



A T T R A C T I O N 2 6 1

43. årgang · september 2005





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. november. Deadline til dette nummer: 1. oktober - 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

I sidste nummer af bladet efterlyste jeg nye emner/frivillige til bestyrelsen. Jeg har ikke hørt fra nogen, men det havde jeg nu heller ikke ventet. I den forbindelse vil jeg bare lige gøre opmærksom på at klubben ikke kan fungere uden en bestyrelse.

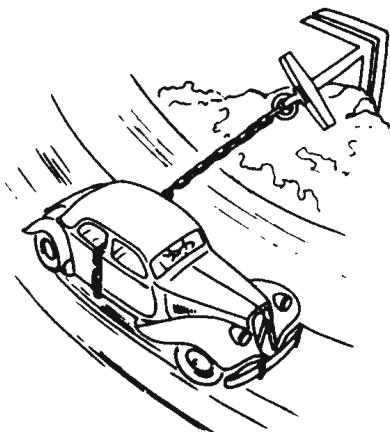
Her på Sjælland er der ikke meget nyt, men der restaureres alligevel lidt rundt om i krogene, blandt andet arbejder Eugenio hårdt på sin cab for at nå lidt af sæsonen uden tag. Jeg er selv kommet lidt videre med svejseriet og det mekaniske, men må konstatere at der er en god bid vej endnu.

Et par nye medlemmer er det også blevet til siden sidst, og velkommen til dem.

Til slut skal jeg lige minde de sjællandske medlemmer om de månedlige klubmøder i Roskilde.

Vi ses derude...

Torsten Laursen vig



Fra redaktionen

Ja, vi tager den lige som vi plejer: når man ikke kan læse om årets sommertræf i dette nummer, så er det fordi det lå på trykkeriet mens træffet blev afholdt!

Lige nu håber vi bare på godt vejr til træffet - og de mange aktiviteter, der finder sted i den kommende tid!

I dette nummer af bladet har vi igen en sjov artikel fra det virkelige liv - om Helge Kähler, som har været første ejer af mindst 4 nye tractioner, heriblandt Erik Hougård's 7C samt ikke mindre end 3 cabrioletter. Erik og Eugenio har været på besøg hos Kählers nu 80-årige datter - som ud over at kunne fortælle et par gode historier også havde fotos!

Forhåbentlig kan det inspirere til at tage jagten op på vore bilers oprindelige historie - husk: Hellere idag end imorgen. Det bliver sværere og sværere!

-red/jmn.



Le Conservatoire

I Citroënisternes del af Attraction kan man læse om en kommende tur til »Le Conservatoire Citroën«, fredag den 21. oktober. Vi skulle hilse og sige at TAD medlemmer er velkomne til at melde sig til! Stedet, der ikke er et egentligt museum, er absolut værd at se! Se evt. i Attraction 246. *-jmn.*

Klubmøderne i Roskilde

Nu starter en ny sæson med klubmøderne i Per Bødgers værksted i Roskilde!

Første gang fredag den 9. september kl. 20.00 - tilmelding er ikke nødvendig.

Adressen er: Elisagårdsvej 16, 4000 Roskilde.

Lokalmøder i Jylland

Lørdag d. 24 september kl. 13.00 har Ove Iversen inviteret til stumpemarked og hyggelig samvær på sin ejendom i Vesterhede. Hvad Ove har sine gemmer kan der skrives meget om, det bør ses.

Der vil være kaffe på kanden ved 15 tiden, ligesom der vil være gang i gryderne senere.

Tilmelding ønskelig, tlf: 75339321 & 23950721.

På gensyn Ove Iversen, Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hegnsvig.

Torsdag d. 27 oktober har Jørgen Krogh åbent hus fra kl 17.00 der vil blive serveret et let traktement kl. 19.00

Tilmelding på tlf. 74584800.

Vi ses på Øvej 18, Sverdrup, 6100 Haderslev.

Særudstilling med Citroën Traction Avant

11. september til 9. oktober 2005

Jeg har i Dansk Veteranbil Klub indvilliget i at stå for etablering af en lille særudstilling om Citroën på Ole Sommers Veteranmuseum i Nærum - i september. I den anledning kommer der en artikel i Veterantidende i september., som jeg også synes skulle med i vores eget blad. Artiklen beskriver Citroënbilerne for et publikum som ikke forventes at kende noget særligt til mærket. (Bær derfor venligst over med diverse fortærskede formuleringer).

-pjj.

PROLOG

- eller Citroëns historie i pixiudgave

Fra begyndelsen i 1919 var Citroën en enkel og relativ lille bil. Den var den meget »let kørt« bil og mange kvindelige bilister valgte Citroën. Senere i tyverne blev den foregangsbil når der drejer sig om gedigne samlebåndsbiler helt i stål - en art europæisk Ford, hvor kvalitet og enkelhed i kombination med traditionelle gennembrøvede tekniske løsninger skaffede mange nye kunder. Dette skete bl.a. også på baggrund af en kraftig og konsekvens markedsføringsindsats fra André Citroën..

Citroën blev her i landet hurtigt en almindelig vogn på grund af disse egenskaber og måske også fordi bilerne blev leveret helt færdige og køreklare fra forhandlerne. Citroën var oftest åbne personbiler, men blev også markante i gadebilledet som lukkede - f.eks. hyrevogne med danskfremstillede karosserier. Dette blev bakket op af



Citroën var ét af de mest solgte bilmærker i Danmark i 1920'erne. I 1925 kørte en karavane bestående af 7 demonstrationsbiler landet rundt. Her er vi i Nykøbing Falster.

en pionérindsats med etablering af en dansk samlefabrik i København (1926) på linie med Ford og GM.

Krisen i begyndelsen af 1930'erne var svær for alle bilfabrikanter, men Citroën kom igennem med bl.a. de solide C4, C6 og Svanemodeller og var fra 34 - da model 7 så dagens lys - med i avantgarde i ordets bogstaveligste forstand. Firmaets grundlægger André Citroën stod selv bag den voldsomme satsning i et nyt bilkoncept, nye fremstillings-tekniker og ny modernistisk form. Det

resulterede i en masseproduceret bil med forhjulstræk og mange dristige løsninger på traditionelle problemer - tilsat et smukt design.

Denne kurs gav fremgang efter en vanskelig start, men André Citroën oplevede ikke selv det rigtige gennembrud da han døde i foråret 1935. Modellen var faktisk også først færdigudviklet efter halvandet år ude blandt kunderne med mange småændringer og forbedringer til følge. Tandstandsstyringen kom som det vigtigste med fra 1936.



Et meget tidligt fransk reklamefoto af Citroën 7A fra 1934 - bilen er faktisk en prototype.

Men Traction Avant model 7 blev trendsætter overalt - sådan kunne en bil køre, styre og bremse. Markedsføringsindsatsen og fremhævelsen af vognens højere primære sikkerhed spillede også en væsentlig rolle. Fra begyndelsen fandtes en bred vifte af variationer over temaet "7" og "11" med forskellige karrosserier og i 38 kom "15Six". Tractionen var tidsløs og det skulle vise sig - at den kunne »leve« i mange år.

Citroënfabrikkerne led kun mindre skade under 2. verdenskrig og efter 1945 kunne produktionen hurtigt genoptages. Man fortsatte ligesom de andre bilproducenter med at genfremstille 1939-modellerne - blot i udstyr og farver lidt mere præget af materialemangel og lidt forenkede produktionsmetoder.

Citroëns første fornyelse kom i 48 med introduktion af et letvægtskoncept til det bilhungrende Europa - Citroën 2CV.

En ny kundekreds og bilisttype blev opdyrket - det var sund fornuft på fire hjul.

I 1950 var Citroën 11 stadig en teknisk fuldt moderne vogn, men aldringen var synlig når man betragtede det svungne karrosseri som ikke just havde meget med de nye pontonkarrosserier fra USA og Italien med indbyggede lygter etc. Citroën 11 blev i flere omgange og nok lidt halvhjertede forsøg re-designet, mens man prøvede at vinde tid til et nyt stort gennembrud....

2CV'er med forskellige karrosserier og udstyrsniveauer gik deres sejrsgang i by og på land og der byggedes desuden store funktionelle kassebiler og lastbiler. I Paris arbejdedes hektisk med fremtidens bil og kunderne ventede og ventede - Tractionen blev næsten 25 år.

I 1955 sprang bomben i Paris med Citroën DS 19, som satte nye standarder for hvad en bil skulle kunne...Fabrikken

fik øjeblikkelig tag i en ny gruppe biler som med glæde så de bedste ting fra Tractionen videreført i en bil med et meget utraditionel ydre, avanceret indre og en dynamik og køreegenskaber uden sidestykke.

DS/ID holdt i 20 år - ligeledes med glæder og sorger. Til glæderne hørte den stadige produktudvikling omkring denne vel nok mest avancerede bil som nogensinde er fremstillet - hertil et vellykket re-design af forpartiet i 67. Til sorgerne må noteres en svingende produktkvalitet, dårlig rustbeskyttelse og en tendens til at kunderne kom til at bære udgifterne til udviklingen. Hertil kom en høj pris og et deraf følgende lavere salgtal på hjemmemarked og til eksport.

DS/ID blev fremstillet til 1975 og blev succesivt suppleret med mindre ambisiøse biler som GS og AMI. Senere kom CX, BX og XM som dog aldrig nåede de "svæveegenskaber" som var så karakteristisk for DS/ID.

EN SÆRUDSTILLING MED HOVEDVÆGT PÅ TRACTION AVANT

Jeg hører selv til gruppen af glade Citroënister. Det startede med en Citroën 11 Normale 1938 for 30 år siden. Det gav blod på tanden og jeg har siden været med på bølgen i GS, CX og BX. Idag er det, som driver min bilentusiasme stadig Traction Avant - det jeg vil kalde »den moderne veteranbil«.

Prologen hvor jeg ganske kort sammenfatter de første 60 års succes med Citroënbiler dækker over at jeg har indvil-

lige i at arrangere en særudstilling om Citroën i Sommer Veteranbilmuseum. Undertitlen »med danske specialkarrosserier« vil jeg dog fortolke lidt frit. Det skyldes ikke at der ikke er fremstillet mange interessante danske karrosserier på Citroën (for det er der - både til last-, varevogne og hyrevogne), men mere det faktum at så få har overlevet.

Pladsen i Nærum er begrænset, men de besøgende vil i september kunne se et par eksempler på dansk ombyggede karrosserier - dels de danske varevogne og dels en dansk »lillebil« på basis af familielemmodellen. Desuden vil basismodellen og nogle andre specialkarrosserier blive vist.

I anledning af at D-modellen i dette efterår fejrer sit 50 års-jubilæum er det oplagt også at tage den med. DS/ID var i 1955 - designmæssigt og affjedringsmæssigt lige så nyskabende, som Tractionen var det i 1934. Selvom der er næsten 25 år mellem de to modeller ligger DS/ID på mange felter (motor, styretøj og køreegenskaber) i direkte forlængelse af Tractionen og de havde tilmed den samme karrosseridesigner (Bertoni) - som også ind imellem tegnede 2CV og HY.

BILERNE

Der udstilles 8 biler i museets forhal og desuden lånes en 9. - en Citroën lastbil T23 årgang 1939 i »brugsskik« som blikfang foran museet om søndagene.

Centralt en Citroën 7C Legère (sport i DK) årgang 1937 som »arketyper« og vel den kønneste og mest harmoniske

af de forhjulstrukne. Det er en dansk bil med en interessant historie fra Rudkøbing. Den gennemgik for år tilbage en nænsom restaurering og har stadig har sit oprindelige indtræk.

Som det særligt danske udstilles to stk. danskfremstillede varevogne - ombyggede hos Citroën i Sydhavnen. Årgangen er 1950 og 53 og de er lidt forskellige som udtryk for produktudviklingen på den tid. De er begge totalrestaurerede indenfor de seneste år og fremtræder meget autentiske. Den ene er dog pt. uden motor, hvilket på udstillingen bruges til at sætte focus på de mekaniske dele i fortøjet.

Desuden udstilles en dansk opbygget 11 Familiale »Lillebil« fra Lolland årgang 1953. Bilen har en karakteristisk historie og den fremstår perfekt og nyrestureret som 7-personers med chaufførskillemåle og klapsæder etc. Lidt som kontrast hertil udstilles den ligele-

des brede og lange 11B Normale (Berlin i DK) i en sjældent cabrioletudgave fra 1938 med fabrikkens eget (special) karrosseri. Også denne er en dansk bil, som har gennemgået totalrenovering.

Som de evigtunge 50-årsjubilærer udstilles to stk DS/ID modeller - en lukket ID Confort 1964 i ret charmerende originalstand. Den er aldrig restaureret, har lavt kilometertal og er importeret fra Frankrig i 99. Ved siden af står en meget sjældent DS21 cabriolet af årgang 66 med specialkarrosseri fra Chapron.

DVK medlem Bjarne Andresen fra Odense har henvendt sig med en særlig 2CV som han tilbyder at udstille som eksempel på et dansk specialkarrosseri. Det drejer sig om et sportsvognkarrosseri a la Lotus Seven, som er fremstillet i glasfiber i ca. 25 eksemplarer i midten af 1970'erne af bådebygger Kresten Haaning i Grenå.

/pjj



**Bomben i Paris
- 6. oktober 1955!**



Helge Kähler

Lige siden vi i sommeren 2003 fik en masse ny viden om de danske tractioner - da vi gennemgik toldvæsenets registre (se **Attraction 250**), har vi været meget nysgerige efter at finde oplysninger om en mand, der må have været noget ganske særligt: **Helge Kähler**.

Navnet figurerede usædvanlig ofte på listerne over ejere af nye Citroëner. Ingen anden har købt tre (3!) fabriksnye TA-cabrioletter - samt en ny 7C i 1935, nemlig den der idag ejes af Erik

Hougaard. Vi er flere, der har prøvet at finde oplysninger - almindelig søgning via internettet gav intet videre resultat. Det var først da Erik Hougaard anbragte en annonce i DVK's Veteran Tidende, at der skete noget.

Annoncen bragte Erik i kontakt med Helge Kählers datter, Inger Norsk. Og jo, hun kunne godt hjælpe med lidt fotos af faderens biler! Og i slutningen af maj måned aflagte Erik hende et besøg sammen med Eugenio Lai - som

har dét til fælles (blandt andet) at de begge ejer én af de biler som Kähler i sin tid købte ny! Oplysningerne i det følgende baserer sig dels på hvad Inger Norsk kan huske - og selvfølgelig også på de få oplysninger vi i forvejen har om bilerne.

Helge Kähler blev født i 1898. Som ung flyttede han til København efter at have arvet en del penge. Før krigen havde han forskellige firmaer i radiobranschen: Kähler og Andersen, Kähler og Hansen

◀ **Inger Norsk og Erik Hougaard med Eriks 7C 1935, der idag er indregistreret under nummer A 30.886 - det samme som da Helge Kähler havde bilen. Foto: Eugenio Lai.**

og Robert Hansen & Co. De handlede med radiatorer og radioer en gros. I 30'erne havde han også en radiofabrik, Dynafon. Denne fabrik solgte han senere til sin værkfører, som fortsatte fabrikationen under navnet Magnavox. Under krigen tjente Helge Kähler penge ved at handle med og importere radiomodtagere.

Helge Kähler var bilentusiast. Han startede med forskellige motorcykler, men købte sin første bil for de penge han havde arvet; en Studebaker. Datteren kunne også huske et billede af ham siddende i en Bugatti. Det er uvist om det var hans - findes billedet?

Kähler havde også både Ford og Chevrolet, inden han den 26/6 1935 købte sin første Citroën: en 11AL Cabriolet (med stelnummer 351.171). Denne oplysning har vi fra toldvæsenet. Iøvrigt blev den første af de danske Cabrioletter leveret dagen før til en dame på Nørrebro. Hvad der er blevet af disse to Cabrioletter ved vi ikke. Men tre dage senere købte Kähler endnu en Citroën, nemlig en 7C Berline (57.542). Den lukkede bil blev mest brugt af konen, da Kähler selv helst ville køre i to-personers. Det er den bil, der idag er Eriks og som er én af de ældste danske tractioner vi kender.

På dette tidspunkt handlede Kähler med biler fra sin hjemmeadresse på Strandvejen - en forretning han drev



Helge Kählers Cabriolet nummer 2: 351.179, som den så ud 18 år senere, da den ejedes af H. C. Ravn Mortensen. På dette tidspunkt var den iflg. sidstnævnte i meget dårlig stand, men det kunne vist være meget værre - at domme de fotos vi kender.

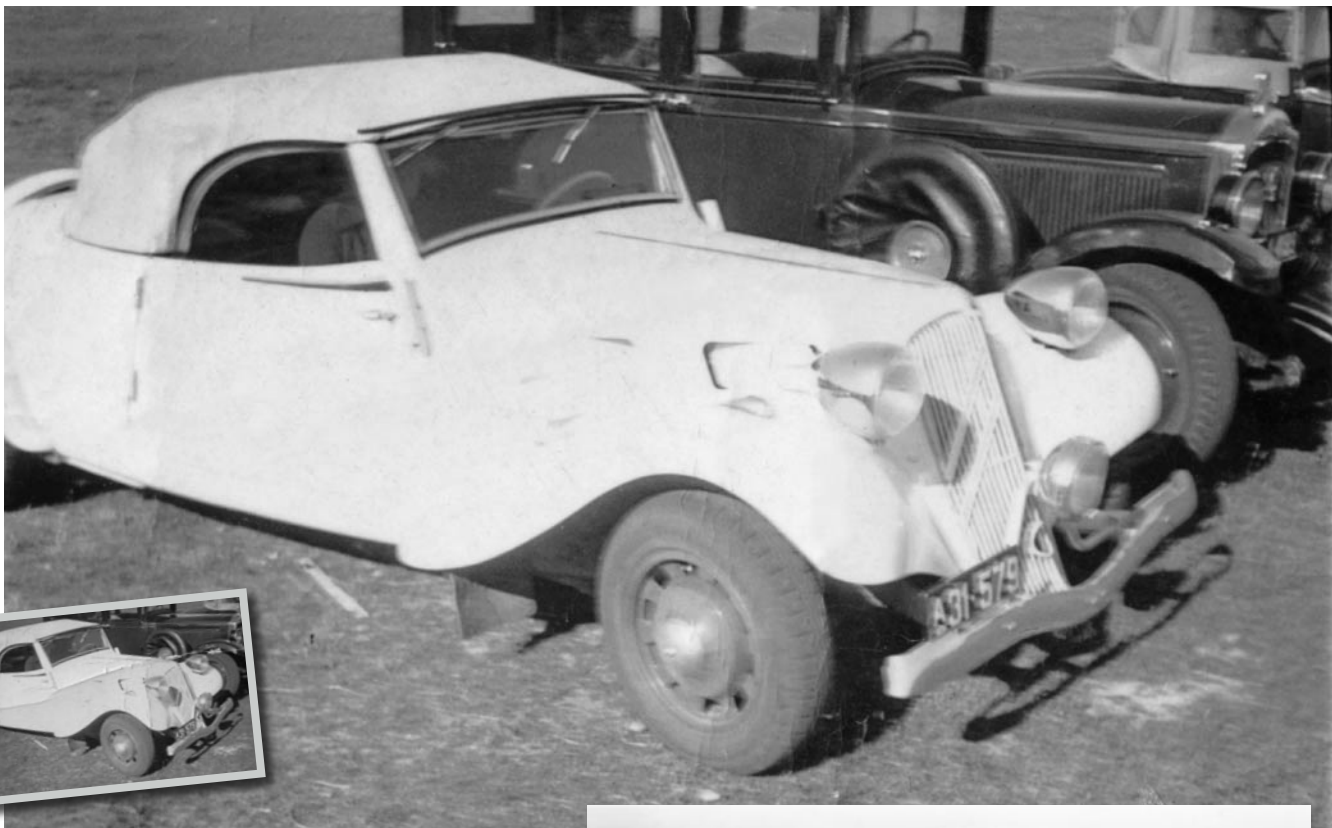
frem til krigen. Han handlede også med ejendomme, hvilket resulterede i at familien flyttede adskillige gange.

Hvor længe Kähler havde de to første Citroëner er uvist, men den 27/11 1936 købte han endnu en fabriksny 11AL Cabriolet, som ikke har adskilt sig meget fra den første. Med stelnummeret 351.179 ved vi nu at det er dén bil vi kender fra en senere ejer, H. C. Ravn Mortensen - fra hvem vi har farvebillede, taget i 1954 (se Attraction 229). Denne bil er ganske sikkert også gået kødets gang...

Næste (nye) Citroën købte Kähler den 12/8 1937: en 11B Normale Cabriolet (stelnummer 120.544) - den der idag

er Eugenios. Denne Normale er så gammel at den må være født med halvsomme skærme og »Stop«-fælge, men Kähler må have fået den moderniseret - i hvert fald har den brede forskærme og pilotehjul på billedet. Han beholdt formentlig denne bil frem til 1939, hvor han skiftede til BMW.

Inger Norsk kunne godt huske de åbne biler og hvordan hun og storesøsteren som børn skulle kravle op på bagsædet. Moderen, der altid kørte i personbiler, kørte også børnene til og fra skole i Hellerup. Inger husker at da hendes far havde bestilt den nye bil (BMW) i 1939, var der en periode på nogle uger, hvor de ingen bil havde, og hvor de lånte en



Desværre havde Inger Norsk ingen billeder af A 30.886 - og heller ikke af de to første Cabrioletter. Til gengæld var der et lille krøllet foto af Eugenio's Cabriolet - gengivet herover i naturlig størrelse og tilstand (og i stor størrelse efter en nænsom digital restaurering). Eugenio kendte registreringsnummeret i forvejen, så ingen tvivl om bilens identitet!

Billedet er muligvis taget mens Helge Kähler handlede biler på Strandvejen - den store Packard er fra sidst i tyverne - altså kun omkring 10 år gammel da billedet blev taget... ja, sikken' forskel!

Til højre et andet foto fra Inger Norsk - bilen kunne hun ikke identificere - men vi kan i hvert fald se at det drejer sig om en af de ret få danske førkrigs-Normaler - årgang tidlig 1937 med STOP-følge incl. de flotte pynteringe af mærke Jantex....



gammel Ford. Børnene var flove over at blive transporteret i sådan en gammel bil....!

Kähler nåede at have flere BMW'er op til krigen. Først en lys (hvid eller sølvfarvet) to-personers og snart efter en »stærkere« model, også en to-personers i farverne gul/sort. (Inger har set »en magen til« på et museum på Bornholm). Kähler var meget glad for biler, købte og solgte - og havde altid en hurtig sportsvogn som blev flittigt brugt til at konkurrere på vejene. Han døde i 1977. Ingers søster døde tidligt, kun 40 år gammel, i 1961.

Besøget hos Inger Norsk gav pote i form af fine billeder, som det ses på disse sider.

En 7C eller 11 Sport 1936/37 - som tilhørte familien Kähler. Måske har den afløst 7C'en. Den må være købt brugt, for nummeret er lavere end 7C'ens fra 1935 - og var den købt fra ny, ville vi nok have stødt på den i toldbøgerne. Billedet må være taget noget senere - hvornår vides ikke, men den pæne dame er Ingers ældre søster, der fik kørekort straks efter sin 18-års fødselsdag og nåede at køre bil inden krigen brød ud.

Artiklen er sammenskrevet af jmn på baggrund af Erik og Eugenios notat fra besøget hos Inger N. samt diverse andre oplysninger.





NOREV®

For første gang siden vi startede med klubbladet i 1983 kommer her en lille artikel om modelbiler. Der har været fremstillet mange modeller af tractio-
nerne, oprindeligt som legetøj for børn - og senere som dyre og detaljerede modeller, der helst skal holdes i stor sikkerhedsafstand fra (mindre) børn. En anden gang kan vi vende tilbage til mangfoldigheden. Her skal det handle om firmaet Norev, som jeres ærbødige redaktør har fået en særlig forbindelse med, på grund af et projekt som vi også vender tilbage til i et kommende nummer af bladet. Artiklen her er skrevet specielt til os (selvfølgelig på venlig opfordring), af Sven Rösner, der arbejder med produktudvikling hos Norev.

Bonjour fra Lyon!

Norev har beskæftiget sig med modelbiler i næsten 60 år. Mange ting har forandret sig igennem tiderne. Ligesom hos Citroën har der været gode og dårlige tider, men hele vejen igennem har firmaet været ejet af den samme familie. Navnet Norev udspringer af grundlæggerens efternavn: Veron. Norev har samme udtale som »nos rêves« = »vores drømme« på fransk!

I begyndelsen var biler blot et produkt mellem andet legetøj som f.eks. modeljernbaner og både. Legetøj med stor succes, der hjalp til at gøre Norev til den største virksomhed i Lyons store industriområder. Men med den stadig

større konkurrence fra det fjerne Østen, blev det efterhånden klart at der ikke var fremtid i »masseprodukterne« - derfor blev det besluttet, at man skulle specialisere sig i at lave modelbiler af høj kvalitet. Norev, idag drevet af Fischer-familien, producerer stadig legetøj (biler og slotte), men hovedproduktionen er klart modelbilerne i skala 1:43 og 1:18.

For en virksomhed som Norev, med basis i Frankrig, ville det være utænkeligt at fornægte den stolte arv fra den franske bilindustri. Foruden nutidige modeller af franske og internationale bilmærker, bliver der udviklet modeller

af de mange og smukke historiske biler fra Citroën, Peugeot, Renault, Simca, Talbot, Panhard, Bugatti, Hotchkiss m.fl. - udvalget er simpelthen enormt. I 2006 er det planlagt at udvide serien af Traction Avant, så den kommer til at omfatte alle modelvarianter - og datidens fascination af bilmærket Citroën. Selvom vi allerede har adskillige traction-modeller på programmet, er det svært at dække de mange varianter, små modelændringer og modeller fra forskellige lande. Der skal stor forberedelse til før man overhovedet kan komme i gang, og det tager tid før man ender med at kunne præsentere en ny model.

Under vores research til den nye traction-serie kom vi i kontakt med Jens Møller Nicolaisen, som inviterede os til at bidrage til dette blad ved at fortælle lidt om os selv - en fin lejlighed for os til at sige hej til jer - entusiaster som deler vores lidenskab!

Citroën har altid været ét af de vigtigste bilmærker for Norev, hvilket understreges af, at vi dags dato har 543 referencer for mærket i vores system. Altså reelt 543 forskellige Citroënmodeller - heri er ikke engang inkluderet de modeller som vi har produceret eksklusivt for Citroën. Det viser selvfølgelig også hvor utrolig populært bilmærket er idag! Vores første Citroën, som samtidig var en af de første kvalitetsmodeller hos Norev, var en Citroën 15six familiale 1954. Dengang blev den betragtet som yderst detaljeret i forhold til andre. Den havde plastickarosseri med påsatte forlygter, kofangere, antenne og kølergitter. De hvide dæk sad på de berømte røde Norev-fælg, hvilket skulle adskille



den fra andre konkurrerende modeller og samtidig indikere, at den var uden mekanik.

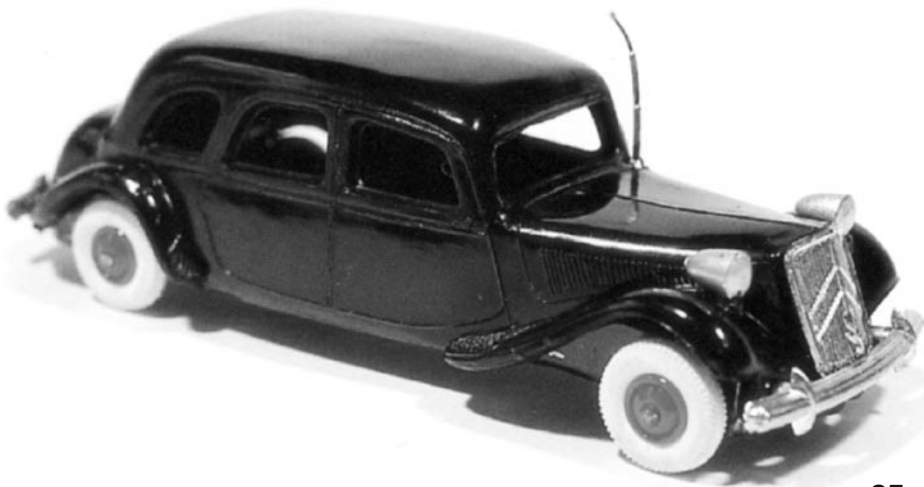
Idag er meget forandret; ikke bare forbillederne for vores modeller, men også de teknologier vi anvender til at opnå en stadig højre detaljeringsgrad. Vores seneste Citroën er en 22CV Berline. Et hastigt blik på de to modeller fortæller meget om hvordan tingene har udviklet sig i branchen. I princippet gennemgår de nye modeller samme skabelsesproces som en rigtig bil. Og det er ikke kun bilfabrikkerne, der gennem årene har reduceret manuelt arbejde i udvikling og produktion - idag får vores modeller deres form fra et digitalt 3D-billede af

den rigtige bil. Dette billede danner udgangspunkt for skæringen af de første prototyper. Produktionen af modellerne er til mindste detalje fuldt mekaniseret for at sikre en ensartet kvalitet.

Med alle tidernes skiftende forudsætninger og forandringer som vores industri har været igennem, er der ikke desto mindre én ting, som har været drivkraft: passionen for biler. Det er stadig denne passion, der gør Norev til ét af de førende mærker indenfor modelbiler. Skal vi bevare denne position er det ikke nok at levere høj kvalitet; vi skal konstant have nye idéer. Alene her i 2005 lancerer vi ca. 250 nye modeller, hvilket nok er en foreløbig rekord inden for vores felt.

Blandt de nye modeller kommer endnu en familiale, denne gang en model 11 fra 1957. Men nu består den af 47 dele. Som tiden går! Vi håber I vil kunne lide den!

*De bedste hilsner
The Norev Team.*



KØB & SALG

Ring, skriv eller mail til redaktionen!

Sælges:

Citroën 11 Normale 1937. Bilen er meget original i alle dele, uden rust og kører fint.

Er på plader, synet/godkendt indtil 2008. Bilen er købt i Sydfrankrig, hvor den har været siden sin oprindelse under det franske gendarmeri.

Rekvirer digitale fotos.

Pris dkr. 90.000,- eller kom med en fornuftigt bud.

Niels Justesen, 98 44 31 34

Email: niels-justesen@get2net.dk

Sælges:

Citroën DSpecial 1974 - sort med hvidt tag - sælges eller byttes med velholdt 2CV. Bilen er velkørende og i god stand, synet og godkendt senest i 2004.

Jeg har ejet bilen i snart 25 år og den er indregistreret på sorte nummerplader.

Troels Behr, 40 30 23 61.

Købes:

Originalt gammelt Citroën emaljeskilt, rektangulært (højformat), gult med blått gl. logo og tekst "Citroën Service" eller "Citroën Værksted".

Jens Møller Nicolaisen, 39 69 11 40.

Garagescener

Vi må lige tilbage til Cabrioletten på side 22 - og slutter med et par garagebilleder fra Nørrebro i København, hvor Eugenio knokler for at få bilen klar til Sommertræffet i Billund.

Billedet til venstre er taget den 5. maj, og dét herunder er taget den 27 juli.

I indeværende år, altså....

