



**A T T R A C T I O N 2 5 2**

**42. årgang · marts 2004**





Attraction 252 · Klubblad for Traction Avant Danmark · Marts 2004

# TRACTION SPECIAL

## Traction Avant Danmark

### Bestyrelsen:

Formand - indmeldelse:

**Torsten Laursen Vig**

Bakkedraget 75,  
4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.  
e-mail: tl@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.  
Mobil: +33 6 08 00 45 00  
e-mail: carstenthylgaard@hotmail.com

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.  
e-mail: eugenio@frydenberg.dk

Aktiviteter - vest:

**René Christensen**

Holmemarksvej 28, Taulov,  
7000 Fredericia.  
Tlf/fax: 75 56 32 09 (bedst aften).  
e-mail: bse23311@vip.cybercity.dk

### Aktiviteter:

Klubbibliotek, arkiv og butik:

**Erik Hougaard**

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

Værktøjsudlån- øst:

**John Reelev**

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.



**www.traction.dk**

### 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@byplantegnestuen.dk

Bladet udkommer 6 gange årligt; næste nummer omkring 1.maj. Deadline til dette nummer: 1. april - 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.

### Klubbens bankoplysninger:

BG Bank

Nørreport Afdeling

Nørre Voldgade 68

DK-1358 København K

Reg. nr. 0274, konto nr.: 02748280584

IBAN nummer: DK81 3000 0008 2805 84

(til brug v/udenlandske indbetalinger.)

SWIFT – BIC : DABADKKK

(til brug v/udenlandske indbetalinger.)

**Girokonto:** 828 0584

Husk at angive navn på afsender/indbetaler.

## Fra formanden

Som vi var inde på i sidste nummer af bladet, har vi udsigt til en mega portostigning på vores klubblad, som en følge af bortfaldet af portostøtten. Der blev nævnt forskellige mulige udfald, og det har nu vist sig, at det er blevet det værst tænkelige, med en udgiftstigning for klubben på mellem 7000 til 10.000 kr. årligt. Vi er nu nødsaget til en kontingentforhøjelse fra næste år, hvis vi ikke skal "spise" formuen op. Jeg kan kun udtale et "tak for venligheden" til regeringen og Dansk Folkeparti.

Vi er nu godt i gang med planlægningen af sommertræffet, og I vil inde i bladet finde en indbydelse, hvor vi beskriver, hvordan man tilmelder sig. Der vil ikke blive udsendt en separat indbydelse.

Vores tyske søsterklub, Citroën-Veteranen-Club har 30 års-jubilæum, og indbyder os til træf i kristihimmelfartsferien. Tilmeldingssedler kan rekvireres hos mig. Fra TAD vil vi gerne ønske vores tyske kollegaer tillykke.

Til slut skal jeg minde folk om, at der også til næste år skal afholdes et sommertræf, og jeg hører gerne fra mulige arrangører.

Vi ses derude!

*Torsten Laursen Vig*



## Fra redaktionen

Ja, det er jo lidt dystre udsigter, der gælder mht. portostigningen. Vi håber naturligvis at bladet værdsættes tilstrækkeligt meget af medlemmerne til at vi kan fortsætte med uformindsket styrke ved hjælp af en kontingentstigning til næste år! Trods alt vil det jo stadig være billigt at være medlem af klubben.

Denne gang har vi masser af indhold - og vi havde regnet med, at vi enten skulle lade nogle indlæg ligge over til næste nummer, eller eventuelt dele dette nummers store artikel om instrumentbordets historie i to. Af tryktekniske årsager er der nemlig en grænse for hvor tykt bladet kan blive. Denne gang var vi heldige at Citroënisterne ikke havde så meget stof (hvor det sidste gang var TAD-delen, der "kun" var på 14 sider) - så det er et let udvidet TractionSpécial du har i hånden.

Som et supplement til artiklen om instrumentbordet, har vi lagt en oversigt over udviklingen ud på klubbens hjemmeside.

A propos hjemmesiden, så skal jeg være den første til at indrømme at det går noget trægt med at få gjort den nye udgave færdig, men der arbejdes pt. ihærdigt på sagen. Blandt planerne er at lægge de forskellige artikler ud, som vi gennem tiderne har skrevet om TA-modeludviklingen, så de kan downloades i pdf-format. Senere vil vi også oversætte artiklerne til engelsk.

*-red/jmn.*

## Fra Provence

### Kassereren har ordet!

#### Kontingent år 2004

Så er endnu 2 måneder gået. Kontingentindbetalingen går strygende. Pr. 1. februar var der indløbet betaling fra ca. 150 medlemmer rettidigt. Det er en klar forbedring i.f.t. tidligere år. Når bladet læses, er der forhåbentligt indløbet betaling fra de resterende. De som endnu ikke har betalt, opfordres til at bringe dette i orden.

Vi har erfaret, at især vore udenlandske medlemmer har haft problemer med betaling af danske girokort - enten p.g.a. store gebyrer, eller fordi disse var vanskelige at håndtere fra udlandet. Det er imidlertid også muligt i sin bank, dansk som udenlandsk, at få foretaget en almindelig bankoverførsel til vor konto, - eller selv klare dette via Net-bank (e-banking). Netbank overførsler er omkostningsmæssigt billige (lovreguleret i EU-lande) - og jeg ved fra et norsk medlem, at det også er let at foretage fra et ikke EU-land.

Når der skal overføres til vor konto, kræves vort såkaldte IBAN nr. oplyst samt evt. S.W.I.F.T. code (= BIC-kode) og navn/adresse på vor bank. Dette er nu oplyst på vor klubforside i nærværende blad.

#### Portostøtte - igen - suk

I sidste blad beskrev jeg de triste scenarier ved bortfald af portostøtte samt anslåede økonomiske konsekvenser. Worst-case scenariet ser desværre ud til at "gå i opfyldelse" - så godt og vel

endda. Jeg anslog i sidste blad de forøgede portoomkostninger for vor klub i år 2004 til godt DKK 7.300,00 og i år 2005 – og frem godt DKK 11.000,00 (faste priser).

Der har i forbindelse med bortfald af portostøtte været tale om nogle overgangsordninger fra Postdanmark, så smerten kunne fordeles/fordøjes over et længere tidsrum. En af ordningerne som vi søgte at blive godkendt under, gik bl.a. på, at der pr. udgivelse skulle udsendes minimum 1.000 blade til DANSKE abonnenter. Attraction udgives samlet til de 4 klubbers medlemmer i et oplag på 1.108 stk. Men hovedparten går faktisk til udenlandske abonnenter. Så den gik desværre ikke, "Granberg".

Nærværende blad nr. 252 er sidste udgivelse til de gamle regler med støtte. Fra og med næste nr. udsendes bladene som B-post d.v.s. portoudgift øges med kr. 8,50 pr. blad. Dertil pålægges vi omkostninger til kuvertering og sørme også udgifter til blæk for påføring af adresser på kuverterne, i alt knap. kr. 3,00 incl. moms. Disse sidstnævnte kuverteringsomk. er vi netop blevet gjort bekendt med, svarende til knap DKK 700,00 pr. udgivelse. Førnævnte forøgede omkostninger for 2004, h.h.v. 2005 skal derfor revideres til DKK 10.000 (2004) og DKK 15.200,00 (2005). Noget af en ubehagelig nytårsgave fra politikerne, tør man vist roligt sige! Smagsdommerdiskussionen går desværre også ud-

over vort kvalitetsblad "ATTRACTION" – men kvalitet kan som bekendt ikke diskuteres.. Eneste trøst – og det er jo ingen trøst – vi er MANGE i samme båd. Men vi kan i Traction Avant Danmark glæde os over en vis egenkapital, så vi ikke står i et akut likviditetsmæssigt problem. Men emnet er topaktuelt til debat på vor kommende generalforsamling omkring bl.a. kontingentfastsættelse.

I holdes løbende orienteret.

Med venlig hilsen – a bien tot

*Carsten Thylgård  
Kasserer i TAD, Cannes*

### **Klubmøder i Roskilde**

Klubmøderne hos Per Bødker i værkstedet på Elisagårdsvej 14 i Roskilde afholdes hver den anden fredag i måneden, kl. 20,00. Det er ikke nødvendigt at tilmelde sig.

Sidste to møder i denne sæson:

Fredag den 12. marts,

fredag den 9. april.

### **Værkstedsdag Sjælland**

Lørdag den 6. marts kl. 10.00 hos John Reelev i Valby. Vi har ikke fastlagt noget specielt tema - kom og lav hvad du har lyst til! Tilmelding til John nogle dage i forvejen på 36 30 74 02.

### **Værkstedsdag Jylland**

Ledningsnet-dag hos René og Lena i Taulov lørdag den 24. april, kl. 9.00. Tilmelding på 75 56 32 09 senest den 3/4.

### **Skovtur den 15-16. maj**

Åbent hus i Tibirke - se invitation her i bladet!

### **Mini-sommertræf 2003**

Roskilde, 18-20 juni - se næste side!

### **13. ICCCR, Interlaken, Schweiz:**

13-15. august 2003.

Følg med på internettet:

[www.icccr.org](http://www.icccr.org)

# Invitation til Mini-sommertræf

**18. – 20. juni 2004 på "Roskilde Camping"**

I inviteres hermed til mini-sommertræf på den dejlige Roskilde Camping, Baunehøjvej 7, Veddelev, 4000 Roskilde ([www.roskildecamping.dk](http://www.roskildecamping.dk)), der ligger direkte ned til Roskilde Fjord med en pragtfuld udsigt ind mod Roskilde Domkirke og hele byen fredag den 18. juni fra kl. 14 til søndag den 20. juni 2004.

For at holde udgifterne nede har vi valgt at folk selv skal medbringe aftensmad om fredagen, men vi har opsat en stor grill, man kan benytte.

Vi har reserveret alle 11 hytter på campingpladsen den pågældende weekend, hvor der er plads til 4 personer i hver hytte. Der er 1 bord/bænkesæt til hver hytte. Hver hytte har sengetøj, køleskab, kaffemaskine, men der er ikke indlagt vand. Man skal selv medbringe sengelinned, håndklæder m.v. Der er toiletter, baderum (mod betaling) m.v. i nærliggende bygninger. Herudover vil der være mulighed for at overnatte i telt eller campingvogn, med mulighed for el-tilslutning. Husk at



medbringe campingbord og stole. Der forefindes supermarked på campingpladsen. Der er lagt vægt på et socialt og enkelt sommertræf. Først til mølle-princippet gælder med hensyn til at overnatte i hytterne.

## **Der er følgende muligheder for deltagelse:**

### **A: Træfdeltagelse uden overnatning:**

Kr. 295 per voksen

Kr. 115 pr. barn (2-11 år)

Prisen inkluderer: Morgenmad på Vigen Restaurant lørdag og søndag morgen, 2 retters menu (eksklusiv drikkevarer) med efterfølgende kaffe lørdag aften på Restaurant Vigen. 2 stk. sandwich til frokost om søndagen.

### **B: Træfdeltagelse + overnatning i hytte (med 4 personer i hver hytte)**

Kr. 625 per voksen

Kr. 480 per barn (2-11 år)

Prisen inkluderer: Overnatning 2 nætter i hytte med 4 personer, morgenmad lørdag og søndag på Restaurant Vigen, 2 retters menu (eksklusiv drikkevarer) med efterfølgende kaffe lørdag aften på Restaurant Vigen. 2 stk. sandwich til frokost om søndagen.

### **C: Træfdeltagelse + overnatning i telt eller campingvogn:**

Kr. 425 per voksen (eksklusiv el)

Kr. 285 per barn (2-11 år) (eksklusiv el)

Prisen inkluderer som nævnt under

pkt. B (eksklusiv el-tilslutning for campingvognen eller teltet).

Tilmelding senest 1.5.2004 til: Bodil og Per Bødker, Langholm 29, 4000 Roskilde, e-mail: [bodker@tele2adsl.dk](mailto:bodker@tele2adsl.dk) eller tlf. 4675 6630.

Tilmelding er bindende.

Betaling til bankkonto: 6160-5411323 (husk at angive indbetaler)

Mere detaljeret program udleveres ved ankomst.

## **Generalforsamling**

- vil blive afholdt i samlingstelt ved hytterne søndag den 20. juni kl. 10.00.

Vi glæder os til et forhåbentligt hyggeligt sommertræf.

*Lene og Torsten Vig  
Per og Bodil Bødker*



## Skovtur

Den årlige skovtur på Sjælland er nu fastlagt til weekenden 15-16 maj.

Jeg har booket familiens hus i Tibirke Bakker. Arrangementet bliver "åbent hus", med mulighed for at overnatte allerede fra fredag aften den 14 maj. I huset er der 10 faste sengepladser fordelt på 6 små værelser, derudover er der nogle skummadrasser som kan benyttes (ca.4-6). Sengetøj medbringes.

Jeg har forestillet mig at man kunne bruge en hel weekend til at nyde dagene og bruge tiden til lidt mere end man plejer. Man er ikke tvunget at ikke blive længere end man har lyst og man kan sagtens møde op når som helst.

At hensyn til maden bedes I medbringe frokosten, og eventuelt aftensmad kan vi finde ud af. Men denne gang er tilmeldning nødvendig af hensyn til planlægningen.

Ring på 35 81 68 70 eller mail til mig på [eugenio@frydenberg.dk](mailto:eugenio@frydenberg.dk).

Husets adresse er:  
Schäffers Hus, Klammerhøj 10,  
3220 Tisvildeleje.  
Tlf: 48 70 70 13 – kun denne weekend!

Mange hilsener

*Eugenio Lai*



## Hroar Toppenberg

En dag i vinteren 1981/82 læste jeg en notits i det svenske B11-blad. En mand fra Ålborg søgte ligesindede, der ville være med til at lave et Traction-træf i Danmark og måske starte en dansk klub. Jeg kontaktede annoncøren og vi fandt hurtigt ud af at et par sjællændere gik med samme tanker. Vi fik hurtigt sat en gruppe sammen og stablet et træf på benene i Hadsten, hvilket blev grundlaget for vores klub.

Manden fra Ålborg var Hroar Toppenberg, der med ildhu kastede sig ud i arbejdet med at lave træffet og lægge grunden til klubben. Hroar blev valgt til klubbens første formand. Efter formandsperioden blev Hroar grebet af en forrygende og succesfuld karriere i erhvervslivet og den gamle Citroen blev solgt.

Hroar nåede til tops i den verden, som blandt andet første ham til USA og en stilling som direktør ved både NKT og Nilfisk.

Hroar havde et travlt liv og fik mange venner på sin vej. Jeg har desværre ikke talt med Hroar de senere år, men fulgte hans færden gennem en fælles bekendt.

Ubekræftede rygter fortæller at Hroar var på vej tilbage til de gamle Citroener, men han nåede det desværre ikke. Hroar døde pludselig 15. september sidste år, knap 52 år gammel.

Vi er mange, der er glade for at have lært Hroar at kende.

*Jørgen Kjær*

**Hroar toppenberg (nr. 2 fra venstre) var en central drivkraft i klubbens første år. Foto 1982.**



## På rundtur hos medlemmerne...

Denne gang starter vi hos Anton Holm i Brønderslev Nordjylland. Anton, der har et lille Citroën-værksted i byen, er ved at restaurere en 11 Sport fra 1938, som han har købt i lokalområdet for en del år siden. Den er et rigtig godt restaureringsobjekt, men der er som sædvanlig lidt rust der skal udbedres.

Den motor der sad i sporten ved købet, viste sig at være frostsprængt, men da det ikke var den originale motor, og Anton fik tilbudt en blok fra 1938 af en kunde der kommer på værkstedet, var problemet til at over-

se. Ved mit besøg hos Anton tjekkede jeg motornummeret på blokken fra 1938, og stor var overraskelsen, da det viser sig at det var den originale motorblok til Antons Sport, der på forunderlig vis havde fundet tilbage.

Foruden sin Sport fra 1938 har Anton også en urestaureret Sport fra 1954 stående. Den er også fundet lokalt, og er monteret med pilotefølge, noget der er meget praktisk, idet Sporten fra 1938 netop mangler 5 pilotfølge.

Fra Brønderslev fortsætter vi til Taulov hos Rene Christensen, hvor der som

sædvanlig er fuld fart på. Rene er ved at lægge sidste hånd på karrosseriet til Bernt Bowitz's normale fra 1939. Det har vist sig at være en meget besværlig opgave, da bilen har været meget skadet tidligere i sin karriere.

Næste projekt hos Rene er en Sport fra 1939, som han skal svejse op for Christian Friis. Sporten er ifølge den oprindelige købskontrakt solgt i Svendborg af forhandler Jens Moses til Fru Gerda Buch og registreret under O929. Bilen har Christian købt som et papkasseprojekt, men den er rimelig komplet og original.





Som det ses af billederne er der en del seriøst pladearbejde, men det har Rene som sædvanlig helt styr på.

Fra Rene skynder vi os videre til Mars Allé i Søborg, hvor Jens er ved at få gang i restaureringen af sin nyindkøbte Cabriolet. Planen er at udbedre diverse småskavanker på karrosseriet og så få den malet. Derudover kommer en overhaling af mekanikken, bl.a. kobling og styretøj. En nærmere undersøgelse af karrosseriet har bekræftet, at bilen er ganske sund og original, når man tager i betragtning, at det er en Cabriolet. Det har været muligt for

**Biler på vej tilbage til livet. Længst til venstre Anton Holms 11 Sport 1938 under genopstandelse, samt Sporten fra 1954.**

**På denne side er det værkstedsscener fra Taulov med et blik igennem Bernt Bowitz' Normale (der tilsyneladende stadig kan bruge mere blik) - og i frisen til højre forskellige stadier af genopbygningen af endnu en 11 Sport, tilhørende Christian Friis.**



Jens at overtage de fleste manglende dele til projektet fra Per Bødker, bl.a. forskærmene som er nærmest umulige at finde.

Som tidligere nævnt her i bladet har også Henrik Jacobsen på Mars Allé anskaffet en Cabriolet. Den er knap så original som Jens', men Henrik har gjort et meget stort arbejde i Frankrig med at skaffe stumper. Henrik er endnu ikke startet med restaureringen, men det skyldes kun at han er ved at klargøre sin T23 lastbil til syn. Et projekt der har udviklet sig dramatisk, og kun bekræfter, hvor enkelt det i virkeligheden er at skaffe stumper til trac-

tioner, i forhold til mere "obskure" Citroën-modeller.

Som tidligere nævnt, er Per Bødker i gang med sin Normale. Projektet har stået stille i længere tid på grund af andre opgaver, men ifølge Per er der gang i restaureringen igen. Da Per nu er gået på pension, har han sikret, at han ikke løber tør for arbejde lige med det samme, idet han har overtaget Jens' 7C - den med stelnummer ved siden af Pers egen.

Når vi nu er i Roskilde kan jeg nævne at Kjeld Hansen, som overtog Pølse-Oles Sport, netop har afsluttet restaureringen af bilen med et nyt originalt



interiør lavet hos Jan-Oluf Gustavsson i Sverige.

På Christiania arbejder Jan Bischoff med en gammel kending. Han har nemlig overtaget Y 323 fra Finn Lyster. 7eren får nu en tiltrængt renovering, der omfatter en del pladearbejde + en gang ny celluloselak.

I alle årene har vi altid gået og troet at Y 323 var en jysk traction, men en nærmere granskning hos toldvæsenet afslører at 7'eren er kommet "hjem" til Sjælland. Den er købt hos Svend Petersen på Strandboulevarden af sin første ejer, der selv boede på Nørrebrogade i København.



Efter en del tilpasning kan forskærmene nu monteres på Jens MN's Cabriolet. Herefter bliver det forrudearrangementets tur, inden bilen bliver adskildt for at blive malet.

En gennemgribende renovering af undervognen er nødvendig på Henrik Jacobsens T23. Mange dele har måttet fremstilles og Henrik arbejder stadig på at få et nyt kron- og spidshjul monteret i bagtøjet.

Jan Bischoff er klar med renoverede døre og skærme til Y323. Bilen er efterhånden helt adskilt og karrosseriet på vej til sandblæsning. Restaureringen glider hastigt fremad.

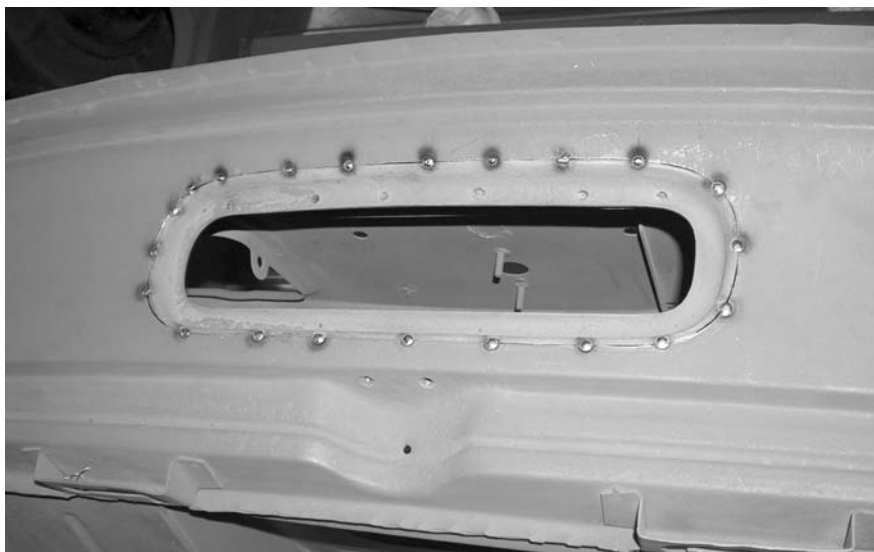
Herunder ses smukt svejsearbejde på Torstens Normale.

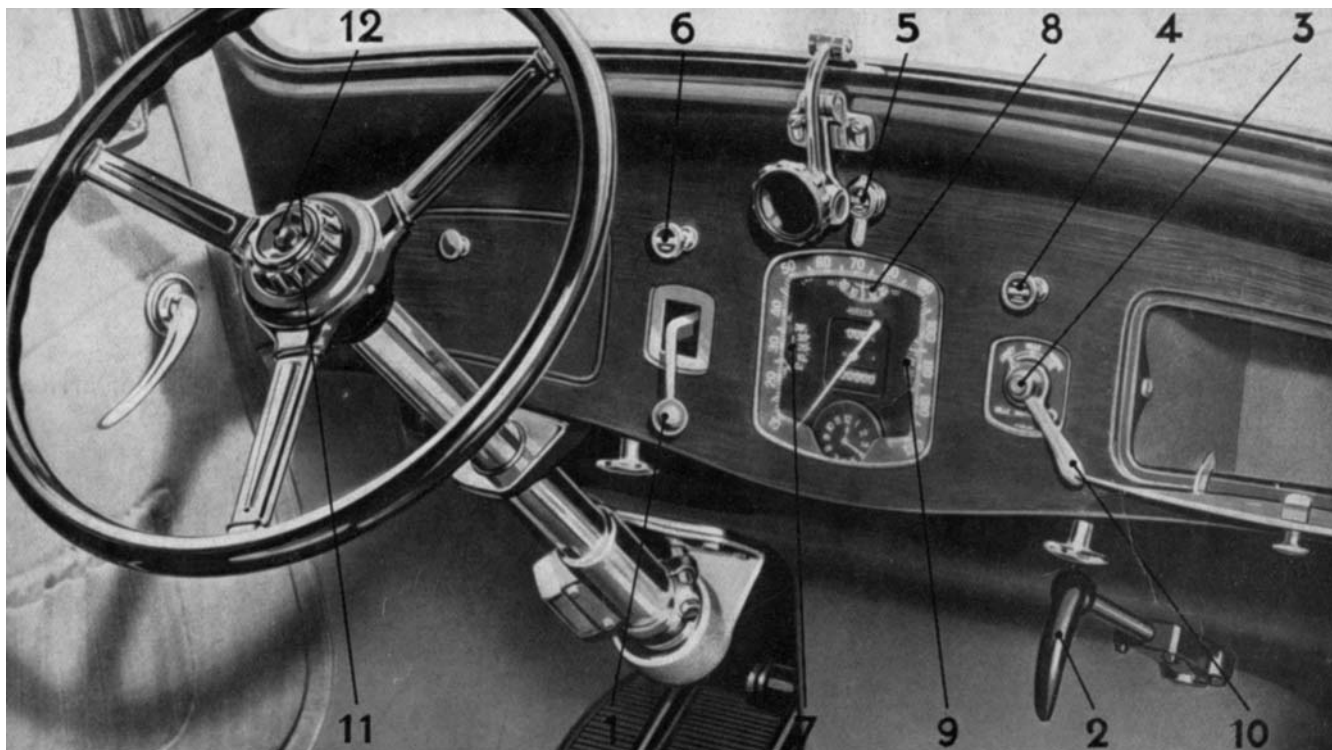
Tilslut vil jeg lige berøre min egen Normale.

Ligesom sidst jeg skrev om den, svejser jeg stadigvæk på karrossen, men det går sikkert fremad. Der er i skrivende stund kommet ny bund i og jeg skal nu i gang med skinkerne, hvoraf specielt den ene er meget rusten.

Her til allersidst vil jeg gerne efterlyse billeder og eventuelt nogle ord fra andre af vores restaurerende medlemmer. Del jeres oplevelser med os, det er populært læsestof her i bladet!

*Torsten Vig*





# Instrumentbordet

© Torsten Vig  
og Jens Møller Nicolaisen

Vi har snart skrevet mange artikler om tractionens modeludvikling gennem dens 23 produktionsår - med focus på de enkelte komponenter. Det har vi fået meget ros for - tak for det! De fleste af artiklerne er også gået i arv til andre klubblade, især i Sverige, Norge, Holland og Frankrig. Således opildnet har vi denne gang bevæget os ind på et lidt omfattende område, nemlig instrumentbordet.

Formålet med denne artikel er ikke kun at beskrive og overskueliggøre en lille del af vore bilers historie. Den vil også være til hjælp for de som restaurerer - eller ønsker at bringe instrumentbordet i bilen tilbage til så original stand som muligt. Vi står naturligvis til rådighed, hvis nogen har spørgsmål eller kommentarer - det er bare at ringe.

Der har været mange ændringer gen-

nem årene. Vi har prøvet at få styr på det ved granskning af diverse litteratur udgivet af Citroën selv, især instruktionsbøger og reservedelskatalogerne. De er de sikreste tilgængelige kilder, idet meget af det man kan læse i forskellige nyere bøger simpelthen er forkert eller i bedste fald utilstrækkeligt. Vi har valgt at koncentrere os om de komponenter, der sider på og hører til selve instrumentbrættet. Rat og gear-



stænger er kun beskrevet i hovedtræk. Solskæme, viskermotorer, spejle samt forrudens lukkemekanisme etc. må vente til en anden gang. Det samme gælder 15six, som vi selvfølgelig håber at vende tilbage til.

Går man en tur på et større traction-træf kan det være meget svært at finde én eneste bil, hvor alt er originalt på iinstrumentbordet. Der er næsten altid foretaget modifikationer, typisk med knapper og kabler til choker, starter og tændingsregulering. De fleste biler med automatchoker har fået eftermonteret en manuel choker - og mange biler har haft elektrisk starterrelæ, hvorfor de oprindelige greb og knapper har været væk i mange år. Det kan være svært at opdrive de oprindelige dele. Dertil kommer at der jo meget ofte har været eftermonteret alt muligt udstyr og mange instrumentborde er derfor mere eller mindre perforerede efter diverse kontakter, cigartændere, ekstra instrumenter osv.

En del ting vil man kunne "retfærdiggøre" under henvisning til at det er tidstypisk ekstraudstyr - og måske dermed værd at bevare. Men i mange tilfælde er en reel oprydning efter vores mening kønnere. Hvad man vælger er selvfølgelig en temperamentsag!

Der er også nogle valgmuligheder med hensyn til dansk udstyr, monteret på nye biler hos Citroën i Sydhavnen - vi har tilføjet et lille afsnit om dette i slutningen af artiklen. Og mens vi er ved det danske, så kan der, især i førkrigsperioden, være afvigelser fra "fransk fabriksoriginal", da bilerne jo

er samlet eller færdiggjort i Danmark. Dermed nogle forbehold i forhold til vores angivelser af tidspunkter; enkelte ting kan være slået igennem senere end i Frankrig.

### Historien kort

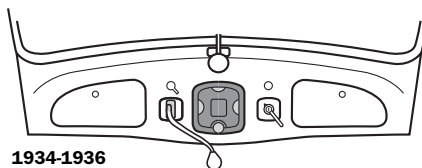
De tidligste modeller har som bekendt det helt symmetriske instrumentbord, med to handskum og speedometeret i midten. Oprindeligt havde man tænkt sig at tractionen skulle forsynes med en automatisk gearkasse, konstrueret af Sensaud de Lavaud (beskrevet i Attraction 149/marts 1987) og nogle få biler/prototyper blev fremstillet med denne gearkasse, der dog viste sig at være ubrugelig. Det eneste kendte foto af en sådan bil ses her til højre. Bemærk at gearvælgeren har nøjagtig samme form som den kombinerede lyskontakt og tændingslås - de to sidder på hver sin side af speedometeret. Symmetrien var altså fuldstændig! Så sjovt nok kom automatgearprojektet altså alligevel til at få betydning for de senere produktionsmodeller!

Ser man på det store billede til venstre, der kommer fra en tidlig instruktionsbog til model 7A, kan man konstatere at det sikkert også er et foto af en bil med Sensaud de Lavaud's automatgearkasse - hvor gearstangen simpelthen er retoucheret ind. I hvert fald er rammen omkring gearskiftet tegnet helt andelede end de så ud på bilerne. Men den første gearstang var meget lille - som det også vil fremgå af gennemgangen af historien på følgende sider!

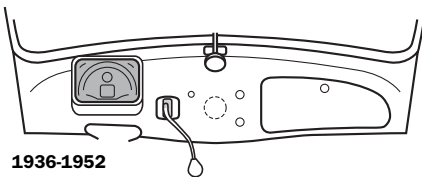
tlv & jmn



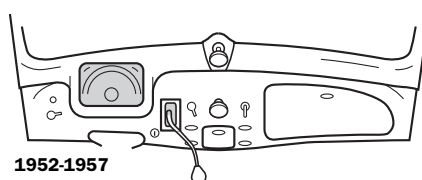
Den eneste model med helt symmetrisk instrumentbord: prototypen med Sensaud de Lavauds automatgearkasse...



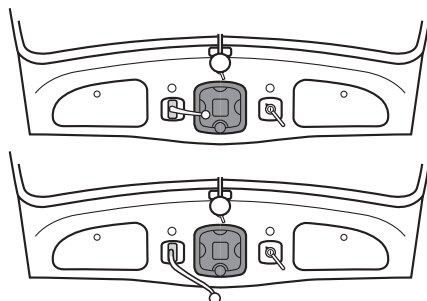
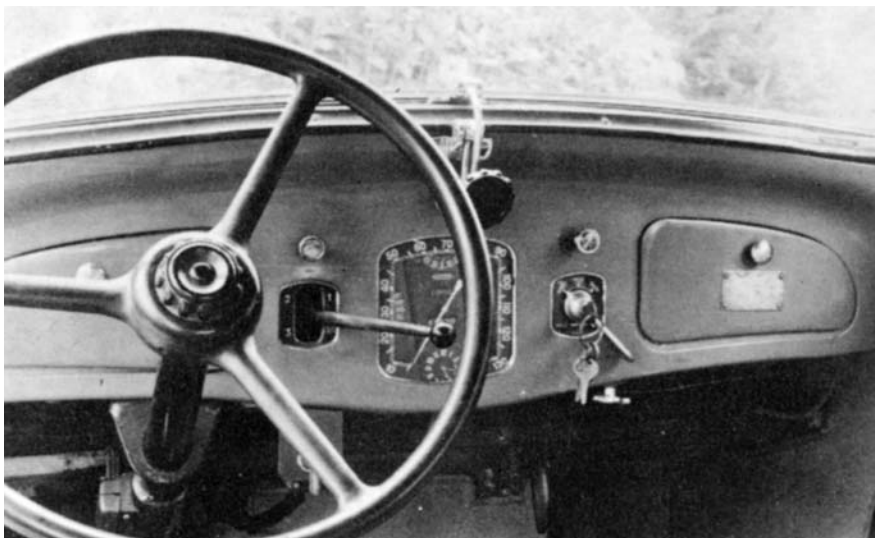
1934-1936



1936-1952



1952-1957



## 1.1 + 1.2

### Marts 1934

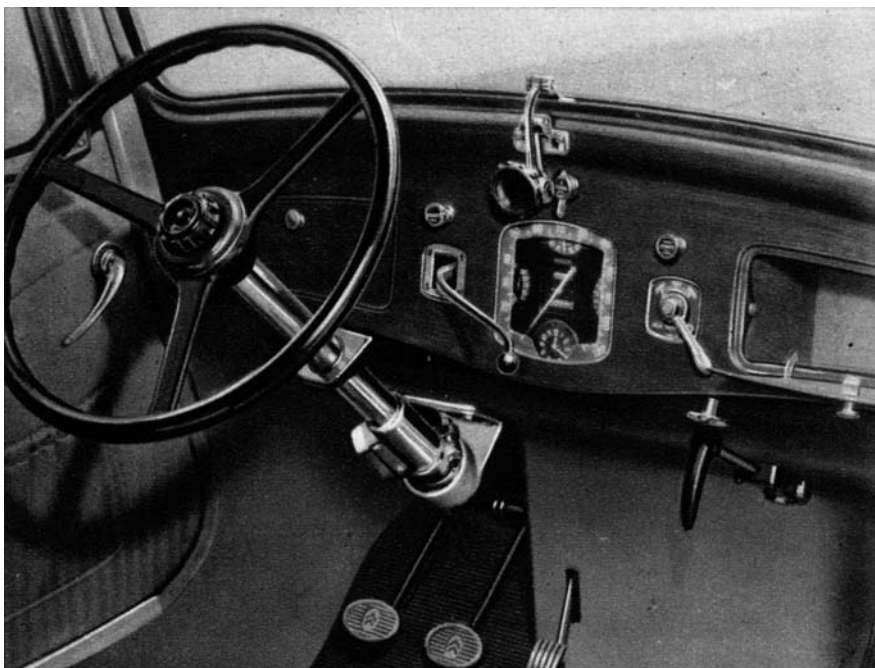
Model 7A (serie 1 og 2)

Dette instrumentbord er den første udgave af det oprindelige bord fra 1934, kendetegnet ved det centrale speedometer og de to symmetriske handske- rum.

Instrumentbordet indeholder følgende komponenter:

Speedometer fabrikat Jaeger til 130 km/h. Sort baggrund med hvid tekst. Benzinmåler til 35 l.

Start- og chokerknap samt tændingsreguleringsgreb af fabrikatet Prelac.





Tændingsafbryder med lyskontakt: Fabrikat Prelac.

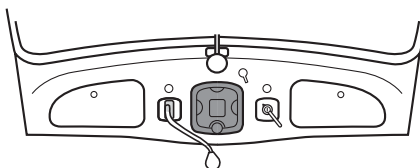
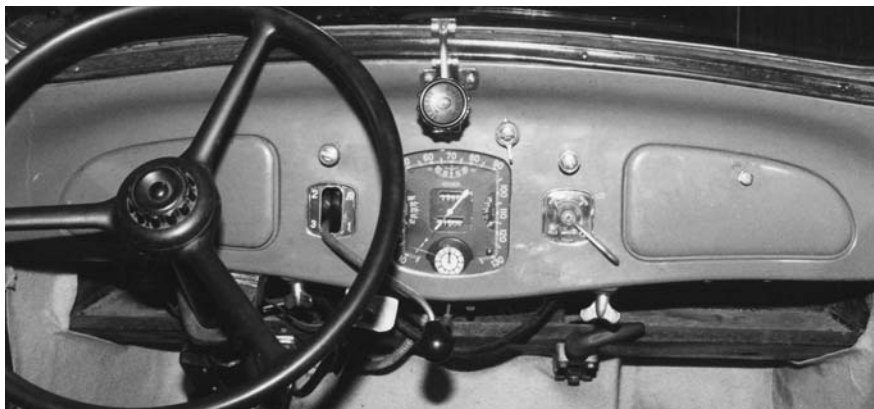
7A serie 1 er med en meget kort gearstang (fig. 1.1) og 1. gear er placeret øverst til højre. På serie 2 er gearstangen længere og bukket vandret mod højre (fig 1.2). Her er 1. gear placeret som vi kender det. Begge typer med den samme runde knop.

Startknappen er placeret over gearskiftet, mens chokerknappen sidder lige over lyskontakten. Tændingsreguleringen er monteret lige i midten over speedometeret. Op og nedblænding af lyset sker ved hjælp af et drejegreb i midten af rattet. Grebet indeholder også hornkontakten.



Tændingslåsen er sammenbygget med lyskontakten.

Herunder ses drejeknappen til tændingsreguleringen - akavet placeret bag grebet til åbning af forruden.



## 1.3

**Maj 1934**

7B og 7S (serie 1)

Gearstangen har nu fået det kendte udseende, dog er selve stangen oval i tværsnittet, hvor den senere bliver helt rund. Tændingsreguleringen er nu flyttet lidt til højre for sin oprindelige placering. Dette er sandsynligvis sket for at få den lidt på afstand af vinduesåbneren til forruden.

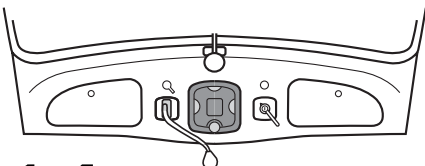
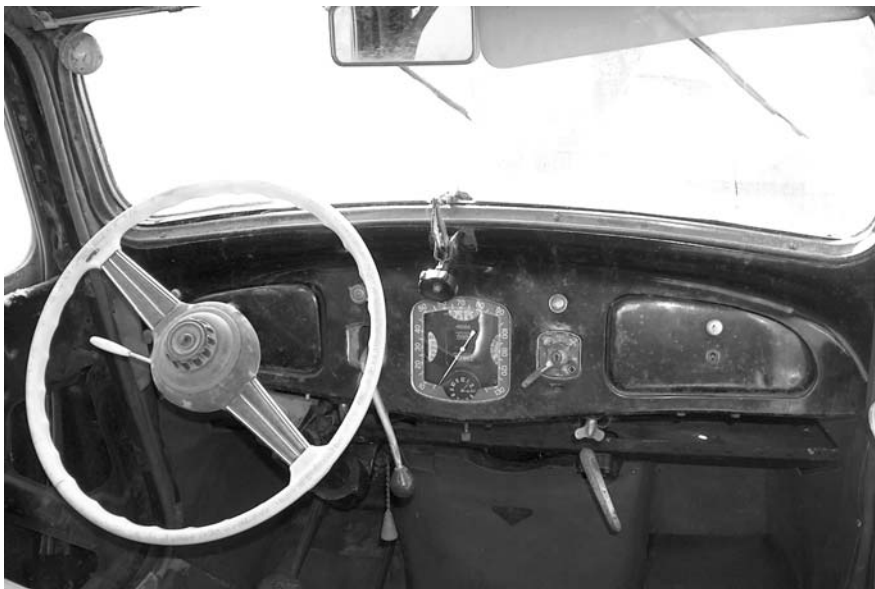
På model 7S er benzinmåleren til 45 l. Ellers er resten uændret.

Instrumentbordet i en meget fin og original 7B. Uret, der er indbygget nederst i speedometeret, har dog været udskiftet til en lidt nyere model med hvid skive i stedet for sort.

Her - samt på billedet nederst - ses den nye placering af tændingsreguleringsknappen.

Lige herunder de tidlige knapper til choker og starter - alt af fabrikat Prelac.





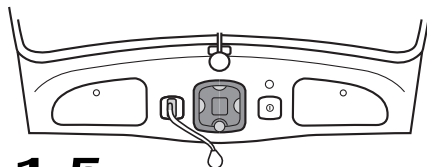
## 1.4

**Oktober 1934** (11A fra august)  
Model 7S (serie 2), 7C, 11AL og 11A

På dette instrumentbord har urene i speedometeret nu ændret farve til hvid, med sort tekst. Man er nu begyndt at forsyne modellerne med automatchoker, derfor forsvinder chokerknappen og de resterende flyttes, således at startknappen nu kommer til at sidde over lyskontakten og tændingsreguleringen kommer til at sidde over gearskiftet. På 11A er benzinmåleren til 50 l. Resten er til 45 l.



Øverst: instrumentbord i en 7S serie 2. Rattet er tilbehør af fabrikat Quillery og bilen moderniseret med kontaktarm til afvisere. Uret har her også været udskiftet, men denne gang til et ældre (sort). Vi kompenserer med billedet af det rigtige instrument, med hvidt ur og målere til benzin-tank (tv), olietryk (th) og amperemeter (foroven).

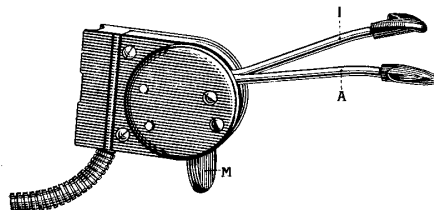


## 1.5

**Maj 1935**

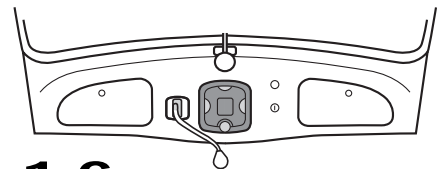
Model 7C, 11AL og 11A

Lyskontakten med tilhørende betjeningsgreb i rattet er her udskiftet med en ny af mærket Le Comodo. Denne er monteret på ratstammen og har alle funktioner inklusiv horn indbygget. Med den gamle lyskontakt forsvinder tændingsafbryderen, og den nye er nu monteret på en plade der passer ind i hullet, hvor den gamle lysafbryder sad. Den nye tændingslås er af fabrikatet Jaeger, og er støbt i en zinklegering. Da Citroën nu udstyrer modellerne med automatisk tændingsregulering, forsvinder den håndbetjente reguleringsknapp.





Comodo-kontakterne er kombinerede lys- og hornkontakter. De tidligste af dem er med Citroëns logo.



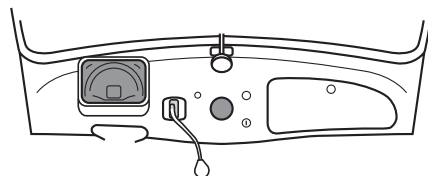
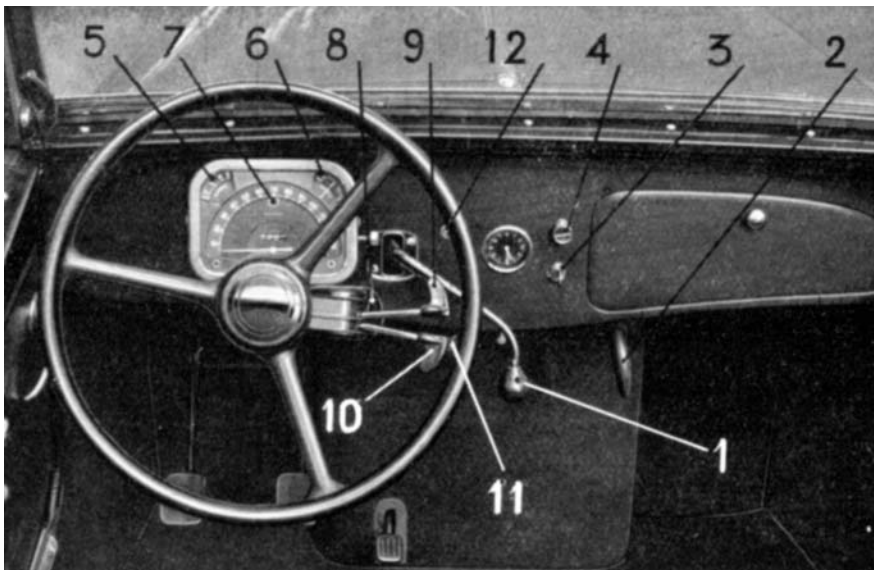
## 1.6

**September 1935**

Model 7C, 11AL og 11A

Eneste ændring i forhold til type 1d. er, at hullet, hvor tændingslåsen sidder på sin plade, forsvinder. Nu bliver tændingslåsen monteret direkte i instrumentbordet.





## 2.1

### Juni 1936

Model 7C, 11AL, 11A, 11BL og 11B

Dette reelt nye instrumentbord er kendetegnet ved, at speedometeret nu er flyttet hen bag rattet, og der er kun et stort handskerum til højre.

På type 2.1 er der et separat placeret mekanisk ur af enten fabrikatet Jaeger eller OS. Nogle biler leveredes også med et elektrisk Jaeger ur. Ligeledes er også speedometeret, der er med sort baggrund og hvide tal, fabrikeret af enten Jaeger eller OS. På 7C og 11BL er speedometeret gradueret til 130 km/h og benzinmåleren til 45 l. På 11B er det 130km/h og 50 l. OS-speedometeret har en ekstra finesse i form af en rød olietrykslampe.

Det er nu blevet muligt at slukke for instrumentbelysningen, og det gøres med en lille trykafbryder, der sidder til højre for speedometeret.

Efter at speedometeret er blevet flyttet, er det også nødvendigt at ændre på ventilationsklapperne, der nu bliver til en enkelt midt på torpedopladen. Betjeningsgrebet bliver derfor flyttet hen midt under instrumentbordet.



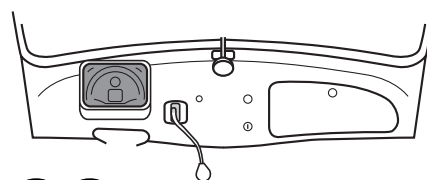
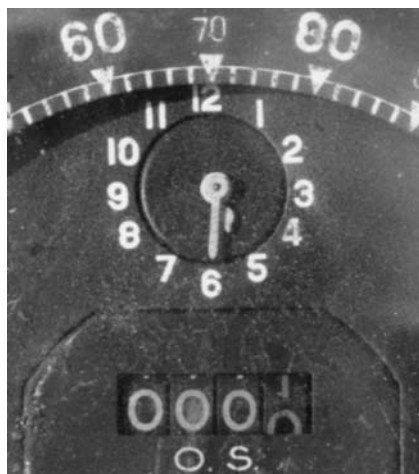
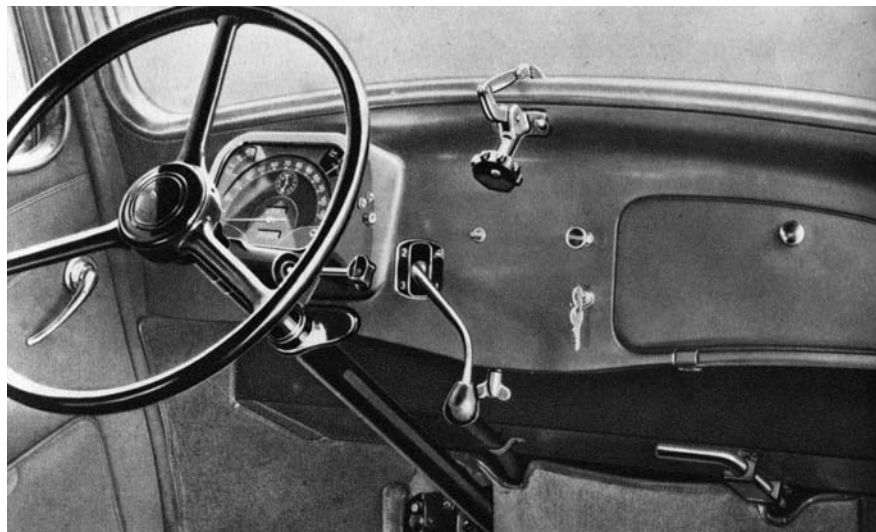
Speedometer fabrikat Jaeger



Speedometer fabrikkat O.S. med olietrykslampe.



Mekanisk ur, fabrikkat O.S.

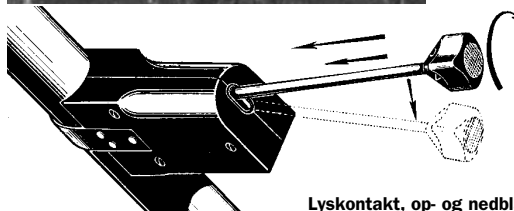


## 2.2

**Oktober 1937**

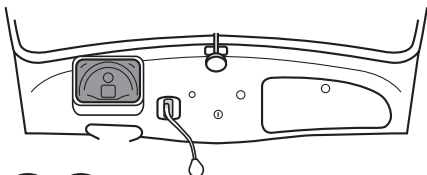
Model 7C, 11BL og 11B

Nu forsvinder det centrale ur; uret bliver indbygget i speedometeret. På gearskiftet sker der den ændring, at betjeningsskiltet bliver præget i forniklet messing, hvor det før var en malet plade med klar celluloid foran.



Comodo-lyskontakten udskiftes med en ny af fabrikkat Citroën med kun én arm.

Lyskontakt, op- og nedblænding samt to-trins hornkontakt i ét greb.

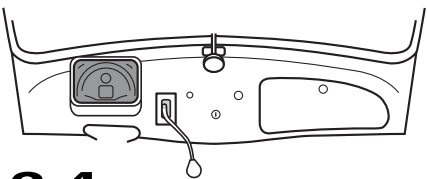


## 2.3

**Januar 1938**

Model 7C, 11BL, 11B og 11C

Nu udskiftes tændingslåsen til en ny model i bakelit, som placeres mere centralt på instrumentbordet.



## 2.4

**Januar 1939**

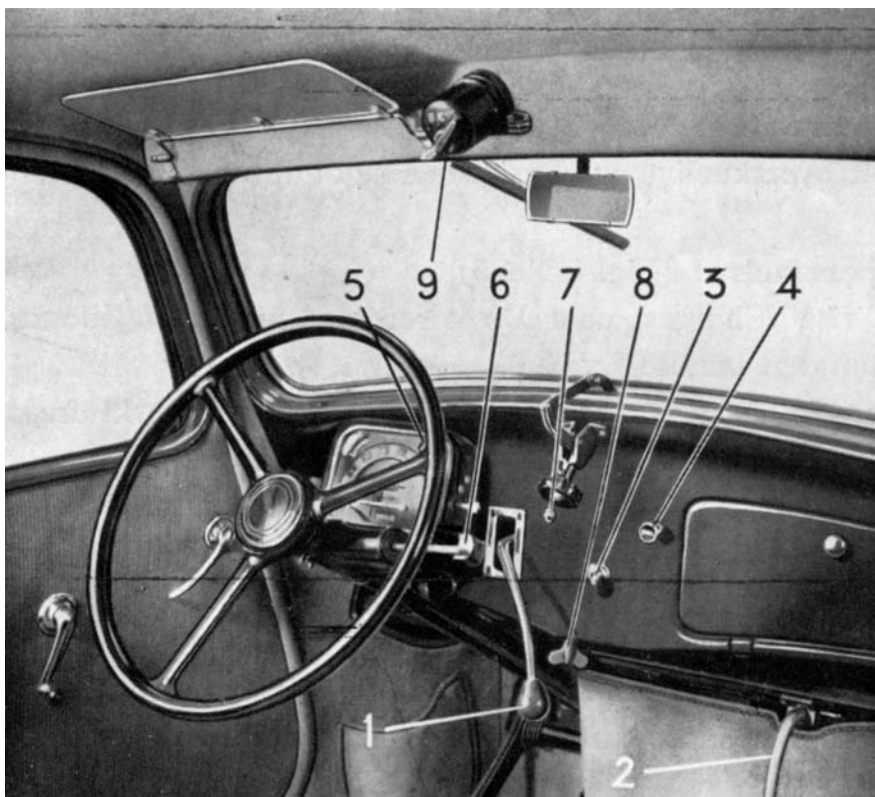
Model 7C, 7Ceco, 11BL og 11B

I januar 1939 kommer der et nyt gearskifte, hvor betjeningspladen bliver rektangulær og støbt i aluminium. Tallene er nu romertal.

I marts 1939 hvor 11 performance-motoren bliver introduceret, kommer der nye speedometre gradueret til 150 km/h. (Stadig 130 km/h på model 7).



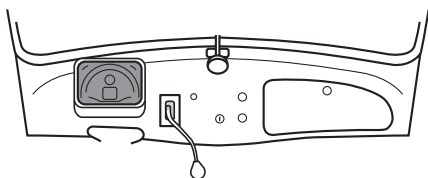
Startertræk, 1939



O.S. speedometer 1939.





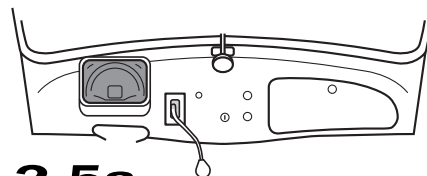


## 2.5

**1945 - maj 1949 (se 2.5a)**  
11BL, 11B

Med Solex 35 FPAI-karburatoren får bilerne manuel choker - og dertil en knap med kabeltræk, placeret nedenunder starttrækket.

Jaeger speedometer, 11BL 1946.

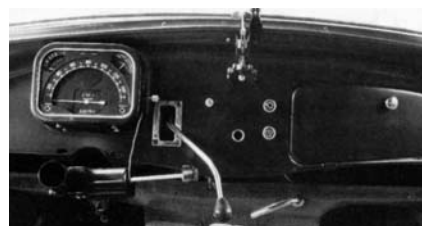


## 2.5a

**Marts-september 1947**  
11BL, (11B?)

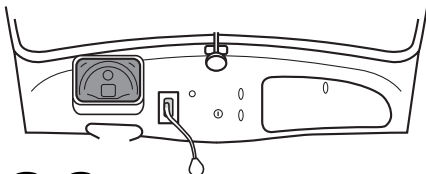
I denne periode var uret sparet væk i speedometeret. I stedet var monteret en simpel dæklade.

Knapperne til start og choker stadig runde, nu med stort D (starter) og S (choker).



Jaeger speedometer, 11BL 1947.





## 2.6

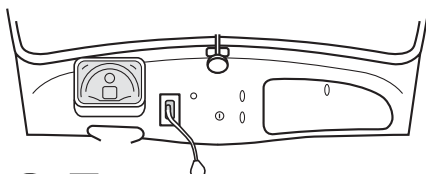
**Maj 1949**

11BL, 11B

Nye støbte knapper til starter, choker og handskerum - lodretstående ovale. Stadig sort speedometer, men uden de små blå kontrolllys i hjørnerne.



Navnlig D-knappen for starteren er meget svær at finde idag, da de fleste biler jo har fået monteret elektrisk startrelæ herhjemme.

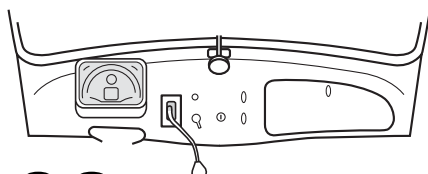


## 2.7

**Juli 1949**

11BL, 11B

Hvidt speedometer - Jaeger eller O.S.



## 2.8

**Februar 1950**

11BL, 11B

Den håndbetjente tændingsregulering vender tilbage med en drejeknap placeret ved siden af gearstangen. (Dette sker i forbindelse med at motorens kompression øges).

Øverst et instrumentbrædt fra 1950. De opretstående ovale knapper findes i forskellige udførelser. På denne bil ses to forskellige...

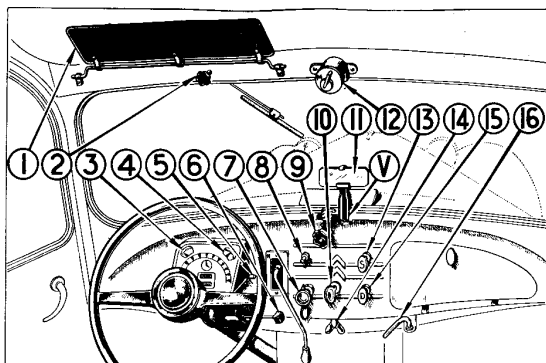
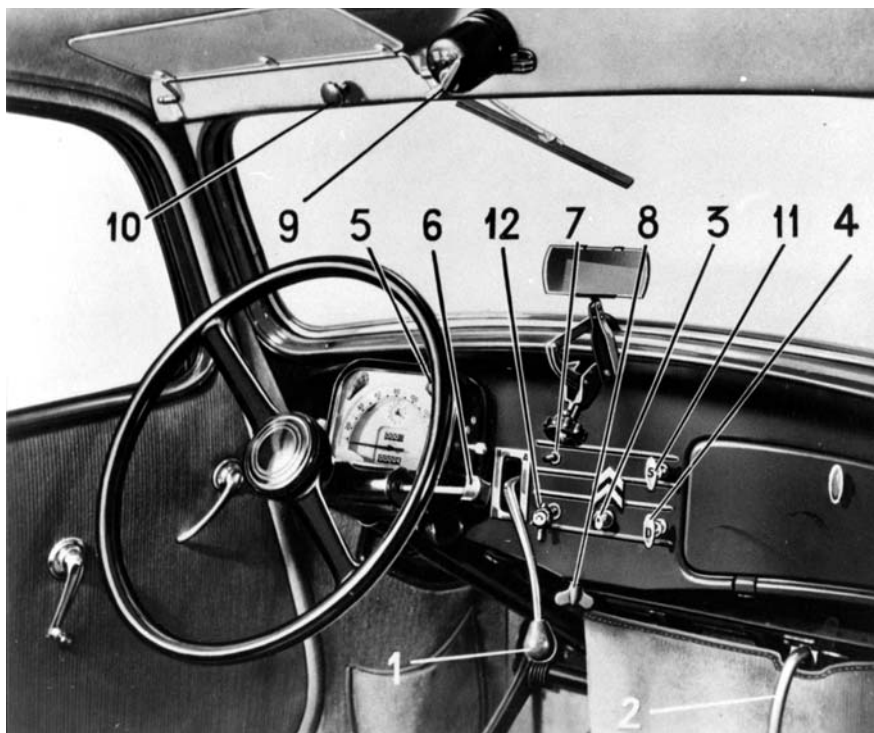
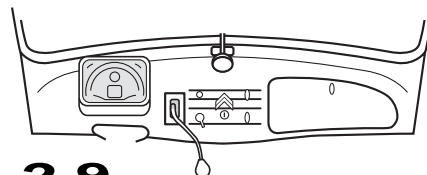


Fig. 3. Instrumentbord m.v. 1. Solskærm. 2. Håndtag for venstre vindspejlsvisker. 3. Benzinmåler. 4. Ampèremeter. 5. Regulator for triptæller. 6. Lys- og hornkontakt. 7. Tændingsregulator. 8. Kontakt for lys på instrumentbord. 9. Vindspejlsåbner. 10. Tændingsnøgle. 11. Bakspejl. 12. Motor for vindspejlsvisker. 13. Choker. 14. Indstillingsskrue for ventilationslem. 15. Selvstarter. 16. Håndbremse.

Fra instruktionsbogen 1950  
- hvis nogen har glemt hvad det hele bruges til...!

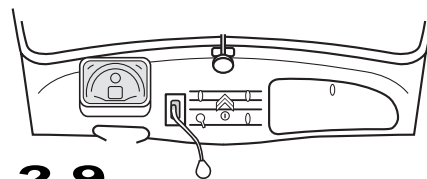


## 2.9

**Juli 1950**

11BL, 11B

Ny kommer der pynt på, i et forsøg på at modernisere! 4 pyntelister og et fint Citroën-ornament. Det er også omkring dette tidspunkt at det nye større rat med 2 eger indføres.



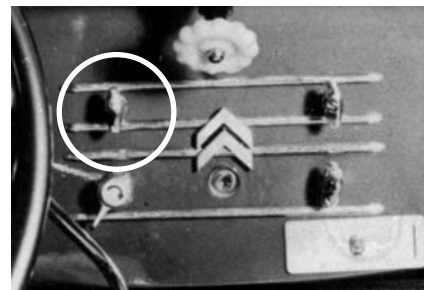
## 2.9

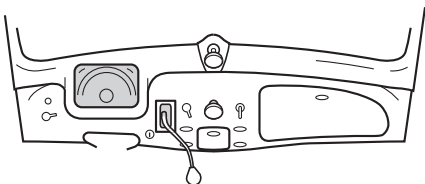
**September 1950**

11BL, 11B

En lillebitte ændring: Den lille trykkontakt til instrumentbelysningen erstattes af en ny, med ovalt greb der svarer til resten.

Grebet til forruden og askebægeret er ekstraudstyr.





**3.0**

**Juni 1952**

11BL, 11B, 11C (fra 1953).

Instrumentbordet i helt ny forklædning, som et led i en gennemgribende modernisering, ikke blot af bilens udseende, men også teknik.

Nyt: gråt speedometer (uden ur), der omkranses af ruderammen, nye knapper og greb til instrumentbelysning, varmeregulering, instrumentbelysning (rheostat), tændingsregulering, loftslys,

vinduesviskere (der nu er placeret ved forrudens underkant, med motoren bag instrumentbordet), blinklys, choker og starter. Rygere er blevet velsignet med et askebæger.

Farveholdningen er blågrå/grå, passende til indtrækket, hvor tidligere instrumentborde følger bilens udevendige farve. Fra 1954 er rattet gråt.





**Frits Trøst Hansens Cabriolet, som den så ud, knap et år gammel. Bemærk kontakten til afviservingerne, placeret ovenover gearskiftet. Cabrioletterne er nok en undtagelse fra reglen om at instrumentbordets farve følger karrosseriet - der er mindst tre danske eksempler på at det følger indtrækket og evt. kalechen.**

### Danske detaljer

Gennemgangen af historien følger som nævnt de ændringer, som blev foretaget hos Citroën i Frankrig. Som udgangspunkt gælder retningslinierne også for de danske biler. De fleste ændringer er "slået" igennem på samme tidspunkt her i landet, men der er også eksempler på "forsinkelser". Er man i tvivl om hvad der oprindelig har været monteret på en bil, bør man kigge på 1. registreringsdato fremfor stelnummeret - især når det gælder førkrigsbiler samlet i Danmark. Opdateringer kan nemt være sket undervejs, før bilen blev solgt til første ejer.

### Udstyr

Som bekendt blev de danske biler forsynet med en del dansk udstyr i Sydhavnen. Afviservinger medførte monteringen af en kontakt - i starten ofte en stor drejekontakt ("traktorkontakt") placeret centralt på instrumentbordet. Alternativt en lille vippekontakt eller (se-

nere) en kontaktarm med indbygget kontrolllys, monteret på ratstammen.

En anden dansk detalje er kølevandstermometeret (og kædetrækket til rullegardinet). Vi har set enkelte danske biler uden, men hvis det ikke har været standardmonteret, må det i hvert fald have været meget populær ekstraudrustning. Det findes på langt de fleste danske biler. De allertidligste biler har ikke kølevandstermometer, og



**Kølevandstermometer, fabrikat Motometer, Stuttgart.**

vi er lidt i tvivl om hvornår man begyndte at montere det - men det er i hvert fald set fra 1937 og frem, monteret længst til venstre på instrumentbordet.

En anden detalje fra Citroën i Sydhavnen, som man finder på mange af bilerne omkring årgang 1948-52, er et drejeligt askebæger. Disse er altid monteret samme sted, lige til venstre for handskerummet.

### Farver

I både Danmark og Frankrig har det generelt været reglen, at instrumentbordets farve følger karrosseriet. Fra 1952 er det imidlertid gråblå/lys grå på den franske vogne, passende til indtrækket. Men der er eksempler på at danske biler har karrosserifarven - også efter 1952.



**Meget dansk fabriksfoto 1951, som har været brugt i en salgsbrochure. Ratnav (men ikke rat!) samt diverse knapper af fabrikat Quillery (meget almindeligt i Danmark) - samt ekstra pyntelister på handskerumsklappen. Det fabriksmonterede askebæger er garneret med et lille emaljeret Citroën-emblem. Sjovt nok en bil uden kølevandstermometer!**

# Tjekkisk afslutning

Peter de la Cour

Her følger 3. del af restaureringshistorien om **Peters 11 Sport** - første og anden del var at læse i hhv. **Attraction nr. 242 og 247**.

Nu nærmede sig tiden hvor Citroënen skulle være ude af den Tjekkiske republik, så det var på tide at få fundet en chauffør. Men Steffen, som var med da bilen blev bragt til reparation i Tjekkiet, havde "desværre" fået arbejde. Heldigvis var min ven, Peter Lillelund (kører MGA), klar med sin VW Passat, den har heldigvis 25 HK mere end den gamle Saab.

Lørdag den 30 april er vi igen klar med Bennys trailer påspændt 10 tjekkiske ølkasser med flasker uden indhold, men parat til genopfyldning. Det er jo ingen sag at køre 900 kilometer med autotrailer uden auto, så vi er fremme hos min broder og svigerinde i Lazne Libverda allerede kl. 19.00.

Søndag var fridag, så vi brugte tiden til at reparere min broders nye Skoda Octavia. Frontspoileren er jo kun sat fast med enkelte popnitter, og kan derfor ikke tåle de høje tjekkiske kantsten. Men der var dog tid til at bese vor "nye" Citroën. Den så godt ud, og havde den helt rigtige mørkegrå farve. Min frygt for at den ville glimre som et juletræ var heldigvis ubegrundet, der var jo også kun brugt 5 gram sølv pr. kg. lak! Vi kunne hente bilen mandag kl. 17, så var også det sidste krom ankommet.

Mandag formiddag indkøb af forsyninger, dog ikke helt 10 kasser, og spændt

venten. Jarmila, Peter og Peter var klar ved værkstedet kl. 17, og fik Sporten læsset på og spændt forsvarligt fast på Bennys trailer. Den halve landsby var samlet ved pålæsningen (se billede) og en lokal Hillman Minx var også mødt frem for at fejre den festlige afgang. Den, Minxen, var i meget fin og original stand! Det er dejligt at tjekkerne også har gang i veteranbilbevaringen! Efter afregning af de sidste Krunur, fotografering og hilsner i lange baner, tilbage til Mads og Jarmilas hus. Peter Lillelund vil nemlig gerne køre straks (klokken er ca. 19.00): "Så kan det måske lade sig gøre at jeg møder rettidigt onsdag morgen!" (P. L. bor i Virum, Sjælland). Mads går i gang med aftensmaden medens Jarmila, Peter og Peter pakker. Jarmila skal nemlig med tilbage til Danmark. Heldigvis! Kl. 21.00, parat, start, kørl!

Der er ca. 135 km til den tjekkisk-tyske grænse ved Rumbak, hvor det nærmeste lastvognstoldsted forefindes. Der er vi kl. ca. 23.00. Vi svinger ind på en stor holdeplads hvor der holder alt for mange lastvognstog! Jeg springer ud af bilen, for der holder en dansk indregistreret lastvogn. Ham må jeg kunne spørge om råd og vejledning? Han kan ikke et ord dansk selv om der står "Frode Lauersen" på bagsmækken? Så er det Jarmilas tur. Hun taler med nogle tjekkiske chauffører, og de siger, at der er unormalt mange lastvogne i aften, så de regner med det vil tage mellem 18 og 24 timer at

komme gennem tolden!!! Faciliteterne her er ikke meget bedre end da vi to rejste den anden vej (se Attraction nr. 242). "Det er bare dæjlig!" Krigsråd." Og Jarmila må i gang igen! Hun går ned til udkørslen fra opsamlingspladsen og taler med den Tjekkiske politibetjent: "Hvis I kan komme ud af lastvognstrængslen, så kan I sætte katastrofeblinket på og køre ned langs rækken af holdende lastbiler, frem til indkørslen af toldområdet. Men kør ikke ind mellem lastvognene. Så bliver I lynchet!" (Der er ca. 2.5 km fra samlingspladsen til toldområdet) Peter Lillelund får snoet os ud, og vi starter med katastrofeblinket mod færdselsretningen, langs de holdende lastvognstog. Peter har det ikke godt når der kommer modkørende vogntog! Så der bliver trukket godt til højre! Men ikke nok med det. Vi bliver også stoppet af en Tjekkisk politibil, men her viser det sig igen at det er uvurderligt at have en sprogkynig i bilen! Vi kommer efter den nervepirrende tur ned til selve toldområdet hvor der sidder en politibetjent i et "kommando-tårn". Der er heldigvis to indkørsler ved "tårnet", hvoraf den ene ikke er i brug, på grund af det sene tidspunkt. Den tager vi, og Jarmila ind og op i "tårnet". Nu ønsker politimanden nummeret på Bennys trailer og papirerne på samme. Hurtigt klaret, og vi er i toldområdet.

Jarmila har fået udleveret en seddel hvor der er fem rubrikker, som alle skal undersøges (teksten er naturligvis





på tjekkisk), godkendes og stemples! Punkt 1 hos toldpolitiet i blåt. Almindelig gennemsyn af pas og kontrol af ladningens papirer. Intet problem, det tager kun ventetiden, ca. 10 min. Videre til skranke 2, (stadig blå uniformer bag glasset,). Her skal vi gøre rede for, hvor meget brændstof vi har i tanken. Jarmila mener, vi har 25 liter medens Peter Lillelund mener vi har 35! Big deal! Det europæiske gemen-skab vil ikke have at lastbiler tanker billigt tjekkisk diesel, og bringer det til

gemenskabet! Og det ser jo ud til at vi ikke har overfyldt tanken i de 11/2 år vi har været væk! Så nu var vi færdige med de blå uniformer som Jarmila havde klaret strålende. Rubrik nr. 3! Nu skal undertegnede i gang med de grønne uniformer. Uha, uha! Den første går fint, det er kun passene som skal kontrolleres. Rubrik nr. 4! Her er det ladningen. (De grønne kan heldigvis heller ikke læse Tjekkisk) Men de ønsker oplyst for hvor meget "varen" er blevet dyrere siden den forlod tysk-

land, sidst. Jeg giver ham hele map-pen med alle papirer og regninger, og der er alt hvad der skal være! Måske lidt for meget, for Jarmila har ført et regnskab over hvad udgifterne har været gennem restaureringsprocessen, men det er heldigvis skrevet på dansk på et almindeligt ternet A4 ark. Dansk kan de grønne heldigvis heller ikke, men de er ellers flinke nok! Tolderen finder med Jarmilas hjælp en passende tjekkisk regning på arbejdet. Og så skal der laves "Berechnung der Einfuh-

rabgaben zur mündlichen Zollanmeldung". Vi bliver diregeret videre medens de beregner Zollanmeldungen.

Nu træder en overtolder ind i historien. Han ligner fodboldspilleren Steffan Effenberg! (S. E. tidligere Bayern München og det tyske landshold). En helt igennem usympatisk person. Høj, lys SS-type. Han passer lige til de film man ser om lejrene i det tidligere rige. Peter får besked på at hente vogntoget og køre det frem til rampen hvor der er godt oplyst. Imedens går Jarmila, undertegnede, "Effenberg" og tre toldere til rampen. De underordnede toldere vil naturligvis ud at se på Citroënen. Men ikke "Effenberg". Han begynder straks at endevende Passaten, og ud triller spiritusflasker og mine tre kasser Staropramen øl. "An die Rampe"! kommanderer han, i en ikke særlig venlig tone. Der er jo lidt for meget, så Jarmila siger at de to flasker "Irish Cream" jo ikke er alkohol (det er jo hedvin). "Das ist Alkohol"! Videre til bagagerummet hvor "Effenberg" ser et reservehjul, det er dét til traileren, "Aha"! - og så skal hele bagagerummet ryddes, dækslet til brønden fjernes og dér ligger Peter Lillelunds ubrugte reservehjul! Det var en skuffelse. Men på rampen står stadig ca. 11½ liter for meget, men "Effenberg" har heldigvis glemt den flaske Jarmila havde i sin kuffert. "Effenberg" sender en af de tre toldere som kun har undersøgt Citroënen, ind på kontoret efter blok og regnemaskine. "Citroën" tolderen kommer tilbage med blok og regnemaskine, og fører en mindre samtale med "Effenberg", som jeg ik-

ke forstår. Men meningen forstår vi. Han er blevet overbevist af "Citroën" tolderen om at vi ikke er smuglere! Og så giver "Effenberg" os en skrap påtale! Det var en lettelse!

Klokken er ved at være et om natten. Men først tilbage til kassen, hvor vi skal betale Zoll. 201,40 Euro. Jeg har ikke så mange Euro, og vil derfor betale med plastic, men det kan ikke lade sig gøre. Så vil jeg betale med tjekkiske koruna, og det kan heller ikke lade sig gøre. Altså må vi tre danskere se at skrabe euroerne sammen, hvad lige lykkes! Vi får stempel i rubrik 4! Ud til rampen og frem til sidste kontrol, hvor de skal se pas, papirer osv. og hvor vor seddel endelig får sidste stempel i rubrik 5! Kl. er 1, midt om natten, og vi er klar til de sidste 900 km, inden vi er hjemme i Aabyhøj.

"Heim in Reich"! (der er næppe nogen af læserne som ville tro, at jeg ville være lettet over at komme tilbage til Tyskland; men det var jeg!) Vi er alle tre helt euforiske, og vi får os en kop kaffe og en mellemmad på den første rasteplads. Peter fortsætter bag rattet, direkte gennem Berlin så sparer vi 50km. Jeg overtager rattet efter Berlin, og kører de næste 300 km på den meget kedelige motorvej mod Hamborg. Jeg bliver efterhånden så træt at jeg ikke kan holde vogntoget lige på banen, så Peter må overtage styringen de sidste ca. 300km.

I Aabyhøj kl. 14.00, en hurtig frokost og Jarmila og Peter fortsætter til København. Men nu med Jarmila ved rattet! Peter og Peter har ikke sovet i

over 30 timer, så den ældste Peter går lige på hovedet i seng!

### Konklusion

Jeg vil ikke anbefale reparation af biler i østeuropa, hvis man ikke har meget gode forbindelser på stedet! Man skal kun lade værkstedet lave de reparationer man umiddelbart kan se! Man skal kontrollere hver etape af renoveringen! Man skal helst kunne sproget! Og så skal man ikke tro at man sparer mange penge!

PS. Lidt skulle jeg jo lave medens bilen var i Tjekkiet, så nu har jeg alle dele til en 2CV, 1987, og de sælges!

PlaC, tlf. 8625 3828

*Les Traction Avant*  
**CITROËN**

# Bog anmeldelse

Af Jørgen Kjær

"KLIP...fra Citroëns historie i Danmark 1919-66" af Jens Møller Nicolaisen.

Udgivet af Citroën Danmark A/S, december 2003.

Den første officielle præsentation af Citroën i Danmark stod firmaet "Autojyden" i Ålestrup for. Allerede i Citroëns første produktionsår 1919 havde de eneagenturet i Danmark. Den første sending bestod af 50 vogne og Citroën blev hurtigt et af de mest fremgangsrige bilmærker i landet. Bilerne gjorde sig blandt andet bemærket i flere motorløb. I 1926 kommer Andre Citroën på et 24 timers besøg i Danmark for at lægge grunden til en dansk samlefabrik i Sydhavnen i København. Denne samlefabrik leverede biler til hele Skandinavien og bilmærket bliver en kendt del af gadebilledet. I 1926 er der således 600 Citroën-taxaer alene i København!

De første Citroën var – udover at være fremstillet på et af Europas første samlebånd – en ganske ordinær bil, der lignede mange af de andre på markedet.

Men i 1934 skete der noget! Ikke mindre end en revolution var bebudet: Forhjulstræk, selvbærende karosseri, strømlinet, torsionsaffjedring med mere! Lanceringen af den nye model 7A blev i stil med nutidens Harry Potterbøger og Ringenes Herre fastlagt til samme tidspunkt i hele Europa, nemlig den 18 april. I Danmark måtte man imidlertid vente i flere måneder på den

første bil. Problemet var, at den nye model krævede en omdefinering af begreberne. Et af kriterierne for lokal (dansk) samleproduktion af biler havde indtil da været, at chassisrammer og karosserier skulle "mødes" og samles på den danske fabrik. Men Citroën 7 havde selvbærende karosseri – og dermed ingen chassisramme. Først efter længere tids forhandlinger med myndighederne (Toldvæsenet) kunne man fastlægge retningslinier for en dansk produktion af bilen. Dette indebar at alle dele af bilens dele skulle monteres i København.

Den nye model blev en kæmpesucces, der gjorde sig bemærket overalt i landet, både på landevej og motorsportsbaner.



Da efterfølgeren til model 7 og senere model 11 og 15 skulle lanceres i Danmark i 1956 på udstillingen i Forum fik man også problemer. Denne gang dog ikke med myndighederne – men bilens egen teknik. Den nye model DS 19 havde nemlig det sensationelle hydrauliske system, der er kendt fra Citroën den dag i dag. Man havde i 1956 sikret sig 2 biler til præsentationen i Danmark. Vinteren 1955-56 var meget kold, og da de to biler kom med godstog opstod der problemer ved Storebælt. Bæltet var frosset til og kun biler og personer kunne fragtes over – ikke godstog. Gode råd var dyre, da bilerne var på vej i sidste øjeblik. Et par medarbejdere drog af sted for at få bilerne læsset af toget og kørt til København. Men de ville ikke hæve sig, da de skulle af togvognene. Det hydrauliske system var simpelthen bundfrosset. Man fik bilerne bakset til Citroënforhandleren i Odense, og efter et halvt døgn's optøning med varmeblæsere lykkedes det at få bilerne til at fungere og de kunne lige netop nå til udstillingen i København. Denne model blev flere steder modtaget med spontane klapsalver i Kongens København, og gik sin sejrsgang som Citroëns tidligere model.

Dette og meget mere fortæller forfatteren medlevende om i denne bog, der desværre kun er blevet på 44 sider. Men hvilke 44 sider: Flotte og spændende originale danske billeder med en meget oplysende og forklarende tekst.

Bogen er ikke skrevet af en tilfældig valgt forfatter. Man fornemmer tydeligt at Jens Møller Nicolaisens hjerte banker for Citroen og med en speciel plads til "Tractionmodellerne". Forfatteren har i mere end en menneskealder beskæftiget sig med det franske bilmærke og dets historie, og må nok betegnes som den mest kompetente til at skrive denne danske del af Citroens historie.

Hvorfor blev bogen bare ikke 4 eller 10 gange så tyk og viste mange flere af de vidunderlige fotos og historier som undertegnede er vidende om findes i forfatterens arkiver?

Bogen der kun er udgivet i 1500 eksemplarer koster 120,- kr og kan bestilles hos Citroen Danmark fax 36180799 eller mail: [ellen.norregaard@citroen.com](mailto:ellen.norregaard@citroen.com)

## KØB & SALG

Ring, skriv eller mail til redaktionen!

### Sælges:

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

Meget sjældnen 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 meget original. Mange reservedele kan medfølge; fx. fine pilotefølge 185x400, kølergitter, motorhjælm og meget andet. Og så dårlig er den altså heller ikke....! Pris?

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

### Sælges:

Mange nye og brugte reservedele til traction sælges.

I øjeblikket har jeg en del gode brugte skærme, døre, hjælme, bagklapper, sæder, forlygter og meget andet.

Ring eller mail efter en liste.

Finn Lyster  
26 24 72 49 - [finn-lyster@mail.dk](mailto:finn-lyster@mail.dk)



### 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!

### Sælges:

Diverse bagskærme og motorhjælme og andre reservedele til 11 Sport.

### Søges:

For- og bagskærme passende til 11 Sport årgang 1934-35 (forskærme med huller til horn). Evt. bytte med skærme årgang 1937 (i nystand).

Henrik Jacobsen, tlf: 39 69 00 40.

