.

-jmn.



## Mødet med Ø634

Det var midt i marts. Vi havde lige været til stumpemarked i Herning og trængte til frisk luft. Fra Herning-hallerne gik turen til Ingvar Cronhammars kæmpeskulptur ELIA i Birk. Jeg var ved at tage nogle billeder, da min kone gjorde mig opmærksom på, at jeg skulle hellere se den anden vej.

Det gjorde jeg så. Der kom en meget flot forårsklargjort Traction kørende. Så snart den var parkeret gik jeg hen til føreren og spurgte. 'Hvad koster den?' - 'Den er ikke til salg', var Ivan Meldgaards svar. For det var hans 11B 1950, det drejede sig om. Jeg kunne ikke købe den, men jeg måtte meget gerne tage nogle billeder af den. Og netop en Traction foran Elia synes jeg var et spændende motiv. Der blev taget billeder. Der blev snakket Citroën. Ja, det var sådan set toppen på en god forårsdag i Herning.

Jeg har, siden jeg som dreng fik en køretur i min fætters 11B Sport midt i halvtredserne, været fascineret af Tractionerne. Men hverken økonomi eller plads kunne rumme en. Min model af 15'er på skrivebordet er nok det nærmeste, jeg kommer min egen Traction.

Der kom mange billeder i kassen af Ivan's Traction. Og der blev sendt billeder til Ivan, der kvitterede med, at når vi kom på Herning kanten, skulle han nok give en tur. Det gav mig samtidig det sidste skub til at blive medlem af Traction Avant Danmark. For selv om man ikke ejer sin egen Traction, kan man jo godt glædes over jeres.



Jeg har haft fornøjelse af arbejdet med fotos af Tractioner. Ikke kun Ivan's men også billeder, som jeg har taget i Messehallerne i Fredericia. Sammen med nogle af Jens Møller Nicolaisens fotos, som jeg har fået lov til at benytte, er det blevet til en PC screensaver med Traction motiver. Screensaveren kan frit downloades fra [www.jensen-7000.dk](http://www.jensen-7000.dk), hvor man også kan se billederne fra mit første møde med Ø 634.

Ivan havde nok ikke ventet, at vi ville køre fra Fredericia til Herning for en tur i en TCAer. Men det ville vi godt. Og for nylig fik vi en flot tur omkring Herning i det bedste sensommervejr man kan ønske sig.

*Jens J. Jensen, Fredericia.  
'passivt' medlem af TCA Danmark.*



# KØB & SALG

Ring, skriv eller mail til redaktionen!



## Sælges:

Citroën 11C Commerciale 1940, stelnr. 292.787. Franske papirer (carte grise).

Meget sjælden model. Karrosseriet er i dårlig stand, og der skal laves meget pladearbejde, bl.a. efter frontskade. Bagenden incl bagklapper er i rimelig stand. Bilen er nogenlunde komplet og i original stand. Diverse originale reservedele medfølger; bl.a. fine pilotefølge 185x400, kølergitter, motorhjælm med klapper og diverse for- og baglygter.

Et håndværkertilbud; pris: ???

Jens Møller Nicolaisen, tlf: 39 69 11 40 / 20 46 27 98.

## Sælges:

Citroën 11 Normale 1953. Bilen er under restaurering. Komplet. Alt svejsearbejde er udført, desuden er karrosseriet færdiglakeret (sort), står virkelig flot. De fleste dele er klar til montering, bl.a. motor er renoveret. Mange nye dele kan medfølge, heriblandt nyt stof til indtræk.

Ring for mere information - og en snak om prisen!

Henrik Jacobsen, tlf: 39 69 00 40.



## Køretur med bespisning...

Jeg har en ældre far som i 50'erne havde en traction avant, som han selv renoverede og ombyggede (pladesmed/karetmager). Han taler stadig om bilen, og jeg ville gerne give ham en tur som gave. Så hvis du kan lægge turen forbi Hillerød, så betaler jeg omkostninger og kromaden. Så har du mulighed for et spændende møde med en gammel fagmand, og et gratis måltid..

Henv. Per Olsen tlf; 57835704 / mail; per.g.olsen@get2net.dk

## Forningsæt til B11

Mahle har genoptaget produktionen af foringsæt til 11'eren.

Dog kun på bestilling. Jeg har 2 sæt i ordre til levering primo marts 2004. Jeg kender først prisen ved leveringen, men den formodes at være ca. 4500,- for et sæt.

Ring eller send en mail hvis din motor fortjener det bedste!!

Finn Lyster, 26 24 72 49 eller finn-lyster@mail.dk

## Sælges:

Citroën HY 72, lang model - klassiker. Årg. 1971. Gennemrestaureret - køreklar. Pris: 50.000,- kr.

Citroën 2CV personbil, veteran årg. 1958. Gennemrestaureret bremses, motor, kobling, bundramme. Køreklar. Åris: 25.000,- kr.

Citroën ID19 årgang 1071. Gennemrestaureret, synet 23/7-2003. Ny polstring, tæpper. Bilen er indregistreret, sort-hvide plader.

Leopold, tlf: 56 95 43 88.