



**A T T R A C T I O N 2 6 4**

**44. årgang · Marts 2006**



Afs: **ATTRACTION** Jan Jensen, Guldsmedevej 37, DK-2610 Rødovre.

Returneres ved varig adresseændring med oplysning om den nye adresse.







# 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**

Mølleåparken 31, 1D  
2800 Kgs. Lyngby.  
Tlf: 22 51 38 69.  
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](http://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. 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

Nu ligger sneen tungt over hele Danmark, men det stopper heldigvis ikke aktiviteterne i garagerne hos medlemmerne. Der restaureres på livet løs, hvilket jeg selv kan mærke i form af en øget mængde gearkasser der skal renoveres, og fortøjer der skal skiftes silentblokke på. Jeg håber at jeg kan samle lidt materiale til en artikel om aktiviteterne hos vores medlemmer til næste blad.

Af fællesarrangementer i klubregi har der været et møde i Roskilde, hvor vi var 21! Medlemmer, og vi kunne have været flere, hvis alle de "faste" var mødt op. Desværre aflyste kong vinter det sønderjyske møde hos Christian Friis, men det er jo den risiko der altid er.

I forbindelse med vores medlemsliste, vil jeg gerne opfordre alle jer medlemmer til at indberette alle ændringer om biler, nummerplader, telefonnumre og adresser. Det er temmelig svært at lave en bare tilnærmelsesvis korrekt medlemsliste uden informationer. Så derfor ring, skriv eller send en mail, hvis i har nyt.

Vi ses derude.

*Torsten Laursen Vig*

**Den længe ventede medlemsliste er nu undervejs - i skrivende stund er den ved at blive trykt.**

**Den er baseret på de oplysninger vi havde pr. 10/2 - men Torstens opfordring ovenfor er absolut stadig aktuell!**



## Fra redaktionen

2006 varsler nye tider for Attraction. Her i omkring af 1. februar blev jeg klar over, at de norske klubber har besluttet sig for at trække sig ud af samarbejdet med vikning fra septembernummeret. Beslutningen er taget for nogen tid siden - men ingen i de norske klubber har åbenbart fundet det videre relevant at give besked før nu!

Vi synes selvfølgelig det er rigtig trist at normændende ikke vil være med lænere - for de har i høj grad været med til at gøre Attraction til et godt og bredt Citroënblad! Men ønsket om at samle de norske klubber i et nyt blad har altså vejet tungere end ambitionerne med Attraction.

Det efterlader selvfølgelig os andre med en ny situation. I Norge aftog man en stor del af oplaget, hvilket har stor indflydelse på stykprisen, når bladet trykkes. Også indholdsmæssigt er det en solid del af bladet, der kommer til at mangle.

Om få dage (dvs. inden dette blad er udkommet) vil vi holde et redaktionsmøde sammen med Citroënisterne og forsøge at få et overblik over de økonomiske konsekvenser samt diskutere mulighederne for at få nye klubber ind som fremtidige samarbejdspartnere. Vi ved bl.a. at det er et hedt ønske fra ID/DS-klubben i Danmark at komme med.

Men selvfølgelig skal vi finde ud af hvilke krav de nye stiller til os - og hvilke krav vi skal stille til dem, ikke mindst på det praktiske plan. Der er mange ting at tage stilling til - og vi har

ikke så lang tid at løbe på. Alt er meget usikkert - men mon ikke det hele ender lykkeligt...

På helt kort sigt har vi også en god nyhed, nemlig at trykpriserne har fået et godt hak nedad - det ser ud til at vi har betalt rigeligt i lang tid. Men nu er der taget omkring 25% af trykprisen.

*-jmn.*

## Fra udlandet

Vi minder lige om et par aktiviteter, som vi har modtaget speciel invitation til, især sommertræffet for den norske klub 25-27. august i Oslo. Se i sidste nummer af bladet.

Desværre kan vi ikke overkomme at nævne alt hvad der foregår i udlandet, men danske tractionister er nok stadig velkomne ved udenlandske træf. Så kig på internettet, hvor oplysningerne næsten altid er aktuelle.

*-jmn.*

## Skovtur 2006

### **...på Sjælland**

Vi mødes på parkeringspladsen på Holbæk-siden af Munkholmbroen søndag den 7. maj kl. 10.00. Derfra går turen til Sjællands Odde, hvor vi får en spændende rundvisning på Forsvarets testanlæg. Medbragt frokost indtages senere i Ordrup ved Neksølbugten. Hvad aftenen senere bringer vides ikke. Tilmelding til undertegnede på telefon 35 81 68 70 nogle dage i forvejen.

*Eugenio Lai*



### **Et par stemningsbilleder fra Roskilde**

det er jo en stor procentdel af klubbens medlemmer der efterhånden har gjort det til en god vane at deltage i klubmøderne i Roskilde. Selvom vi savner Per er det nogle utroligt hyggelige aftener, hvor netværket fungerer - også på det praktiske plan! Et eksempel på velfungerende netværk kan ses her, hvor Stig Larsen har hjulpet til med at få støbt overliggere til forruderammen til Thomas Borregaards cabriolet. Vi er mange der kan noget sammen - som de færreste klarer alene.



### **Værkstedsdag**

Lørdag den 4. marts kl. 10.00 hos John Reelev i Valby. Vi kigger bl.a. på vandpumper. Tilmelding til John i god tid på 36 30 74 02.

### **Klubmøderne i Roskilde**

Hver den anden fredag i måneden i Per Bødkers værksted i Roskilde. Tilmelding behøves ikke.

Næste gang fredag den 10. marts kl. 20.00.

Adressen er: Elisagårdsvej 16, 4000 Roskilde.

### **Torsdag den 16. marts**

Værkstedsaften hos Jørgen Krogh i Sverdrup fra kl. 17.00. Tilmelding senest 13. marts på telefon 74584800.

### **Torsdag den 6. april**

Værkstedsaften hos Erik Hougaard i Vejle fra kl. 17.00. Tilmelding senest 3. april på telefon 75830049.

### **Skovtur på Sjælland 7. maj.**

Læs mere på side 16!

### **Skovtur i Sønderjylland 20. maj**

Vi mødes hos Jørgen Krogh i Sverdrup kl. 10.00. Der startes med fælles morgenkaffe. Man medbringer selv frokostkurv. Tilmelding senest en uge før på telefon 74584800.

### **Sommertræf 2006**

bliver i weekenden 1-3/9 i Skærbæk, Sønderjylland.



120.544

**Cabriolet-forskningen kører for tiden i højeste gear - hver eneste lørdag vil man kunne finde Eugenio mellem støvede toldmapper i Landsarkivet. Der kommer hele tiden nye oplysninger om de efterhånden 37 cabrioletter og 4 coupéer, som vi nu kan sige med sikkerhed har været her i landet. Én af de biler der efterhånden er bedst beskrevet er en Normale med stelnummer 120.544. det er Eugenios egen bil.**

**Mindst 21 Normale-cabrioletter er importeret til Danmark - der er stadig mange af dem hvis skæbne står hen i det uviste. Men vi ved efterhånden så meget, at en enkelt artikel om Normalerne ville fylde et helt Attraction, hvis vi skulle skrive om dem allesammen. Så her præsenterer vi altså 120.544 i fortid og nutid - med dét vi ved til dato.**

**Eugenio og Jens**

## **Bilens historie**

Ifølge bilens papirer er den første gang indregistreret 12/8-1937 - og hos Toldvæsenet har vi fundet den første ejer: Ingeniør Helge Kähler. Helge Kähler har været ejer af flere tractioner, hvilket vi skrev om i Attraction 261.

Bilen er så gammel, at den må have været født med halvsmalle skærme og de gamle fælge før pilotehjulene, så det må være Kähler, der har moderniseret bilen med bredere forskærme og pilotehjul. Eugenio fik billedet under besøget hos Kählers datter Inger Norsk i maj 2005 - indregistreringsnummeret A31579 var i forvejen kendt, takket være en henvendelse til Centraregistret for Møtokøretøjer, så der var ikke et øjeblik tvivl om at det var og er 120.544 på billedet.

Som nævnt i artiklen var Kähler en driftig mand og i 1939 blev Citroënen udskiftet med en åben BMW...

### **Til Aarhus**

Ved gennemgang af brugtvoanshandler i toldbøgerne dukker næste ejer op den 21/4-1939: Docent ved Aarhus Universitet, Jens Kruuse. Det er ham som i slutningen af 1960'erne blev kendt fra det populære TV-program »Spørg Århus«. Da Kruuse købte bilen var han netop blevet udnævnt til docent, den yngste i Danmark, og netop hjemvendt fra et længere ophold i Frankrig. Han var en kendt kulturskribent i Danmark og var i mange år tilknyttet Jyllandsposten. Jens Kruuse havde bilen frem til 1941.

1944 ►







**Super-flotte fotos - vi er i 1944, med mørklægningslygter. Bemærk at bilen er på prøveskilte (Y2493), altså ikke indregistreret - men måske til salg hos Carl A. Slemming!**

### **Til København igen**

Næste ejer er en slagtermester fra Halmtorvet i København, Johs. Johannsen, med privat bopæl i Borgergade. Bilen indregistreres den 7/11-1941. Hvor længe han beholder bilen er uvist, som det ofte er tilfældet under anden verdenskrig.

### **Fantastiske fotos**

De næste oplysninger om bilen stammer fra TAD's arkiv og Erik Hougaard, som i et dødsbo har fundet de flotte billeder af bilen her.... Vi har kendt til billederne i nogle år, men først for nylig kunnet identificere bilen (forklaring følger!). Billederne er taget i 1944 og bilen har tilsyneladende været igennem en større istandsættelse - i hvert fald er den nu i en mørk farve. Vi genkender de halvsomme bagekærme men brede forskeærme og pilotehjulene.

Billederne kommer fra et fotoalbum,

der formentlig har tilhørt Erik Sort, en kendt restauratør i Vejle. Om han ejede bilen er uvist, men i hvert fald er han på tur til Juelminde sammen med Carl A. Slemming, byens Citroën-forhandler. Så det er jo tænkeligt at bilen er blevet fikset op og måske ejet af ham.

### **Til Herning**

Den næste ejer er vi tilgængæld helt sikre på. Den 17/11-1945 registreres bilen til Tilsynsførende ved Højskolehjemmet i Herning, Lars Christiansen. Oplysningen kommer fra Toldbøgerne og der blev betalt afgift på bilen ved denne lejlighed. Det er ikke lykkedes at finde frem til L.C. eller oplysninger om ham.

### **Kaj Jornil**

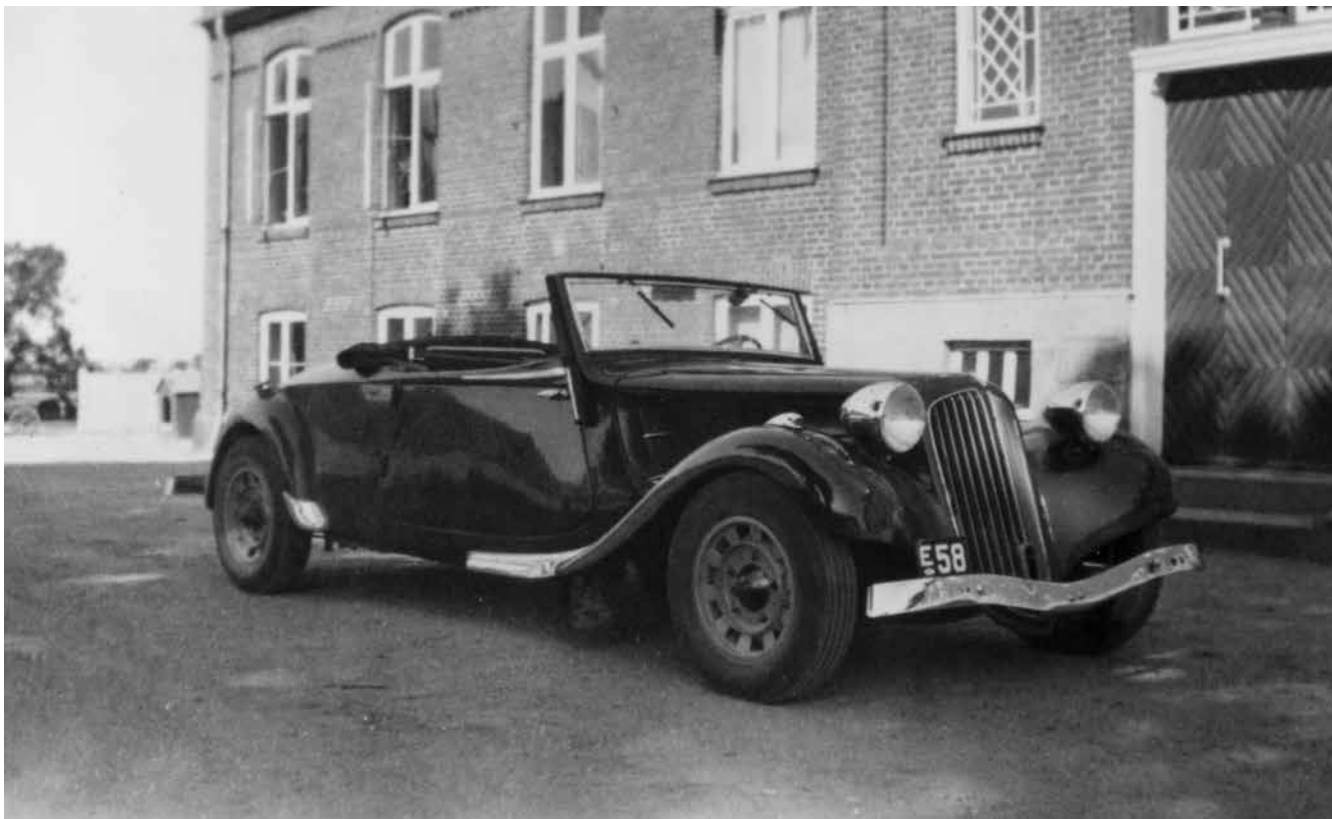
- er navnet på den næste ejer, til hvem bilen indregistreres 22/4-1947. I november 2004 besøgte vi hans datter

Jane Jornil - resultatet af dette besøg kunne ses i Attraction 259, hvor vi nødjes med at vise et enkelt billede af cabrioletten - for der var jo så mange andre flotte Citroënbilleder! Her viser vi et par mere. Og det er jo disse billeder, der tydeligt viser at bilen er identisk med den på billedet med kørerne - se f.eks. de små positionslys på forskeærme. Konfigurationen med halvsomme bagekærme sammen med pilotehjul er der også. Kalechen er nu fornyet og i en mørk/sort farve. Ifølge flere kilder skulle bilen på dette tidspunkt være mørkegrøn.

Kaj Jornil var i øvrigt ivrig filmfotograf og optog en fin film om livet på Gislingegård - på filmen ses bilen kørende lystigt rundt, med registreringsnummer E58. (Se også artiklen i nr. 259).







120.544

**120.544 med nummer E58 fotograferet ved forskellige lejligheder på Gislingegård.**

**På billedet til venstre ses Kaj Jørnil ved rattet, i midten Alex Rasmussen, købmand i Hørve og th godejer Bøttger fra Dragsholm Slot.**

**Til højre ses Kaj Jørnil med en fransk veninde som passager.**



## Til Falster

Jornil sælger bilen i 1949 og nu ryger den til Nykøbing Falster, hvor den den 13/-49 registreres til Fuldmægtig Svend Frederiksen. Ham ved vi ikke så meget om, men han havde kontor på Torvet, så mon ikke det er dér den næste ejer får kig på bilen: den 24/5 1950 bliver den i hvert fald indregistreret til Frugtavlser Kaj Ibsen fra Nørre Alslev. Han er død for mange år siden, men bilens følgende ejer har fortalt, at frugtavleren brugte cabrioletten, når han solgte frugt på torvet! Den har ikke været videre praktisk, men til gengæld rummelig; Kaj Ibsen tog altid bogsædet ud og kom med bilen fyldt med frugtkasser.

Frugtavlser Kaj Ibsen var meget bilglad og havde bilen i 6 år. Han brugte den både privat og arbejdsmæssigt, da han ikke havde råd til at have flere biler. I 1956 handlede han bil med naboen, Malermester Svend Helge Olsen, hvor han fik en ca. 2 år gammel Opel varevogn og malermesteren overtog cabrioletten.

Svend Helge Olsen fik bilen registreret den 29/5-1956 og benyttede den på sommerferien, der gik en lang tur rundt i hele Danmark. Med på turen havde han sin forlovede, de kommende svigerforældre samt en ung nevø - ialt 5 personer.

På billederne ses at bilen igen har fået skiftet kaleche. SHO lever endnu og husker at bilen var sort med røde »trådhjul«. Han mener at have solgt den til en autohandler på Falster.



1956: Svend Helge Olsen ved rattet på billedet øverst. Derunder ses hans forlovede og kommende svigerfar - på svigermorbagsædet...!

### **Til Kirke Værløse**

Hvordan bilen er kommet videre til næste ejer vides ikke. Men iflg. toldvæsenets bøger er det mekaniker Leif Oscar Pedersen i Kirke Værløse, der får bilen registreret den 14/2-1957. Det er ikke lykkedes at finde spor efter ham...

### **Til Bornholm**

Generelt er det meget svært at finde oplysninger om bilerne i perioden ca. 1957-66, som er den periode hvor Toldvæsenet ophører med at registrere ejerskifter og det fremgår af bilernes registreringsattester at afgiften er betalt. Efter 1966 kan det til gengæld være muligt at finde oplysninger hos Centralregistret for Motokøretøjer, der blev oprettet dette år.

Det følgende er derfor ikke 100% dokumenteret, men en mundtlig overlevering - der til gengæld er yderst troværdig. Ét af kronvidnerne er TAD-medlem Leopold Kopecky fra Rønne og oplysningerne er bekræftet af flere.

I 1957 skal bilen være blevet indregistreret til Arkitekt Paul Tybjerg i Rønne under nummer J840. Samme Tybjerg har været aktiv i Dansk Veteranbil Klub. Efter Tybjerg gik bilen til en mekaniker Sven Ove Andersen, samme registreringsnummer. Han istandsatte bilen (svejste bl.a. et hul i gearkassehuset) og solgte den igen, nyindregistreret.

24/4 1958 registreres bilen til den ukendte ejer, vi kender ikke navnet, men både dato samt registreringsnummeret JA 20.055 fremgår af en gammel registreringsattest. Af denne attest ses også at bilen bliver afmeldt i København den 27/1 1961.

### **København igen**

Efter 4 måneder uden nummerplader bliver bilen den 31/5-1961 registreret til Knud Larsen, Under Elmene 4, på Amager. Vi ved desværre ikke så meget om ham, andet end nogle spredte oplysninger fra bilens senere ejere. Men han havde bilen i ca. 9 år og at han solgte bilen direkte til den næste ejer, Erik Keldsted. Knud Larsen (muligvis med mellemnavnet Zillmer) havde registreringsnummer KD 36.294 og havde formentlig en frisørsalon. Alle oplysninger er velkomne!

### **Erik Keldsted**

Den næste ejer Erik Keldsted, vil være kendt af de fleste - især i 1960'erne og 70'erne handlede han massevis af tractioner, havde værksted med reparation først i Farum og senere i Hareskovby - samt en meget stor forkærlighed for de to-personers modeller!

Keldsted døde i midten af 90'erne og efterlod sig en masse notater og optegnelser om de biler han har ejet.

Knud Larsen afmeldte bilen den 6/11 1969 og Keldsted har sikkert købt den på dette tidspunkt. Han betalte 3.000 kr. for den - og den har været i meget dårlig stand. I løbet af godt et halvt år blev bilen derfor sat i stand, og den kom til at stå ham i 9.830 kr plus eget arbejde.

Mange af bilens dele blev her udskiftet, heriblandt motoren. Der blev lavet et større pladearbejde og til slut blev bilen spartlet og lakeret - sølvgrå.

Den 21/7 1970 blev den indregistreret under nummer BN 46.068.

### **1970: Ny ejer**

Allerede den 23/9 samme år sælger Keldsted bilen til reklamekonsulent Ebbe Gottlieb, der beholder samme registreringsnummer. Gottlieb kendte Keldsted fra tidligere, hvor han havde købt en 11 Sport, som desværre blev totalskadet. Pengene fra forsikringen var med til at financiere købet af cabrioletten, der blev solgt på afbetaling for 15.000 kr.

Måske har det været meningen at Gottlieb skulle overtage bilen allerede mens den blev sat i stand hos Keldsted. Den tidligere ejer Knud Larsen havde lavet nogle mindre heldige modifikationer som blev fjernet - f.eks. et stort hul i instrumentbrættet fra en højttaler, samt en »kardantunnel« der vist bare skulle se smart ud.

Ebbe Gottlieb brugte bilen som dagligvogn i flere år, interesserede sig for den og var en årgang medlem af den svenske B11-klub. Han samlede gennem årene mange dele sammen, med henblik på at føre bilen tilbage til originalstand. Blandt andet købte han nye hjørnestolper til forruderammen hos Lasse Törnblad. Som tilfældet var med de fleste cabrioletter, kunne forruden ikke lægges ned, da de gamle stolper var stærkt korroderede.

Grundlæggende har bilen ikke været i særlig god stand og årene som hverdagsbil har nok ikke gjort det bedre. Til sidst kunne den simpelthen ikke køre, og nummerpladerne blev i 1977 deponeret hos forsikringsselskabet. Den 10/10 1980 blev den afmeldt.

På dette tidspunkt var den kommet ud



til Bent Landsvig Larsen, en mekaniker med værksted på Peter Bangsvej. BLL har været medlem i DVK og blandt andet stået for klubbens register af de gamle baghjulstrukne Citroën'er.

Bilen stod i mange år hos Landsvig Larsen, hvor den blev totalt adskilt og en renovering så småt påbegyndt.

Desværre måtte Ebbe Gottlieb i 1982 sætte bilen til salg på grund af skilsmisse. I februar 1982 stod den til salg i DVK's Veteran-Tidende for 25.000. Den var i meget ringe stand og et trist syn (hvilket undertegnede redaktør ved selvsyn har konstateret)...!

**Foto taget ml. 1970-75 på Gammeltorv i København. Billedet skulle bruges til en reklame for et forsikringsselskab - og det er ikke Ebbe Gottlieb, men en model, der poserer ved bilen.**

**Trods den seneste istandsættelse kan det tydeligt ses, at her er tale om en godt brugt bil!**

**Ebbe gottlieb husker, at han fik en gørtler til at lave hjulkapslerne af rustfrit stål.**

120.544



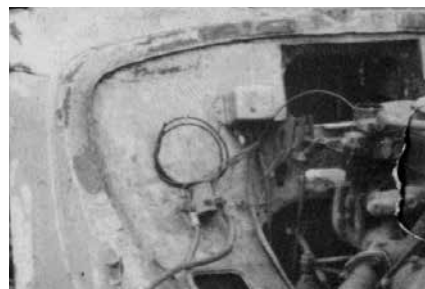


**Omkring 1980:**

**Som kuldsejlet projekt - 120.544 fotograferet i baggården ved Bent Landsvig Larsens værksted.**

**Det var i nogenlunde denne skikkelse at bilen blev solgt i 1982. Selvom bilen var i dårlig stand og store dele af karrosseriet klippet af, kan man se at der nok er gået rigeligt hårdt til den ved den efterfølgende restaurering.**

**Her i 2005 er malertapen i øvrigt blevet pillet af køleren...!**



## Til Fyn

Den »heldige«, der fik købt bilen - eller rettere projektet - var Thorvald Strøjer Hansen, Teglværksejer med bilmuseum i nærheden af Assens.

Thorvald Strøjer skal have ofret uhyrlige summer på at få bilen restaureret, så den kunne blive udstillet på bilmuseet. Især pladearbejdet var meget omfattende og det meste af karrosseriet fra bunden og 20-30 cm op blev skiftet. Desværre blev arbejdet udført af folk uden særligt kendskab til Citroën, og som ikke var specielt fintfølende, når det drejer sig om at føre bilen tilbage til originalt, bortset fra udseende på afstand. Detaljer som profileringen af pladerne i motorrummet var f.eks. lavet efter fantasien...

Bilen blev lakeret i en for tractioner lidt besynderlig kombination af farver; lys gul med brune skærme.

Mekanisk var der også en del tilbage at ønske! F.eks. var der ikke noget vandfordelingsrør i topstykket - og mange defekter der siden er blevet opdaget. Meningen har nok ikke været anden end at bilen skulle præsentere sig i udstillingen. Lakarbejdet var ualmindelig flot lavet.

Museet har ikke været almindeligt tilgængeligt, men i 1993, da TAD's sommertræf blev afholdt i Faaborg, kunne deltagerne se bilen i udstillingen. Her var også et skilt, der kundgjorde at bilen vistnok havde tilhørt Marguerite Viby - men dén bil holdt nu udenfor - og har forresten aldrig tilhørt den kække skuespillerinde.



Restaureringen på Fyn blev bl.a. set og fotograferet af Jørgen Kjær. Bemærk de fantasifulde former i motorrummet...



Cabrioletten stod i mange år udstillet i Strøjer-samlingen på Vedstaarup Teglværk. Selvom der nu ikke er Citroëner mere, er samlingen absolut et besøg værd. Thorvald Strøjer Hansen lever ikke mere og museet er idag overtaget af sønnen Jørgen.

Til højre ses sommertræf-arrangør Carl Aagaard, da vi besøgte museet i 1993.

120.544





120.544

Motorrummet  
som det så ud...

## Restaurering

Der er nogle ting man ikke glemmer i sit liv. En af dem, er den dag, jeg lagde telefonrøret ned og havde købt en ny bil.

Det var ikke en drøm, men virkelighed.

Jeg var klar over at den var lidt for dyr, og at bilen så ud til at skulle have en stor omgang før den ville se nogenlunde normal ud. Men nu havde jeg købt en Normale cabriolet, og de er ikke nemme at finde!

Jeg nød den kun i 24 timer før Sporten blev pakket til den store tur til Schweiz og Italien – se Attraction 256.

Allerede da jeg bakkede cabrioleten i garagen knækkede noten fra højre drivaksel, og der var mange ting som ikke var i orden og som så meget suspekter ud. Det tog et par måneder før jeg blev enig med mig selv om hvad der skulle

laves på bilen og hvad ikke var nødvendigt.

De nyere svejsninger der blev lavet i bunden og på bagpartiet, var så omfattende at lave om, at det krævede en total ombygning. Det havde jeg ikke lyst til. For at blive kørende i næste sæson blev det besluttet at der skulle laves: nye torpedoplader i motorrummet, instrumentbordet skulle føres tilbage til rigtig årgang, nye trækaksler og tromler, nyt ledningsnet og ikke mindst omlakering til sort. Senere kom: renovering af gearkassen og renovering af fortøjet, plus 1000 andre ting.

Jeg gik straks i gang med at lave en liste over alle de dele der skulle bruges. Imens blev bilen totalt adskilt. Kun bagtøjet blev siddende på karrossen. Jeg startede i ferien efter julen 2004, og i de næste 8 måneder var jeg på

værkstedet næsten hver dag, fra efter arbejdstid til sent om natten, ofte uden aftensmad.

Det kræver stor viljestyrke for at gennemføre en stor restaurering på så kort tid, og jeg kunne ikke have gennemført det uden den store hjælp og støtte fra de nærmeste i klubben. Et meget stort tak til dem!

Straks fra begyndelsen blev jeg klar over at den restaurering, der var udført i starten af 80'erne, var lavet af ukyndige personer, og meget var "opfundet". Det var tydeligt at der blev lagt mere vægt på udseendet, end at bilen skulle ud at køre. Den skulle stå i et museum alligevel!

Et eksempel: speedometeret var sat sammen af tre forskellige modeller (og kablet var knækket), blinklys og forlygterne virkede ikke efter hensigten. Der var store problemer med at holde motoren i tomgang, på trods af den var lige blevet indregistreret og synet.

På instrumentbordet kom der nye huller på de rigtige steder, og alle knapper og instrumenter blev renoveret eller anskaffet.

Torpedopladerne i motorrummet blev en rigtig "Torsten-opgave", her var det forbudt at pille! Han påtog sig opgaven til at lave to nye helt hysterisk korrekte plader, som blev tilpasset og modstandssvejet i motorrummet. Resultatet er blevet helt fantastisk, her er et bevis på, at når tingene bliver lavet rigtigt fra starten, kan man kun blive stolt af det.

Karrossen blev svejset nogle få steder,





Af med det igen - og på med de omhyggeligt tilvirkede pladedele med de rigtige profiler. (Der er vist ikke så mange, der har set deres instrumentbrædt fra bagsiden!). På billedet nedenunder ses bilen ved ankomsten til Christiania, umiddelbart før lakeringen i juli 2005.

blandt andet blev der lukket mange huller til kalechelåsene.

Gearkassen, som var i udmærket stand, blev alligevel adskilt og fik hele turen, med ny 1. og 3. gearhjul, nye lejer og bøsninger. Differentialet blev også adskilt og renoveret.

Fortøjet blev adskilt og viste sig at være i meget dårligere stand end jeg havde troet. Bærekuglerne og triangelbøsningerne var simpelthen så udslidte at de måtte skiftes ud, sammen med nye støddæmpere og silentblokke.

Da de eksisterende fortromler og trækaksler ikke var brugbare, blev jeg nødt til at skaffe nogle nye, og få lavet nye bremsebelægninger.

Da bilen var klar til lakering fik vi transporteret karrossen til Christiania Veteranbil Klub, hvor alt blev lakeret på





under en uge, her var Henrik Jacobsen suveræn til autolak, han skulle lige have »håndsvinget« tilbage før han blev en mester!

Efter maling gik det stærkt for at få bilen samlet, først skulle der laves et nyt ledningsnet, og kun de mest nødvendige ting blev skruet på. Der var ikke meget tid tilbage hvis jeg skulle have bilen med til Sommertræf, men det hjalp at stort set alt der skulle bruges, lå parat og klar til montering.

Der er stadigvæk mange detaljer som skal ordnes, men nu er bilen kørende igen efter næsten 27 år - 9818 dage for at være præcis - og den forbliver kørende, det er det vigtigste.

Motormæssigt har jeg ikke lavet noget af betydning. Det resulterede i, at den efter de 4086 kilometer jeg nåede at køre i sommer gav op! Topstykket kunne ikke holde længere, det manglede vandfordelingsrøret helt, med det resultat at ventilerne og sæderne blev rigtigt molesterede.

Vandpumpen er heller ikke i perfekt stand, så den få en tur her til vinter.

Resultatet kunne ses for allerførste gang til Sommertræf i Billund - se Attraction 262, jeg nåede aftenen før at tage den første prøvetur.

120.544

**Intet var lavet rigtigt og mange årgange var repræsenteret på instrumentbrættet. Men nu er alt model 1937, som det skal være.**



## Forskning

Da jeg besluttede at gå i gang med at finde en cabriolet ville jeg helst have en Normale og helst en af de oprindelige danske cabrioletter. Sådan set en meget umulig opgave, men det lykkedes alligevel!

Grunden til dét er, at jeg sætter meget pris på at kende bilens historie. Her kan man have glæde af klubbens arkiv.

Vi kendte allerede navnet på den første ejer, og vi havde en kopi af toldattesten med nogle flere navne. Vi kendte nogle af de sidste ejere, en god start i hvert fald! Herefter kom et meget omfattende detektivarbejde.

Hvordan kommer man i gang med at finde ud af bilens historie?

Man starter med dét man har, og via internet (google, de gule sider, eniro og krak) finder man de første relevante personer. Derefter en massiv indsats med telefonopringninger til alle som har relation til navne, adresser eller andet til fælles med vedkommende.

Der er altid én i familien som kan hu-

ske noget, eller kender en anden - i hvert fald når der drejer sig om en åben bil. Ældre personer har altid en fastnet telefon, sjældent mobiltelefon, og har ofte navne som var populære for 50-70 års siden.

Jeg har ikke haft den samme succes med Sporten, en lukket bil var meget mere udbredt, og det hjælper ikke at den har kørt i storbyer som København og Århus.

Endnu en gang vil jeg gentage, at hvis der er nogen som har lyst til at forske i sin bils historie, så skal det være snart! Det er ved at være slut med at finde nogen som har oplevet vores biler i prima persona, de er for gamle eller borte!

Man kan skrive til Central Registeret for Motorkøretøjer (med de meste nødvendige oplysninger), og få ret hurtigt svar med f.eks. kopier af gamle registreringsattester, toldattester og hvad nu de har, dog kun fra midt af 60'erne, da de ikke gemmer oplysning af ældre dato. Desværre med navnfelter tildækket!

Hvis man er rigtig heldig, kan man se bilens første registreringsnummer på en tidlig registreringsattest! Godt, hvis man vil have historiske nummerplader.

Man kan sætte annonce i forskellige klubblader - eller aviser.

Et besøg på Telefonmuseet eller andet sted med gamle telefonbøger, også fagbøger, for i gamle dage var personens erhverv næsten altid nævnt.

Ikke mindst Landsarkivets toldprotokoller har været til stor hjælp, her er der stort set alle biler som har været handlet, både nye og brugte. Man skal være klar over inden man bestiller protokollerne, hvilket toldsted og tidspunkt man vil kigge efter.

Men alt det koster meget tid, rigtigt meget tid hvis der skal opnås resultater!

Resultater kan jeg fortælle jer, dem har jeg fået, mange endda, som har ført mig til at finde navn på alle ejer og have kontakt med dem som lever stadigvæk eller deres efterkommende.

*Eugenio*



**120.544** fotograferet på Gislingegård - hvor den havde hjemme 1947-49!



## K51...?

Nogen har måske undret sig lidt over de historiske nummerplader på Eugenios cabriolet. De forestiller jo plader fra før 1930. Forklaringen er den enkle, at en mellemand fik bilen indregistreret på et sæt plader, der oprindeligt var bestemt for en anden bil. Denne type plader er selvfølgelig ikke korrekte til en bil fra 1937 - så de er nu afleveret til motorkontoret. Til foråret vil I møde bilen med nummer A31-579, på vanteplader.

At nummeret K51 havnede på en Citroën er en sjov tilfældighed - for det er faktisk dét nummer, der sad på én af de allerførste tractioner i Danmark. Den tilhørte direktøren for Automobiles Citroën A/S, Jean de Faramond. Nummeret har gået i arv fra tidligere biler hos Citroën - også i tyverne.



# KØB & SALG

Ring, skriv eller mail til redaktionen!

### Sælges

1.stk Citroën traction BL 11 sport 1954 sættes hermed til salg.

Et komplet køretøj, der mere eller mindre ligger i kasser.

Karrossen er hel, og kan skubbes rundt, men den skal renoveres, og det er en overkommelig opgave.

Mange ekstra dele følge med, og det hele kan erhveres for den nette sum af kr. 15.000.

Har selv ikke tid til dette projekt.

Henv. Ole Warn-mathiasen  
Tlf 48 25 25 52  
email: warnmathiasen@mail.dk



### Købes:

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

Jens Møller Nicolaisen, 39 69 11 40.



### Sælges:

Lille drejebænk, mrk. Blomquist, Södertälje, VL 600.

Henv. Henrik Jacobsen,  
tlf: 39 69 00 40.

### Købes:

Bænkseade til Normale (Cabriolet)

Sælges: Kølergrill Normale med langt starthul, forkromet. Pæn stand.

Eugenio, tlf: 35 81 68 70

### Købes:

3-egers rat, tidlig type med rette eger, i god stand. Eventuelt bytte med originalt rat til 15six årgang 1939-49.

Jens Møller Nicolaisen, 39 69 11 40.

