



Les Traction Avant

CITROËN



A T T R A C T I O N 2 5 6

42. årgang · november 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 Reece

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

Værktøjsudlån - vest:

Erik Hougaard

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

Vognregister:

Torsten Laursen Vig

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



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@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.

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

Efter ikke at have været til ICCCR-træf siden 1998 i Belgien, var forventningerne høje til træffet i Interlaken i Schweiz. Måske for høje, skulle det vise sig. De fleste har nok som jeg, en forestilling om Schweiz som et land, hvor der hersker orden og præcision. Det var ikke tilfældet. Jeg kan bare nævne i flæng – skiltningen til træfpladsen var elendig, hvis du ikke lige kom ad betalingsmotorvejen – totalt kaos på campingpladsen, med alt for lidt plads – morgenmad til enorme priser – elendig stumpemarked, hvor de udenlandske sælgere var blevet lovet en lempelig behandling ved tolden. Det fik de ikke. Osv. Vejret var også denne gang meget vådt, men det er jo ikke nogens skyld. Var der så ikke nogen gode ting ved træffet? Jo – Interlaken er et lækkert sted med en utrolig natur, og turen fra Tyskland og til Interlaken ad de små veje var fantastisk. På selve træffet var det store højdepunkt de mange spændende biler at kikke på.

Fra redaktionen

Vi nærmer os vinteren og kan se tilbage på en masse ture, rejser og aktiviteter fra den forgangne sommer. Disse præger dette nummer af bladet - især selvfølgelig det 13. ICCCR, det første i Europa siden 1998. En stor begivenhed. Og det skulle være ganske vist, at det næste ICCCR bliver i Rom, i 2008. Mon ikke det vil være en helt naturlig ting til den tid at lade sig inspirere af Henriks og Eugenios lange tur, som også er beskrevet i dette blad...

På ICCCR-træffet solgte en franskmænd hjemmelavede dele til tractioner. Han havde bl.a. nye fælge til tommedæk og skivebremser, alt sammen i en flot kvalitet. Men er trenden at vi er nød til at montere disse ting på vores biler for at kunne køre med dem? Jeg synes det personligt ikke, men man ser flere og flere at disse ting på nogen tractioner. I England er den store dille at lægge en BX dieselmotor i 11'eren. Heldigvis ser man også flere tractioner restaureret til original stand, og hvis man tager priserne på de sjældne stumper, som en rettesnor, er efterspørgslen stigende.

I Roskilde er vi i gang med klubmøderne efter Pers død, og folk har sluttet godt op og mødt talstærkt frem, noget Thomas og familien værdsætter.

Til slut skal jeg igen gøre opmærksom på at vi IKKE har noget sommertræf på skinner til næste år. Skal der kun være generalforsamling?

Torsten Laursen Vig

Trods den konstant stigende trafik og hastighed ude i samfundet, kan det stadig være en udsøgt fornøjelse at køre i de gamle biler - og med lidt planlægning og tid kan der findes attraktive alternativer til motorvejene.

Vinteren står til disposition: Tid til planlægning og til at få bilen bragt i trim! Vi videregiver gerne alle idéer til begge dele her i bladet - bare skriv!

-jmn.

Boganmeldelse

CITRÖEN – Daring to be different

Af John Reynolds

Haynes Classic Makes Series

160 sider.

En boganmeldelse af Jørgen Kjær.

Skønt Citröen i dag er blandt de store udbredte bilmærker, er der nok ikke mange af dagens Citröenkøbere, der kender mærkets 85-årige historie og firmaets tradition for at være i front med udviklingen. Ofte så langt foran at mange har vendt mærket ryggen i hovedrysten, når nye modeller kom på markedet. Citröen har i alle årene, inden de blev en sædvanlig hyldevare, hvor de med lidt kedelige computerdesignede køretøjer appellerede til de brede masser, levet op til denne bogs titel om at turde være anderledes. De mange nye ejere har i mange tilfælde heller ikke haft en Citröen før og erfaret, hvorfor firmaet i Frankrig blev betragtet som den største og teknisk mest avancerede bilfabrik i Europa.

Hele denne udvikling startede i 1934 med den legendariske Traction Avant, og lidenskabelige Citröenkendere mener den slutter med den sidste CX i 1989.

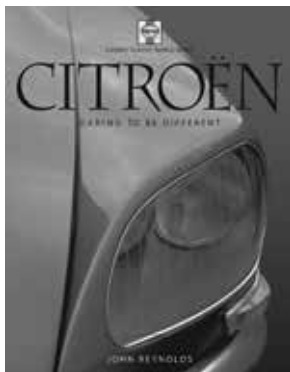
Citröen var i øvrigt kun styret af Citroen selv til 1934, hvor Michelin overtog roret indtil 1974, hvor Citröen kom under kontrol af firmaets tidligere konkurrent Peugeot i PSA-gruppen.

Der er skrevet mange bøger om Citröen og firmaets forskellige modeller, men fælles for disse er, at de måske kun omhandler en enkelt model, en enkelt

epoke eller teknisk og historisk udvikling.

Denne nye bog, fra det forlag vi ellers mest kender som udgiver af reparationsbøger til nyere biler, indeholder alt det ovennævnte i passende mængder, så de omtalte "nyere tids Citroënejere" kan få et indblik i firmaets historie og udvikling. Det er der ikke så meget nyt i, men bogen fortæller også noget andet mindst lige så spændende.

Forfatteren har nemlig selv prøvekørt bilerne og giver en detaljeret beskrivelse af dette. Han har fanget finesserne. Om Traction Avant, der kom i 1934 fortæller han, at man ikke skal lade sig narre af bilens førkrigsudseende, den kører faktisk som en moderne bil, og er man omhyggelig med det specielle gearskift med den paraplyhåndtaglignende gearstang på instrumentbrættet, kan man skifte gear uden knasende tandhjul. Man skal bare lige huske at holde en lille pause i neutralstilling når man skifter gear. Jo, han har fattet det hele og fået det hele med.



Forfatteren giver også en række gode råd til førstegangskøberne, og med min egen erfaring med specielt Traction Avant er det helt relevante råd. Man skal dog ikke lade sig forlede til at tro, at man ved at følge disse råd er garanteret fri for problemer. En kontakt til en mærkeklub og Citroënkendere vil altid være en god ide.

Bogen fortæller om de gængse udgaver af Traction Avant, HY, 2CV, Dyane, Mehari, DS og ID, Ami 6 og 8, SM, GS og GSA og CX samt et kapitel om PSA-tiden i dag.

Altså alle de modeller vi kender som rigtige Citroën-biler på godt og ondt, og er man ikke forskrækket over at skulle læse på et rimeligt let forståeligt engelsk, er det en absolut anbefalelsesværdig bog.

Bogen er overskuelig, uden på nogen måde at virke overfladisk, og må forventes at appellere til både Citroën-entusiaster, samlere, klubmedlemmer, men også til den voksende gruppe af yngre mennesker som vælger at købe Citroën som enten dagligt køretøj eller hobbybil. Det er selvfølgelig overflødigt at nævne at bogen fremstår meget indbydende med masser af farvebilleder, som man må forvente af en bog i dag.

Bogen er en del af en planlagt serie fra Haynes om de forskellige klassiske bilmærker. Der er allerede udgivet bøger om Alfa Romeo, Bentley, Jaguar, MG og Volvo.

Bogen kan blandt andet købes hos Køsters Motorboghandel i Randers.

Klubmøderne i Roskilde

Klubmøderne i Per Bødkers værksted fortsætter ufortrødet på Elisagårdsvej 16. Møderne finder som altid sted den anden fredag i måneden kl. 20.00. Tilmelding er ikke nødvendig.

De næste møder finder sted: Fredag den 12. november og fredag den 10. december.

Værkstedsdag i Valby

Vi planlægger en ny værkstedsdag hos John Reelee i begyndelsen af marts 2005. Mere om dette senere.

Sommertræf 2005

Hvem har lyst??? Det haster med planlægningen! Kontakt bestyrelsen!



13. ICCCR - Interlaken Schweiz



Tekst: Peter Juel Jeppesen

Fotos: Jens Møller Nicolaisen, Peter Juel Jeppesen og Torsten Vig.

Med tractionen til Interlaken

August måned i år blev stærkt præget af det 13. ICCCR i Schweiz 13.-15. En gruppe på fem biler fra hovedstaden havde besluttet at turen derned skulle foregå i Citroën og allerede tirsdag eftermiddag den 10. august samledes vi på en p-plads på sydmotorvejen. I gruppen var Eugenio Lai i sin hvide sport 50, John Reele i 49 Normale, Henrik Jacobsen i 34/38 Sport Cab. og undertegnede med Cab. N 38 samt som indpiskere og organisatorer; Torsten Vig og Steen Hubert - sidste nævnte havde i sidste øjeblik valgt XM diesel i stedet for ID.

Desværre fik John problemer på vej til færgen hvor gearkassen tabte olie og starterdrevet havde revet sig løs. Det var synd selvom John ikke tabte modet og resolut vendte næsen hjemad for om at hente bil »to« - den lilla Sport.

Men også dén drillede, så enden på det hele blev at John og hans kæreste besluttede sig til at tage i sommerhuset i stedet for til Schweiz...

For det reducerede hold gik turen første aften til Lübeck, hvorefter onsdagen blev brugt til en ordentlig køretur på 850 km til Freiburg tæt ved grænsen til Schweiz. Torsdag formiddag var det så

blot at følge den fine rutebeskrivelse fra ICCCR-net-siderne, som bekræftede en tur af de mindre veje fra Basel til Interlaken. Denne tur var rigtig flot og vejret havde også efter onsdagens lidt kedelige gråvejr nu vist sig fra sin bedste side.

Torsdag ved 14-tiden ankom vi til flyvepladsen i Interlaken hvor træffetskulle afvikles og blev mødt af en meget venlig og velorganiseret komite.

Vi skulle til campingområdet som viste sig at være nogle græsmarker syd for flyvepladsen, hvor der faktisk allerede var ankommet mange mennesker, biler, telte, autocampere, campingvogne etc.



Samme eftermiddag ankom gruppen fra Jylland bestående af Finn Lyster i N 56, Viggo Plith i N 36, René og Lena i Fam. 54, Bladt Kramer Lim. 39 og Orla Christensen med familie i Orlas nyrestaurerede DS21 samt Hanrik Sørensen og Eva i N Cab. 37. Rundt omkring på pladsen var der andre danske, norske og svenske Citroën-folk både i Tractitioner, 2CV, CX, XM og C5. Alt ialt var der vel omkring 20 danske Citroëner på campingpladsen - hovedparten var dog tractitioner.

Vejret som havde været varmt og solrigt trak pludselig sammen til regn og vi

fik lige slået teltene op på en højere liggende del af marken inden vi fik århundredets regnbyge, som vel gav 30 mm vand på 20 minutter....

Så kom solen igen og alle tørrede ting og sager - bortset fra de som var »druknet« midt ude på marken, der nu stod under vand. De havde travlt med at blive trukket ud med traktor eller en til formålet indforskrevet 4x4 2CV militærvogn (ikke en Sahara-model). Sådan fortsatte vejret med regn og sol de næste dage, hvilket satte deltagerne lidt på prøve. Campingpladsen var generelt overfyldt som vi kender det fra andre

verdentræf, men til forskel fra tidligere var der fine bade- og toiletforhold.

Træfpladsen bestod af nogle flyhangarer som indeholdt stumpemarked, klubstande m.v. samt nogle store telte med bl.a. biludstilling (TA 70 år), samt en særudstilling om Citroën designeren, Bertoni og hans arbejde med (især) ID/DS modellen. Arrangørerne havde overgivet til en række private at indrette et publikumsområde med diverse madboder, caféer, souvenirboder forlystelser for børn og voksne (bl.a. radiobiler og et stort pariserhjul). Prisniveauet var som vi kunne forventes i den høje



⚡
**Denne må være verdens
 ældste traction: En 7A serie
 1, med stelnummer 000097!
 Læg mærke til den korte
 gearstang og at bilen står i
 bakgear!**



ende med en syndig sammenblanding af Euro og tilbagebetaling i SFF og det betød jo at »midlerne« hurtigt fik ben at gå på. Til gengæld opholdt vi os også i et utroligt smukt område med smukke byer og søer med direkte udsigt til de høje alper med Jungfrau lige midt for.....

Stumpemarkedet var ikke hvad vi måske havde håbet, hvilket til dels hang sammen med at de schweisiske toldmyndigheder ikke umiddelbart tillod den form for »tuskhandel« som er normalt for stumpemarkeder. Det betød at mange franske sælgere udblev og at der var flere boder med f.eks. nye dele

som f.eks. drivakslar, skivebremser (nu også til TA) etc., hvor man kunne træffe aftale om »handel«, som derefter kunne ekspederes efterfølgende - når handlere og købere var tilbage i »EU«. Der var dog enkelte fine Schweisiske TA-boder og enkelte franske bl.a. Duclos fra »Bjerget« som mange kender fra Clermont F-turen for år tilbage.

Men det er vel heller ikke kun for at købe dele vi møder frem - nej, vi vil se på biler - drukne os i synsindtryk af Tractioner, ID/DS-modeller og sjove

eller originale 2CV. Og det må man sige lykkedes til fulde i Interlaken. Det er

lidt svært at vurdere hvor mange biler og publikum der var. Arrangørerne siger 4000 biler og 20.000 mennesker som besøgte flyvepladsen i Interlaken og de må jo være de nærmeste til at vide det. Det er selvfølgelig målt over alle tre dage (fredag, lørdag, søndag) og betyder vel at der har været omkring 1000 tractioner ialt.

Problemet er at alle biler jo ikke er samlet samtidig, hvilket jo ellers kunne være spændende. Nogle kommer kun fredag-lørdag mens andre kun dukker om søndagen og enkelte som f.eks. vores egen Viggo Plith holder sin fine



Diverse med blød hat:

U145 kender vi jo, derunder ses Heiko Bollands sjældne **15six** Langenthal Cabriolet.

Her til venstre den eneste »ægte« **15six** cabriolet, ejet af Nico Michon. Bilen tilhørte i sin tid Mme Michelin.

Cabriocoachen er vistnok er fabrikat Baumann.

Normale 36 med specialkarrosseri (»hajen«) væk fra landingsbanen alle tre dage - bortset fra et ultrakort besøg om søndagen... Sidstnævnte er jo lidt synd når man betænker hvor meget interesse der er om netop denne flot restaurerede bil. De entusiaster, som spottede Hajen på campingpladsen, flokkedes ivrigt om den - morgen middag og aften.

Den fælles hovedbegivenhed var det store Concours d'Elegance lørdag eftermiddag og som noget nyt havde man valgt ikke at foranstalte et stort fællesparty lørdag aften med en mid-

dag som ikke ville kunne tilfredsstille alle deltagere og som ville blive afbrudt af »talere« etc.. I stedet var der tilbud om fælles underholdning og musik lidt senere på aftenen efter at folk havde spist rundt omkring i byen eller på pladsen. Dette fungerede egentlig meget godt i erkendelse af hvor mange deltagere der var. Det kan selvfølgelig godt gå hen og blive en smule upersonligt, men i praksis samledes de danske deltagere og spiste og hyggede sig sammen med grupper af hollændere, nordmænd og svenskere.

Det sjoveste ved ICCR er vel egentlig

bare at være der og gå rundt og kigge på biler og møde gamle bekendte og få nye. Der blev udvekslet en hel del e-mailadresser i de dage og det var sjovt at møde bekendte fra USA-træffet og Clermont Ferrand. Jeg kiggede selvfølgelig en del på cabrioletter og coupéer. Anstrengelserne i Schweiz førte til foto-grafering og registrering af ikke mindre end 42 to-dørs tractioner... I første omgang fik jeg det kun til 35, men da jeg senere koordinerede mine foto med skriblerierne blev det til 42 - hvoraf jeg ikke kendte de 16 i forvejen... Heraf er en stigende antal efterhånden replika'er i både stål og glasfiber. De sidste



Eugenio handler med Duclos. Claude Renel.



Bertoni-udstillingen var fuld af gæster under hele træffet og et besøg værd!



er hurtigt afslørede som falske, mens det kan være meget sværere at afsløre de falske blandt stålbilerne, da restaureringsstandarden hele tiden vokser og det kan svært at afgøre om en bil engang var et »rigtigt« vrage eller en »ny-opbygning« på nyere platform...

Det 13. ICCCR i Interlaken synes jeg blev et meget fint træf, som jeg synes den Schweisiske Traction Klub skal have meget ros for. Det meste klappede som det skulle og campingfolket havde det faktisk bedre end tidligere set pga. de fine bade- og toiletforhold. Mandag eftertræffet var de fleste spredt ud over

de europæiske veje. Jeg kørte til Basel for at hente min viv som desværre ikke kunne være med til selve træffet og vi holdt derefter en afslappet ferie og spændende »hjemkørsel« igennem Schweiz, Østrig, Tjekkiet og Tyskland. Henrik og Eugenio kørte videre på nye eventyr i Frankrig og Italien - som det kan læses andetsteds i bladet.

pjj





DB - Deutch-Bonnet!



Kendte ansigter...



Sjælden 2CV U.M.A.P. - plastickarrosseri





12000 km gennem Europa...

Efter ICCCR i Schweiz holdt vi, Eugenio Lai og Henrik Jacobsen, ferie, vores engelige mål var Sardinien!

Vi havde ca. tre uger at gøre godt med, så i stedet for at fræse rundt som vi plejer herhjemme, kunne vi glide ned gennem de franske alper, op og ned, op og ned..... oh hvor det tog tid at bestige passene! Det var næsten uendeligt, når vi troede man var kommet til bunds så skulle vi op igen.

Motorvej var ikke vores foretrukne vej, vi kørte på de mest pragtfulde små landeveje! Nogle af dem var næsten uden trafik og der gik længe mellem bilerne, vejen følte som vores.

Her var tractionens køreegenskaber i sit rette miljø, de to biler kørte simpelthen fantastisk godt. Det er en unik oplevelse at køre i timevis på sådan nogle veje og simpelthen køre som det var på togskiner.



Det ældste transportmiddel som vi brugte var denne sejlbåd fra 1904, som vi sejlede i til badestranden, for der kan en traction dog ikke køre.



Eugenios far – Dino – vinker farvel til vores weekendtur hjem på 1800 km.



Birgitte fløj ned til os på Sardinien med en kuffert fyldt med reservedele. Den blev på tilbagevejen fyldt med italiensk tøj og lækre madvarer.

Men der var altid tid at standse på huggerpladser og gammelbilshandler hver gang der var den mindste mulighed.

På Sardinien, hvor vi var det meste af tiden, boede vi for det meste i Eugenios forældres sommerhus, få meter fra stranden. Derfra kunne vi vælge bare at blive og nyde udsigten, eller vi kunne køre rundt på øen med historiske og kulinariske oplevelser. Det benyttede vi os af mange gange, natur, det rå og barske

landskab var ikke til at overse!

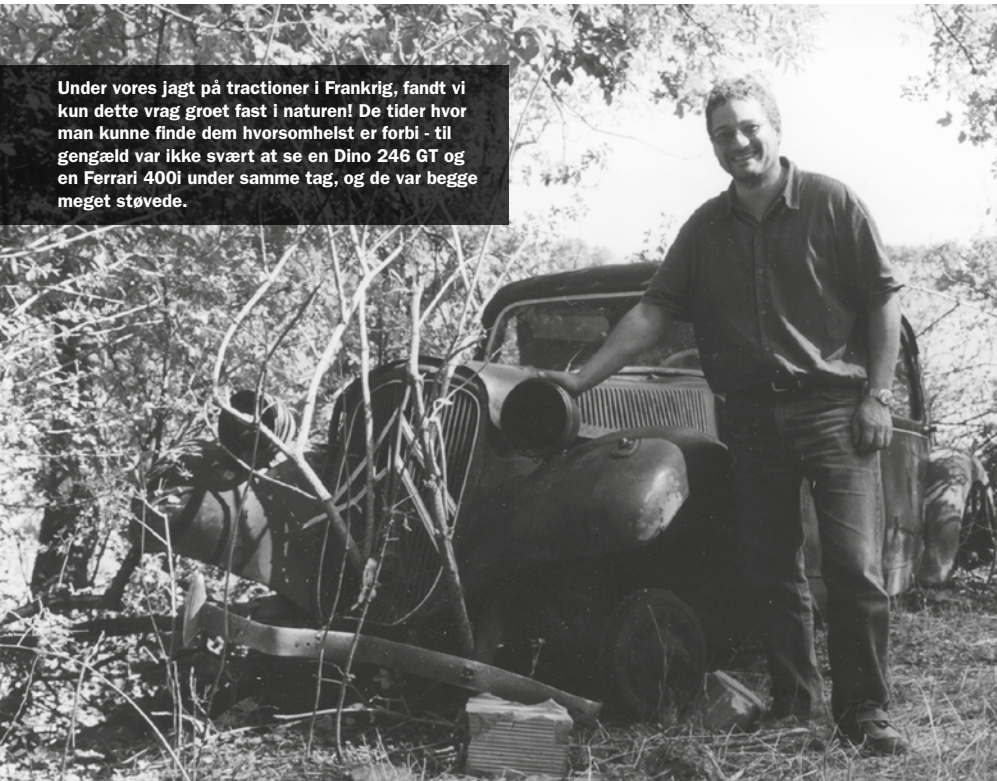
Hjemturen foregik efter den samme opskrift som udturen. Denne gang havde vi kun tre dage til at komme hjem. Vejen mellem Genova og Piacenza kan varmt anbefales, da landskabet og naturen er utrolig afvekslende og Gardasøen er altid flot at køre forbi. De sidste alpepas i Østrig var ikke nemme, men flot var det!

Vi kom til at køre næsten 6000 km i hver bil, uden de store problemer. Eugenio kørte med et ødelagt kugleleje (hjullette) en del af tiden, og selv om vi fik reservedele fra Danmark var det ikke muligt at skifte det ud. Alt i alt en fantastisk ferie!

Henrik & Eugenio



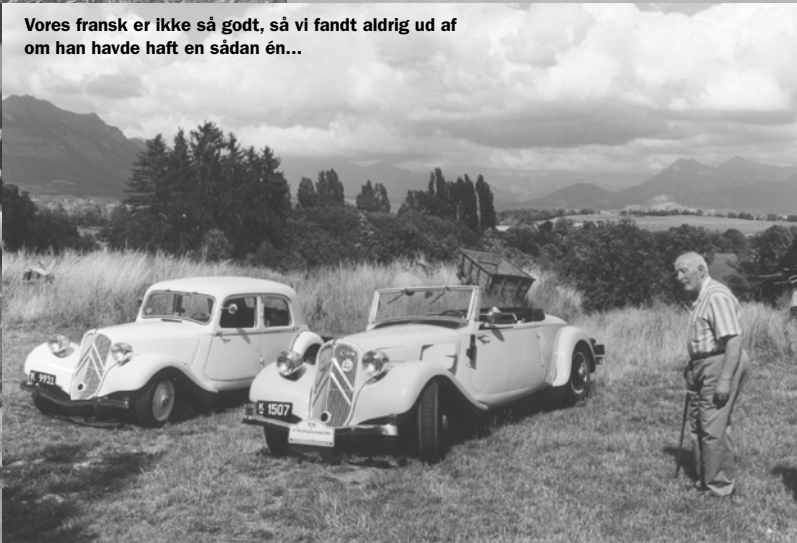
Under vores jagt på tractioner i Frankrig, fandt vi kun dette vrag groet fast i naturen! De tider hvor man kunne finde dem hvorsomhelst er forbi - til gengæld var ikke svært at se en Dino 246 GT og en Ferrari 400i under samme tag, og de var begge meget støvede.



Ved Interlaken



Vores fransk er ikke så godt, så vi fandt aldrig ud af om han havde haft en sådan én...





Ved sommerhuset hvor vejen slutter...



TAD



Smukt stemningsbillede: Birgitte i Costa Paradiso





Tikøb-følgetonen

Siden sidste kapitel, som kunne ses i Attraction nr. 253 er der sket en masse i Stigs værksted! Normalen er blevet motoriseret; både motor og kobling har været afprøvet forinden og fungerer perfekt. Skærme og døre er kommet på plads og næste skridt er montering af fronten, diverse lys og lygter etc.

Første del af historien kan ses i nr. 246 - oktober 2002 - hvor bilen stadig var et vrag...



Danske cabrioletter

På disse sider kan ses en lille oversigt over den samlede bestand af TA-cabrioletter i Danmark. Pt. befinder der sig 12 af slagsen her til lands. Af disse er de 8 oprindeligt danske biler og 4 er importeret i nyere tid.

Vi har med sikkerhed kendskab til at 36 cabrioletter og 3 coupéer har været indført i Danmark. Herunder enkelte

privatimporterede umiddelbart efter 2. verdenskrig. Foruden de 8 der stadig er her, findes stadig 1 coupé og 5 danske cabrioletter bevaret i Sverige og Norge.

Overlevelsesprocenten må siges at være ganske god, med ialt 14 ud af 39 biler - faktisk over 35%! Ganske sjovt at tænke sig at hvis f.eks. varebilerne havde haft samme overlevelsesprocent,

ville der stadig findes 185 stk. Eller ca. 1.430 danske tractioner ialt (sådan i meget rå tal).

Oversigten her er blot til orientering. Vi arbejder stadig på at samle oplysninger til en større artikelserie om de danske cabrioletter - ikke mindst Normalerne. Enhver oplysning modtages med tak!

-tlv & jmn

351.174

11AL - 1934

1. reg. dato: 25/2-1937
Reg. nr: K759
Farve: Lys gul
Stand: Restaureret
Ejer: Fritz Trøst Hansen

Oprindelig dansk bil. Gennemgribende restaureret af Per Bødker og Fritz Trøst Hansen i begyndelsen af 1990'erne.



351.176

11AL - 1934

1. reg. dato: 24/8-1935
Reg. nr: K1507
Farve: Lys gul
Stand: Under restaurering, kørende
Ejer: Henrik Jacobsen og Birgitte Gantriis

Oprindelig dansk bil. Restaureret som 1938-model med tandstangsstyring mv i slutningen af 60'erne af Henning Mortensen, Silkeborg. I Sverige 1975-2003.



351.178

11AL - 1934

1. reg. dato: 6/2-1937
Reg. nr: -
Farve: Mørkerød/sort
Stand: Under restaurering
Ejer: Jens Møller Nicolaisen

Oprindelig dansk bil. Let restaureret 1983-84. Karrosserimæssigt meget velbevaret. Vil blive ført tilbage med oprindelig sølvgrå farve.



381.980

11BL - 1937

1. reg. dato: -
Reg. nr: C6241
Farve: Mørk blå
Stand: Restaureret
Ejer: Thomas Bødker

Importeret som vrage fra Frankrig, men kommer oprindelig fra USA. Restaureret i perioden 1990-1994.










395.512

11BL - 1938

1. reg. dato: -
Reg. nr: -
Farve: -
Stand: Projekt
Ejer: Henrik Jacobsen

Vrag - et par døre og dårlig bagende. Indkøbt fra Sverige i 2000. Et stort antal pladedele til restaureringen er indkøbt hos Mike Peacock.



<p>110.213 11A - 1936</p>	<p>1. reg. dato: - Reg. nr: P30 Farve: Mørk grøn/sort Stand: Restaureret Ejer: Christen Justesen</p>	<p>Indkøbt fra Luxemburg i 1997 som halv-færdigt projekt. Bilen oprindeligt fransk. Karosseriet er restaureret af Peacock og er med det gamle styretøj og symmetrisk instrumentbord.</p>	
<p>119.766 11B - 1937</p>	<p>1. reg. dato: - Reg. nr: U145 Farve: Sort Stand: Restaureret Ejer: Hans-Henrik Sørensen</p>	<p>Hentet 1996 i Frankrig - ældre restaurering. Bilen har en del ekstraudstyr, bl.a. Roux aluminiumshjul.</p>	
<p>120.544 11B - 1937</p>	<p>1. reg. dato: 12/8-1937 Reg. nr: K51 Farve: Gul/lys brun Stand: Under restaurering, kørende Ejer: Eugenio Lai</p>	<p>Oprindelig dansk bil. Restaureret i midten af 80'erne af ukyndige og fremstår noget uoriginal. Eugenio planlægger at rette de fleste synlige fejl.</p>	
<p>125.257 11B - 1937</p>	<p>1. reg. dato: 18/3-1938 Reg. nr: - Farve: - Stand: Under restaurering Ejer: Thomas Borregaard</p>	<p>Oprindelig dansk bil. Har været ejet af Thomas Borregaard siden 1971. Restaureringen har stået stille i en årække, men er nu genoptaget.</p> <p>Dette foto er fra slutningen af 1950'erne.</p>	
<p>125.258 11B - 1937</p>	<p>1. reg. dato: 26/3-1938 Reg. nr: K758 Farve: Mørk blå Stand: Restaureret Ejer: Peter Juel Jeppesen</p>	<p>Oprindelig dansk bil. Har været ejet af Peter Juel Jeppesen siden 1980, gennemgribende restaureret 1980-89.</p>	
<p>146.697 11B - 1939</p>	<p>1. reg. dato: 30/8-1945 Reg. nr: B2691 Farve: Sølv/mørk sølvgrå Stand: Restaureret Ejer: Peter Schmidt Jensen</p>	<p>Oprindelig dansk bil. Har været ejet af Peter Schmidt Jensen siden 1979. Tidligere bl.a. ejet og kørt af Erik Keldsted.</p>	
<p>»823« 11B - 1939</p>	<p>1. reg. dato: - Reg. nr: BR59519 Farve: Grøn Stand: Gammel restaurering Ejer: Erik Schultz</p>	<p>Efterladt i Danmark af tyskerne efter krigen, derfor det »aparte« chassisnummer. Bilen har været ejet af Erik Schultz siden 1970.</p>	

KØB & SALG

Ring, skriv eller mail til redaktionen!



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.

Henrik Jacobsen, tlf: 39 69 00 40.



Sælges:

Citroën 11 Sport 1946 - karrosseri med papirer. Ukomplet bil, men med for- og bagtøj, døre og diverse andre ting. Pris: 3.000,- kr.

Eugenio Lai, tlf: 35 81 68 70.

Sælges:

Citroën 11 Sport, 2 stk., årgang 1946 og 1947. 1946: Totalt adskilt, dårlig stand. Danske papirer. 1947: Også i dårlig stand, uden papirer, men bilen er dansk. Bilerne sælges samlet for 15.000,- kr. eller højeste bud.

Citroën DS21, årgang 1970, til restaurering. Pris 10.000,- kr. eller højeste bud.

Uffe Birkemose, tlf: 20 12 95 89.

Sælges:

Citroen DS 23 injection, 1975, halvautomatisk gear, fransk import uden afgift, flot vogn.

Citroen DS 19, 1964, 43.000 km, halvautomatisk gear, fransk import, synet og indregistreret, meget spændende vogn.

Citroen AMI 6, 1964, 60.000 km, fransk import for 10 år siden, afgift betalt men pt. uden plader.

Henvendelse:

Steen Hubert Jensen, tlf. 48 28 67 66

ANNONCE:

**Arrangører til sommertræf 2005 søges
Landsdel underordnet! Det haster!!!**

TAD - bestyrelsen