



A T T R A C T I O N 2 6 9

45. årgang · januar 2007



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

Niels Steensensvej 7, 2.tv.,
5200 Odense NV.
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:

Knud O. Pedersen

Slåenvej 1, Taulov,
7000 Fredericia.
Tlf: 75 56 29 66.
e-mail: overgaard@nrdc.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@byplantegninstuen.dk

Bladet udkommer 6 gange årligt; næste nummer omkring 1. marts. Deadline til dette nummer: 1. februar - 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 - Serviceafdelingen
Nørre Voldgade 68,
DK-1358 København K

Indenlandske bankoverførsler:

Reg. nr. 1551, konto nr.: 8280584

Udenlandske bankoverførsler:

IBAN nummer: DK81 3000 0008 2805 84
SWIFT - BIC : DABADKXX

Girokonto: 828 0584

Husk at angive navn på afsender/indbetaler.

Fra formanden

Du sidder nu med det 3. nummer af det ny Attraction, og jeg synes at redaktionen er sluppet rigtig godt fra den ikke helt nemme omstilling. Jeg ved at det har været et stort og træls arbejde som har taget meget af specielt Jens tid, en tid han sikkert godt kunne have brugt på cabrioleten ude i værkstedet. En tak til redaktionen og ikke mindst Jens for det flotte resultat.

Da de 2 norske klubber forlod Attraction var det for at deltage i et fælles norsk blad, og det har nu set dagens lys. Bladet er selvfølgelig ikke helt færdigudviklet, men det er absolut læsværdigt. Læs en anmeldelse af det norske blad senere i dette nummer af Attraction.

Og så til en træls ting - sommertræffet

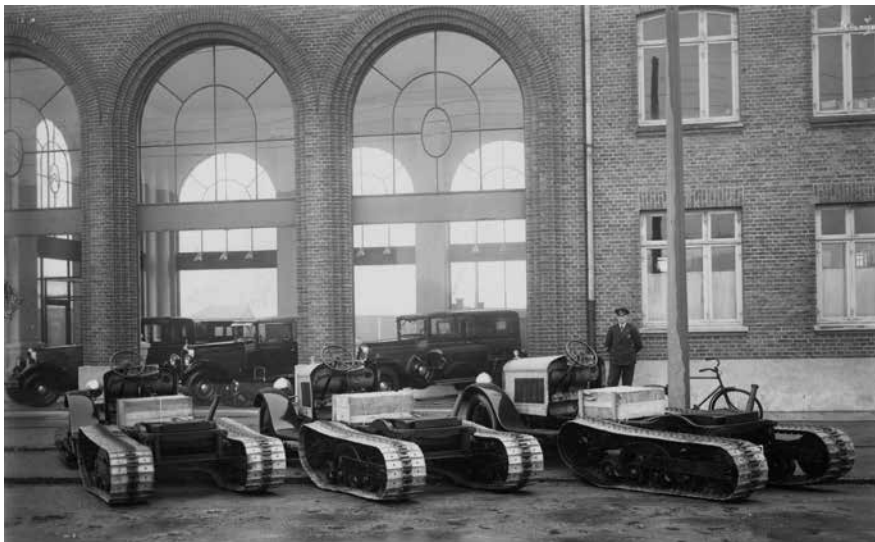
2007 er slet ikke på skinner endnu, og det begynder at haste med at finde et sted vi kan være. Vi er en lille gruppe der har undersøgt markedet øst for Lillebæltsbroen, men må desværre konstatere, at de steder, der har plads til os er ret så dyre, og de steder der er til at betale, ikke har plads nok. Så derfor ØNSKES gode ideer og forslag snarest – det HASTER!

Ellers kan jeg kun konstatere at medlemstallet stadig stiger, og det er jo glædeligt.

Til slut vil jeg gerne ønske alle en rigtig god jul og et godt nytår.

Vi ses derude..

Torsten Laursen Vig



Hvorfor gå, når man kan krybe?

Nej - dette er ikke en ny dansk Citroën-klub, dem har vi vist rigeligt mange af. Men vi er 4 personer, der under ovenstående motto har dannet en lille »intresse-gruppe«, hvor vi alle kan få lov til at være næstformænd.

Det er ikke kun en spøg, selvom formålet selvfølgelig også er at have det sjovt.

Vi vil forsøge at indsamle oplysninger om de få »krybebaandsvogne« der har været i Danmark og Skandinavien.

Planen er også at anskaffe en Kégresse; her kommer vi selvfølgelig nok til at vende blikket mod det store udland.

I løbet af 2009 - med mulighed for forsinkelse - vil vi lave en »ekspedition« på larvefodder. Ruten bliver formentlig Vesterhavskysten fra syd til nord - med diverse tiltag i kulissen af forskellig (kulturel) art, som forhåbentlig kan give lidt mediemæssig interesse.

Men vi starter i det små - med at prøve at få noget at vide om bilernes historie! Alle oplysninger og idéer modtages med stor tak. Findes der en bil i Danmark?

*Henrik Jacobsen, Eugenio Lai, Per Nielsen
og Jens M. Nicolaisen.*



Måske har vi her en meget nærsynet polititjant (Inspector Clouseau?) i færd med at notere en trafiksynder. Eller også er der tale om en traction-entusiast, der kigger nærmere på den fine baglygte - 1939 modellen af fabrikat Harpon.

Uanset hvad - et smukt og stemningsfyldt Pariserfoto, fra Fabien Sabatès' arkiv.

jmn.

Redaktionelt

Hver gang vi skal til at lave blad, hvilket ofte sker lidt for lang tid efter deadline, går vi og tror at der ikke er stof til det nye nummer. Og så viser det sig i 11'te time at bladet ender med 16-20 sider.

Men - som altid - synes vi at vi mangler stof. Der sker så meget rundt omkring, som vi aldrig hører om. Skriv til os om oplevelserne med Traction Avant!

-red.

Klubmøderne

Mens det går fint i Roskilde, med stort fremmøde hver eneste måned, må vi desværre konstatere, at det samme ikke er tilfældet i Aalborg. De sidste to gange er der simpelthen ikke kommet nogen, bortset fra en enkelt, der var inviteret specielt!

Indtil videre er møderne derfor indstillet. Trist - men hvad kan der gøres? Er der slet ikke behov eller lyst til at ses?

Klubmøder i Roskilde:

De faste klubmøder kræver ikke tilmelding og afholdes hver den anden fredag i måneden. Adressen er:

Elisagårdsvej 16, 4000 Roskilde.
(Per Bødkers værksted).

Næste datoer: Den **12. januar** og den **9. februar**.

Lokalmøder i Sydjylland

Torsdag den 11. januar 2007, hos René Christensen, Holmemarksvej 28, Taulov, 7000 Fredericia.

Vi mødes mellem kl. 17 og 19. Der serveres et let traktement kl. 19. Tilmelding: tlf. 75 56 32 09.

Torsdag den 8. februar hos Erik Hougaard, Thulevej 41, Vejle. Vi mødes mellem kl. 17 og 19. Der serveres et let traktement kl. 19. Tilmelding: tlf. 75 83 00 49.

Værkstedsdag

Hos John Reelev i Valby, lørdag den 3. marts kl. 10.00.

Tilmelding til John i god tid på tlf: 36 30 74 02.

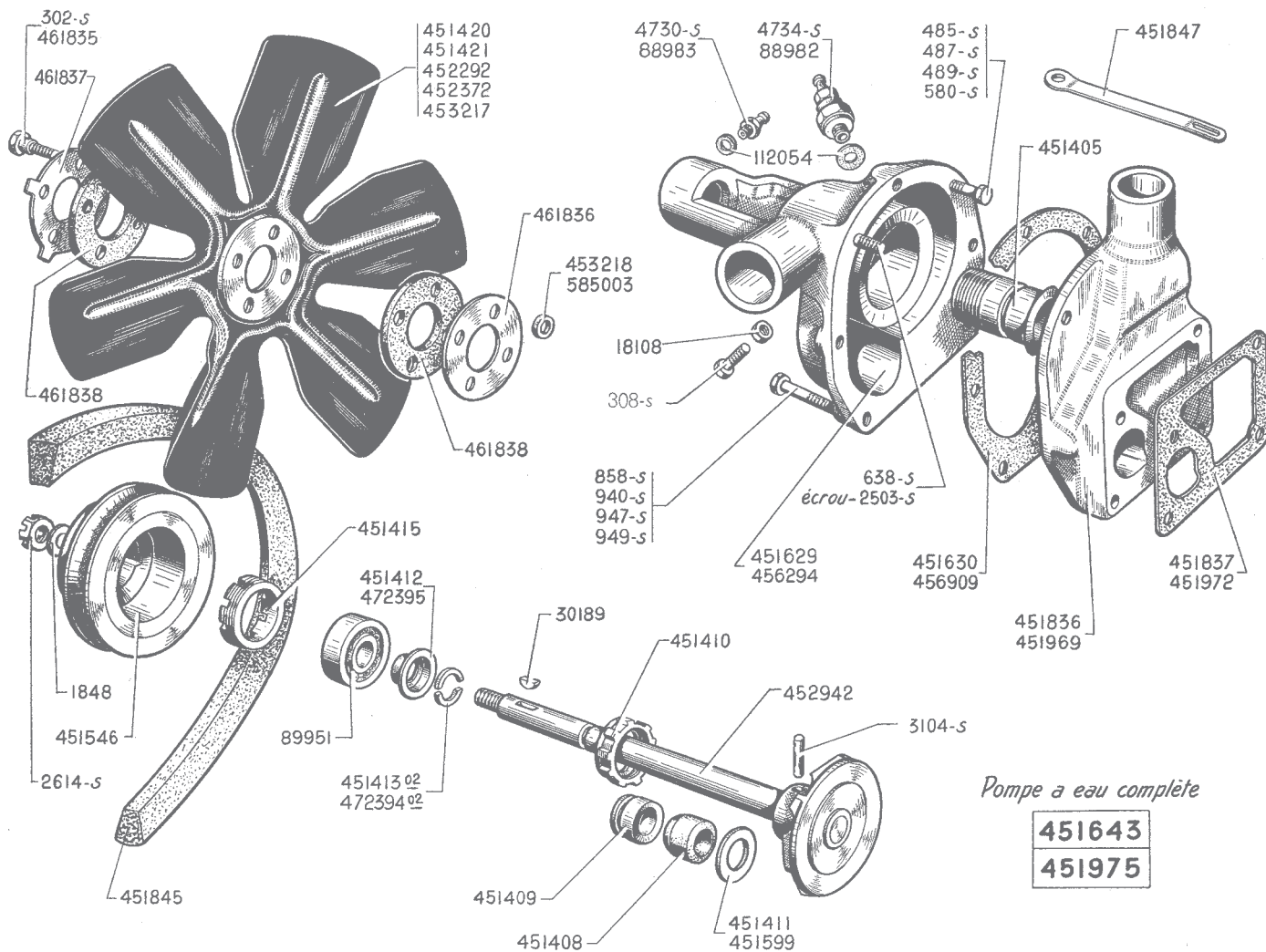
Stumpemarked i Jylland

Lørdag den 28 april hos Benny Sørensen. Mere i næste blad.

Skovtur på Sjælland

Søndag den 13. maj til Helsingør og omegn - mere i næste blad.

Kig også på hjemmesiden, hvor du altid kan finde en opdateret aktivitetskalender - eventuelle ændringer vil også blive annonceret her!



Pompe a eau complete

451643
451975

Modificering af en vandpumpe

Tekst og foto: Torsten Vig

Hvis man ser bort fra de helt tidlige til 7A og 7B, er der 2 typer vandpumper fra 1934 til 1957.

Den største forskel mellem de 2 typer er selv tætningen mellem akslen og pumpehuset. På den første (1934 – september 1950) består tætningen i en blybøsning som ved hjælp af en omløber klemmes omkring akslen. Tætningen på den senere type (september 1950 – 1957) er en moderne roterende pakdåse, hvor kulringen tætnet mod vandpumpehuset, en tætning som er blybøsningen langt overlegen.

Den første type er på grund af den gammeldags konstruktion kendt for at være mere utæt end tæt, og en utæt

vandpumpe er som regel lig med en defekt kobling, da det er her vandet løber hen, når vandpumpen drypper.

Da der er en del forskel på det ydre af de 2 vandpumper er der mange der af hensyn til originaliteten ønsker at køre med den tidlige pumpe. Derfor har en bedre tætning af den vandpumpe længe været ønsket.

CTA service i Holland har i et stykke tid solgt et ombygningskit til den gamle pumpe, hvor man sætter en speciel bøsning i pumpehuset og derved kan bruge den samme pakdåse som til den senere model. Desværre er denne modificering lavet så pumpen ikke ser original ud mere, og det var vel egentlig

meningen, at den skulle se original ud, da man jo ellers lige så godt kunne montere den senere type vandpumpe.

Jeg har derfor lavet et ombygningskit som til fulde opfylder begge krav til den gamle pumpe, den ser original ud, og den bruger den moderne tætning.

Monteringsvejledning

Vandpumpen skilles ad og bronzebøsningen i huset presses ud. Efter en grundig rengøring og evt. sandblæsning og grundmaling er den klar til samling.

Hvis pumpeakslen er meget ødelagt hvor blybøsningen har klemt, skal akslen udskiftes. Hvis man udskifter pum-



Her ses den originale bronzebøsning med blytætning.



I den rustfri bøsning som ses her, presses en oliebronzebøsning og 4 huller på 2,5 mm bores igennem hullerne i den rustfri bøsning.

Disse huller ses på billedet.



Her ses den rustfri bøsning indpresset i pumpehuset. Det er på den blanke endeflade at pakdåsens kulring skal køre.



Pakdåsen efter montage på akslen. Det er kulringen som vender op mod fotografen.



De 2 halvringe ses her monteret på akslen.



Den modificerede vandpumpe ses her samlet, og det er ikke til at se den er ombygget.

peakslen er det en stor fordel at sætte pakdåsen på akslen inden pumpehullet monteres på akslen. Grunden hertil er at man så slipper for at skulle presse pakdåsen ned over den rille i akslen, hvor de små halvlåseringe skal sidde. Det kan godt være lidt svært, da pakdåsen passer meget stramt på akslen.

Oliebronzebøsningen skal nu presse ind i den rustfri stål bøsning og der bores 4 huller i bronzen efter de huller som er i stål bøsningen, således at bronzebøsningen kan smøres med fedt. Nu presses den færdige rustfri stål bøsning i pumpehuset således at den flade ende ligger plan med pumpehuset. Når kuglelejet er monteret kan pumpe akslen monteres, husk møtrikken 451.410

og bøsningen 451.409. Ligeledes skal skålen til fastholdelse af de små halvlåse 451.412 også monteres inden akslen føres igennem kuglelejet. Halvlåsene kan med fordel monteres med lidt fedt så de bedre bliver siddende. Når remskiven er monteret (husk halv månenoten) kan bøsningen 451.409 og møtrikken 451.410 skrues fast og låses med bolten.

Nu skulle pumpen gerne være 100 % tæt og stadig se original ud.

Delene til ombygningen kan købes hos undertegnet eller man kan selv fremstille dem. Jeg leverer gerne en tegning med mål af den rustfri stål bøsning på opfordring.

Torsten Vig

Citrophile

Eller: »Hvor blev de andre af?«

Som bekendt forlod de to norske klubber (Norsk 2CV-klubb og D-model klubben) Attraction i 2006. Heldigvis fik vi til gengæld den danske ID/DS-klub med (og reddede dermed bladet), men desværre lykkedes det jo ikke med Dansk Citroën Klub.

I Norge er det derimod på fineste vis lykkedes at samle de norske Citroën-klubber i et fælles blad, som har fået navnet »Citrophile«.

Det nye blad rummer stof fra Traction Norvège samt de norske 2CV-, D-model og CX-klubber. Det fremgår ikke i bladet, men så vidt jeg kan se af det første nummer, er det meningen at det skal udkomme 6 gange om året.

Bladet er meget veludstyret, 48 sider i A4-format og med farver overalt, trykt på tykt og lækkert papir. Men fremfor alt er det særdeles indholdsrigt! Og med alle de norske klubber repræsenteret giver bladet jo et meget komplet og alsidigt billede af Citroën-livet i Norge, både hvad angår klub-arrangementer og læsestof om de forskellige modeller!

Mange har bidraget til det første nummer og der er adskillige gode artikler, både fra livet i klubberne og om restaurering. Der er vist ingen tvivl om, at et velproduceret og pænt blad giver medlemmerne større lyst til at skrive og fotografere, end en fotokopieret las! Hvis de kommende numre af Citrophile kan leve op til det første, vil der være

Forsiden af Citrophile nr. 1 prydes af Arve Graupsets utroligt flotte 11 Normale fra 1934. Den påstås i øvrigt at være den ældst kendte Normale i verden, i hvert fald har den det laveste stelnummer. Dette er imidlertid ikke en sikker indikation for bilens alder - men dét er en helt anden historie.



meget at glæde sig til for det norske Citroënfolk!

Ingen roser uden torne: Layoutet er meget rodet og ikke særlig kønt - måske fordi der netop har været et ønske om at gøre det »fancy«, med diverse skygge-effekter, streger og felter og udtoninger. Det ville være bedre med mere luft og enkelhed! Man behøver jo ikke at gøre tingene, bare fordi det er muligt. Traction-klubben er i øvrigt den eneste, der har en (for)side, som fortæller om klubben, hvem der er i bestyrelsen, kontaktpersoner etc.

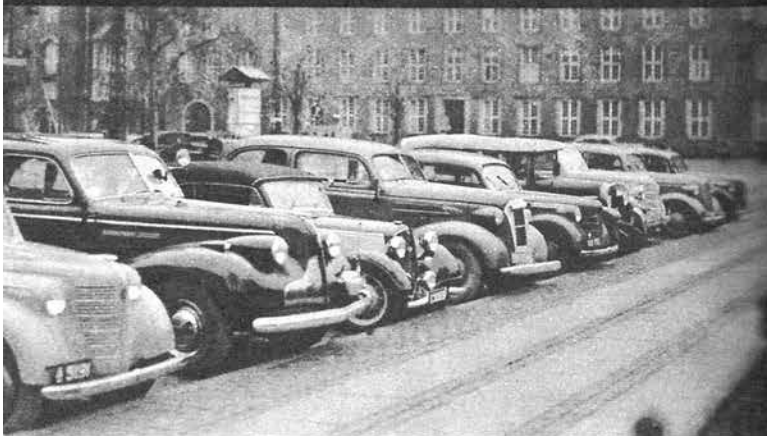
Men det er naturligvis småting i den store sammenhæng, og det vil sikkert blive rettet til hen ad vejen. I hvert fald har vi al mulig grund til at ønske de norske klubber et stort tillykke med det nye og meget imponerende fælles barn!

Den tekniske kvalitet og farvebillederne er jo flot; det fine udstyr er naturligvis kun økonomisk muligt fordi oplagstallet er tilpas stort. Ja, det er jo noget vi også kan ønske os - og måske arbejde på, her i Attraction.

-jmn.



Endnu tyndt besat paa Nytorv — trods forjættende Solstraaler!



Det fylder lidt mere paa Parkeringspladsen foran F. D. M.s Hovedkontor — men de fleste af Vognene har »rund Plakat«.



En historie om benzinrationering, sortbørshandel og en uidentificeret cabriolet...

Eugenio Lai, Stig Larsen og jeg var i DVK's bibliotek i begyndelsen af november og fandt en artikel i FDM's Motor nr. 48 fra den 2. december 1939. Den handlede om de svære vilkår som bilismen i Danmark havde på det tidspunkt, som jo skulle vise sig at blive endnu værre - med selve 2. verdenskrig...

Artiklen handler om vanskelighederne med at finde en rimelig automobilforsikring og at få lov at køre bil i efteråret 1939.

Det som i første omgang fangede vores opmærksomhed var selvfølgelig et af billederne til artiklen, som bl.a. viser en 11B cabriolet af årgang ca. 1937! Den bil kommer jeg tilbage til om lidt.....

Først et par ord om rationeringen, dens omfang og konsekvenser. Vi citerer lidt frit fra en anmeldelse af Claus Bundgård Christensens bog: Den sorte børns – Fra besættelse til efterkrigstid, fra forlaget Forum 2004.

Allerede dagen efter krigsudbruddet (i Polen) i september 39 blev de første rationeringer af varer indført i Danmark. Vareknapheden betød i første omgang forbud mod brug af benzin til personbiler. I oktober 1939 blev sukker

rationeret og to måneder senere måtte danskerne have rationeringsmærker op af lommen, hvis de ville købe kaffe, the og kakao.

Benzinmangel betød forbud mod brug af benzin til personbiler - uden særlig tilladelse, som kun blev givet til bilister med særligt kørselsbehov. Hos myndighederne skulle den enkelte bilist fra september ansøge om "brugstilladelse", som så eventuelt blev imødekommet gennem udlevering af en såkaldt "rund plakat". Den omtales på det midterste af de tre fotos fra FDM.

I forlængelse heraf må det nævnes at den kroniske mangel på benzin medførte, at de fleste benzindrevne køretøjer faktisk blev klodset op allerede inden udgangen af 1940. Opklodsning betød, at bilerne bogstavelig talt blev løftet op med træklodser under akslerne for at skåne de dyrebare dæk, som var sarte og hurtigt blev en mangelvare. Nye dæk kunne jo under ingen omstændigheder skaffes og de få som blev udbudt til salg - indbragte betydelige summer.

Da benzinen forsvandt, måtte man bruge gasgeneratorer for at drive de biler, som endnu var i drift - og det var jo især lastbiler og rutebiler. De generatorgasdrevne lastbiler, blev en uadskillelig del af gadebilledet under besættelsen. Men selve gasgeneratoren var ret dyre i anskaffelse, så en billigere løsning på transportproblemet var ofte at spænde en eller flere heste foran bilen. Så havde man en såkaldt "pruhbil" med rugbrødsmotor. Det gik langsomt, men til gengæld havde man ikke vanskeligheder med at skaffe brændstof.

Vi ved dog fra gamle fotos fra krigsperi-



Eugenio's bil skiftede ejer temmelig mange gange i løbet af besættelsen. Her er fotograferet med prøvenummerplader og lygtemaskering på en villavej i Vejle i 1944. Der har altså været mulighed for at køre en gang imellem...

oden, at nogle mennesker med særligt kørselsbehov faktisk har haft benzin til kørsel med personbiler i særlige situationer (f.eks. læger, dyrlæger, entreprenører bilforhandlere o. lign.)

Gummi blev som sagt hurtigt en mangelvare, især dæk til lastbilerne, rutebiler og cykler - i mindre grad til personbiler. Et nyt lastbildæk med slange kunne ikke umiddelbart erstattes på samme måde som det var muligt som cyklist, at køre på fælge besat med korkprop-pør, stålfjedre eller et stykke tykt reb. Bildæk og deres opbygning af lærred blev derfor brugt til det yderste - dvs. til både slidbaner og lærred var væk. Kunne nye dæk eventuelt skaffes fra "opklodsede" biler betød dimensionerne mindre og i de dage sås mange typer modificerede fælge, hvor et gedigent smedearbejde var en forudsætning for at komme ud at køre - f.eks. med personbilsdæk på lastbiler.

Med krigsudbruddet vendte Danmark tilbage til en reguleringsøkonomi i stil med den som havde forhindret priser-nes himmelflugt og varehamstring under 1. verdenskrig.

Udover rationeringerne af varegruppe, som under den tyske besættelse efterhånden blev udvidet til at omfatte en række basale fødevarer, blev der også indført lovbestemte maksimalpriser på en lang række varer. Reguleringen af varemarkedet gav grobund for sortbørs-handel dvs. ulovlige handel med mangelvare og rationeringsmærker. Den sorte børs opstod umiddelbart efter de første rationeringer i efteråret 1939, men det var først for alvor efter den tyske besættelse (april 40), at det ulovlige marked fik sin store udbredelse og sortbørs-handlen kulminerede efter arrestationen af det danske politi i september 44.

I den første periode af besættelsen var det primært rationeringsmærker, som skiftede hænder på den sorte børs, der havde til huse i bestemte kaffebarer, gader, værtshuse og offentlige toiletter. Fra 1943 blev cigaretter hovedvaren på grund af kraftig nedskæring af tobaksleverancerne og varer som skylddæk, tekstiler, whisky, kaffe og smør var det sorte markeds primærvarer.

Ansøgning

Journ. Nr.

om

Tilladelse til Anvendelse af **Benzin** til Kørsel med Motorkøretøj i Medfør af Handelsministeriets Bekendtgørelse af 12. September 1939 § 2.

Ansøgerens (Ejeren's)

Fulde Navn, evt. Firma (Institution)*) *Fobo-Magasinet*
Peter Vindum
 Fødested *Vejrum* Fødselsdag og -Aar *12-12-1893*
 Stilling *Fotograf*
 Bopæl *Skt. Mathiasgade 60* Telefon Nr. *1096*

Køretøjs Art *Personvogn*Kendingsbogstav og Indregistreringsnummer *T 2215*Motor- og Stalnummer *F.S. 0,1137. 030747*Fabrikat *Citroën Model 7. 4 Dørs Sæden (Berlin)* argang *1936*Egenvægt *1000* kg. Personantal *4*

Hvortil agtes Køretøjet benyttet

Kørselen skal foregaa Sagnetage**) fra Kl. _____ til Kl. _____

Køretøjs Benzinförbrug var sidst forløbene Aar gennemsnitlig pr. Uge _____ Liter.

Min Benzinbeholdning udgør i Dag _____ Liter.

Til den nødvendige Kørsel pr. Uge er _____ Liter Benzin absolut påkrævet.

Udførlig Motivering for Ansøgningen: *Transport af Minnastudier og Lydbilledapparat med Tilbehør til fremvisningsbrug overalt i Jylland. Lejlighedsvis som Pressefotograf og Betjening af særlige Hunder, Skoler, Hospitaller o.s.v. Skal Dag og Nat være klar som Følgere for Kriminalpolitiet i Viborg.*

Foranstaaende Oplysninger er af mig afgivet paa Tro og Love.

Viborg, den *16-11-1939**Peter Vindum*
(Underskrift)

Til

Politidirektøren i København (IV. Politispektorat).
 Politimesteren i _____

Udfyldes af Politimyndighederne

Tildelt _____ Liter Benzin pr. Uge
 Særlige Begrensninger _____

(Stempel, Dato og Navn)

*) Er der ansøgt om Benzin-Tilladelse for flere Køretøjer, maa disse Politinummer påføres Ansøgningen.

**) Er Kørsel ogsaa paa Helligdage absolut nødvendig, maa dette udtrykkelig anføres.



Her er en kopi af Vindum seniors ansøgning fra 16. november 1939 om benzin til kørsel ved særlige lejligheder den tilhørende brugstilladelse fra ordenspolitiet i Viborg

På TAD klubmødet i Roskilde i november havde jeg de tre fotos med og viste dem til Bjarne Vindum fra Gedser. Bjarne viste straks hvad betegnelse "rundt plakat" betød! Det var betegnelsen for den brugstilladelse, som var nødvendig for at køre med sin bil efter september 39. Bjarne fortalte desuden, at sådan én havde hans far i forruden på sin bil. Faderen var fotograf og havde en aftale med politiet i Viborg om at rykke ud med kamera til særlige begivenheder (f.eks. ulykker), hvor fotografisk dokumentation var nødvendig.

Det udløste en kørselstilladelse til hans Citroën 7C 1936, indregistreret T 2215. Faderen har faktisk gemt ansøgning og brugstilladelse fra dengang så Bjarne gik senere hjem og rodede lidt mere i de efterladte papirer, og scannede derefter ansøgning og køretilladelse.

Men tilbage til de tre billeder fra Motor nr. 42, december 1939:

Øverste foto er helt tydeligt fra Nytorv i København, hvor en række biler er parkeret foran Domhuset. Det bruges som illustration af, at bilismen fortsætter til trods for de svære forhold som bilisterne konstant udsættes for i Danmark.

De to billeder nedenunder underbygger samme historie og på det midterste nævnes direkte at de fleste vogne har "rund plakat". Hvad "rund plakat" betyder forklares ikke nærmere. Det underste billede viser en situation fra Politigården i København - med udlevering af rationeringskort til benzin.



Bjarne Vindums far var fotograf i Viborg og ejede denne 7C fra 1936 med nummeret T 2215 som har kørt med brugstilladelsen vist på forrige side

Bjarne beretter supplerende at nummerpladerne til 7C'en først blev afleveret den 9. september 1940, så faderen må jo have fået lov til at køre nogle måneder efter besættelsen. Vi har tidligere bragt det fine billede af T 2215 (som desværre ikke eksisterer mere) og kan altså nu føje til at den har kørt med "rund plakat" til 9/9/40.

Efterfølgende har denne historie ført til at Henrik Jakobsen har fået opklaret hvad det var han købte hos en antikhandler for år tilbage - det var nemlig den såkaldte "runde plakat". I Henriks udgave er den anbragt i en dertil indrettet holder til anbringelse udenpå på bilen. Holderen har desuden celluloidbeskyttelse af den cirkulære skive med påstemplet indregistreringsnummer.

Efterfølgende beretter Stig Larsen at han husker en tilsvarende cirkulær brugstilladelse fra energikrisen i 1973. Min morfar havde entreprenørvirksom-

hed og i alle hans lastbiler og varevogne var en brugstilladelse i forruden. Den så ud som den grønne, men havde dog rød kant, var hvid i midten og havde

"Rund plakat" fundet af Henrik Jakobsen. Nu er det så kommet frem hvad plakaten skulle dække.

Her i dagens anledning fotograferet på en 7C fra 1937 - og det ser da ret autentisk ud.



blå tal og bogstaver. Desværre har Stig ikke en af de "moderne" brugstilladelser af 1973-type, men måske andre i klubben kan hjælpe..



Og så tilbage til den lyse Citroën cabriolet på øverste billede...

Den er indregistreret med K 579, er lys (lad os gætte på cremefarvet) og er en B11 normale cabriolet. Den har de brede danske kofangere og ingen horngittere i forskærmene. Hullet i kølgitteret er det korte aflange. Den har tilsyneladende ikke pilotehjul, men Stop-fælg med Jantexringe og billedet er sikkert helt aktuelt, da det blev vist i slutningen af 1939. Årgangen peger på en sen 37'er.

Hvilken Citroën er det så vi ser parkeret her?...Ingen biler i vort register har ifølge de oplysninger vi har - haft K 579 - selvom det jo er meget interessant at arkitekt Arne Ludvigsen i København på det tidspunkt kørte rundt med nummeret K 759 på sin 34 11AL Cabriolet

Vi kender til to 38-39 Normaler, men kan udelukke kunstmaler Søren Nielsens og glarmester Helge Møllers

Efterskrift:

Ved siden af Citroënen står en Plymouth 1939 med nummeret K 768. Det er jo ret tæt på mit nuværende K 758 - som er tæt på Fritzes Trøst K 759 - hvad er det mon for en underlig forhekselse, som hviler over disse tidlige K-numre?

biler - de var for nye og var helt sikkert med pilotehjul.

Så er der otte 37-modeller tilbage:

1) stel nr. 118.642 - bilen fra Ålborg - er for gammel - den havde sikkert horngittere i forskærmene. Det er ikke den - og den befandt sig højst sandsynligt også i Ålborg på dét tidspunkt.

2) stel nr. 118.643 - Åge Stentofts bil. Den er det nok heller ikke. Den må formodes at være meget identisk med Ålborgbilen - altså også for gammel.

3) stel nr. 120.544 - tilhørte Helge Kähler, Tuborgvej i Hellerup (nu Eugenio Lai). Heller ikke den, for den ved vi havde pilotehjul allerede i 1939.

4) stel nr. 123.929. Vi ved ikke hvem ejeren var i 1939, men sandsynligvis Erik Bugdall-Ruben, Stormgade 8 (nær Nytorv), Kbh. - altså en mulighed!

5) stel nr. 123.934. Den befandt sig næsten helt sikkert i Nordjylland i 1939. En mulighed, ret usandsynlig.

6) stel nr. 123.935. Den tilhørte da bladtegneren Herluf Bidstrup, som boede på Sundholmsvej på Amager (nu Eirik Holm, Oslo). Altså også en mulighed.

7) stel nr. 125.257. Den var d. 30/9-1939 blev registreret til konservesfabrikken "København" i Rådmandsgade (nu Thomas Borregaard). Altså også ret sandsynlig.

8) stel nr. 125.258. Tilhørte doktor Ivan Osiiir, Vesterbrogade 19 (nu Peter Juel Jeppesen). Altså også ret sandsynlig.

Konklusion: 4 muligheder: 123.929, 123.935, 125.257 eller 125.258!

Så står vi der og er kommet en lille smule nærmere i detektivarbejdet med at udrede de gamle numre - dog uden med nogen sikkerhed, at kunne sætte fingeren på hvad det er for en bil på billedet...

Efterfølgende fik Eugenio skrevet til CMR for, at få at vide om der i arkiverne ligger noget på min bil - 125.258 - det har nemlig aldrig været forsøgt. Ca. 10 dage efter henvendelsen modtog jeg et brev som indeholdt de oplysninger vi allerede kender.....altså intet nyt.....

/pjj





Sommermøte 2007 Svenska B11-Klubben

ler og andre kvalitetsprodukter. Siden 2005 har museet haft til huse i en ny 2400m² stor bygning på det gamle fabriksområde.

Lørdag vil der også blive tid til "liten rekreation och reservdelsförsäljning, gemensam festmiddag med samkväm och mulighed for at svänga de lurviga till levande musik".

Søndag. Frukost kl 8:00 – 9:30. Derefter afgang til f.eks. Gränna Hamn och ev. Visingsö.

Prisen vil incl. logi og kost ca. 1500:- / person. Arrangører er: Harry Berg, Sven Folke Johansson, **Magnus Lahi (+46706981421)** og Kjell Svensson.

Nærmere informationer senere på sæsonen.../pjj

Vi er nu alle i TAD, inviteret til næste års Svenske sommermøde, som finder sted i dagene den

25. – 27. maj 2007

i Gränna / Örserum i midtsverige. In-kvartering finder sted på Smålandsbygdens og Örserums Hotel. Hotellet som råder over ca. 70 værelser ligger lige ud til den smukke sø, Ôren.

For de som eventuelt vil fiske findes der mulighed for at leje båd og der skulle være god tilgang til røding, gedder och aborre. Så hvis I/du skulle være interesseret i lystfiskeri, så kom tidligt om fredagen eller udnyt søndagen.

Der vil som sædvanligt være samling fredag eftermiddag med hyggeligt samvær og senere spisning.

Lørdag vil der bl.a. blive arrangeret et rally langs Vättern til de højtliggende arealer omkring Husvarna med en smuk udsigt mod Jönköping og over den store sø. Siden vil vi besøge bl.a. Huskvarna Fabriksmuseum og her vil man kunne følge udviklingen i det kendte firma som har eksisteret i mere end 300 år som en af verdens ældste industriforetagender. Det begyndte i 1689 med muskedundere og andre våben til den svenske statsmagt. Det udviklede sig siden til symasker, cykler, motorcyk-



LA
15
SIX
CYLINDRES



Et flot fabriksfoto af 15six, sikkert fra 1952. Blandt redaktionens mangfoldige planer (der forhåbentlig bliver realiseret) er en større artikel om 15six i Danmark - før og nu. Fotos, rygter og historier samt oplysninger modtages - med tak! -red.



Afrapportering

Nej, dette er ikke starten på en ny følgeton a la dén fra Tikøb. Men blot en lille tilkendegivelse - når nu det efterhånden er almindelig kendt at tidligere fremsatte garanti for at min cabriolet ville være kørende i 2004, ikke rigtig holder.

Efter et lille års pause arbejder jeg med bilen igen. Især fronten og forrudearrangementet har gennemgået en større bearbejdning. Svejsearbejdet er færdigt og tingene skulle nu passe sammen.

Jeg er nu igang med at lakere bilen - det er lykkedes at få fat i den helt rigtige farve - gris irisé - som bilen har haft fra ny. Malearbejdet skulle gerne være færdigt her ved nytårstid.

Jens M.N.



»La Vie de L'Auto« 30 år ..

Bilens liv, eller på fransk: "La vie de l'auto", er navnet på et ugemagasin, der henvender sig til dem, der holder af gamle eller ældre biler. Bladet, med domicil i Fontainebleau i udkanten af Paris er efterhånden ved at være kendt også i danske veteranbilkredse - selvfølgelig især hos de som holder af franske biler. På redaktionen holder vi bladet og det må indrømmes - vi læser mest billeder og rubrikannoncer. I mangel af ordentlige sprogkundskaber i fransk er det lykkedes redaktionen af få vort medlem i Rødovre, Stig Knudsen, som er kyndig (og som desuden er fransk gift) til at oversætte og bearbejde resultatet af en læserundersøgelse som LVA har lavet i 2006.

LVA, som har eksisteret i 30 år sendte i den anledning et spørgeskemaer ud til sine læsere for at få at vide, hvilke 30 biler, der er mest populære. Ifølge sagens natur er læserne næsten udelukkende franskmænd og derfor skal resultatet selvfølgelig ses som udtryk for, hvilke 30 biler der er mest populære i Frankrig.

I undersøgelsen topper to Citroën-modeller, nemlig på 1. pladsen Tractionen og på 2. pladsen Citroën DS. Hos 12 % af læserne er det Traction-modellen der er ønskebilen og hos 11,5 % er det DS. Det var selvfølgelig ventet at Tractionen nok ville være blandt de mest populære i Frankrig, men at den er den mest populære, og at DS'en er nr. 2 vil

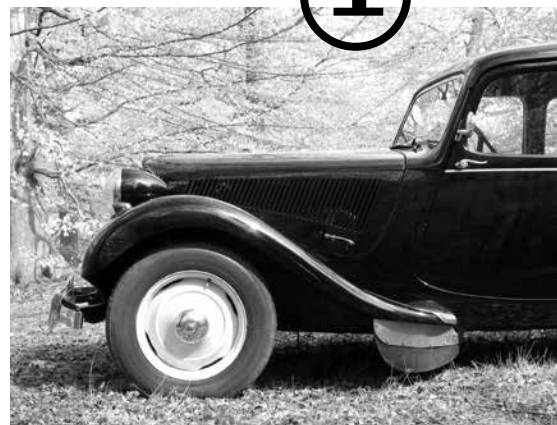
Læserundersøgelse blev sat igang i foråret 2006...

jo nok glæde dette blads læsere at se!

Men det er dog ikke udelukkende de franske biler, der toppe hos franskmændene, hvad man kan se af følgende opremsning: nr. 3 - Jaguar type E, nr. 4 - Porsche 911, nr. 5 - Jaguar Mk II, og først derefter kommer flere franske mærker nemlig Alpine A110 som nr. 6 og de to legendariske, Citroën 2CV og Renault 4CV som nr. 7 og 8. Man må jo nok formode, at en del af de, der har svaret med Jaguar og Porsche snarere giver udtryk for en drøm - end et ejerskab!

Nr. 9 til 14 er dels udenlandske mærker -Triumph TR3, Ford Mustang, Ford GT 40 - og dels dyre/sjældne franske mærker som Delahaye 135, Bugatti type 37 og type 57. Først som nr. 15 og 17 er vi nede på jorden igen med Peugeot 203 og 403. Citroën SM ligger imellem som nr. 16.

Halvdelen af bilerne på top30-listen er franske biler. Redaktøren funderer over besvarelserne og mener, at valgene af mærker i høj grad udtrykker, at mange entusiaster i dag gerne vil have en bil, som deres far kørte i, eller som de selv gerne selv



CITROËN Traction Avant

Le dernier joker d'André Citroën

En 1932, le révolutionnaire Traction Avant, due à André Lefebvre et Théophile Brenet, est le dernier produit d'André Citroën au bord du gouffre. Après la rupture par Fiat, les ventes en souffrent. L'année 1933, l'année de la dépression, est catastrophique. Le 12 mai 1934, le Traction de 1000 cc est lancé. Le constructeur espère que cette voiture lui va. Le Traction de 1000 cc est lancé le 12 mai 1934 avec 190 000 exemplaires. Moment décisif de la guerre et des progrès, c'est avec le premier modèle commercial de son époque.



11 Mars 1934

Motor: 4 cylindres en ligne 4 litres, 100 CV (120 à 130 km/h), soupape en tête, carburateur.

Transmission: à axe hélicoïdal, boîte à 4 vitesses (1^{re} non synchronisée).

Direction: à rack et pignon, servito.

Lectures au compteur: vitesse, kilométrique.

CITROËN DS

Le vaisseau spécial



DS 1955

Motor: 4 cylindres en ligne 4 litres, 130 CV (150 à 160 km/h), soupape en tête, carburateur.

Transmission: à axe hélicoïdal, boîte à 4 vitesses (1^{re} non synchronisée).

Direction: à rack et pignon, servito.

Motor: 4 cylindres en ligne 4 litres, 130 CV (150 à 160 km/h), soupape en tête, carburateur.

Transmission: à axe hélicoïdal, boîte à 4 vitesses (1^{re} non synchronisée).

Direction: à rack et pignon, servito.

Lectures au compteur: vitesse, kilométrique.

drømte om, da de var 20 år. Dermed siger undersøgelsen også meget om hvem der har svaret og hvilken alder de har idag.... Det viser sig at hovedparten af de, der har svaret er over 50 r.

Import af udenlandske biler til Frankrig startede relativt sent efter 2. verdenskrig, faktisk først rigtig efter 1960... På spørgsmålet: hvad ønsker du dig specielt af en veteranbil? svarer de fleste ejendommeligt nok: at den giver indtryk af fart! 19 af de 30 biler kan kaldes datidens sportsvogne og det er karakteristisk at i dag vil en ganske almindelig husholdningsbil, måske endda dieseldrevet, i mange tilfælde vil være i stand til at køre fra 40-årige sportsvogne!

58 % af de, der har svaret, ejer i dag mellem 2 og 5 biler og 17 % har flere end 5 biler. 48 % holder alle deres biler i køreklar stand – hvilket jo egentlig er ret imponerende! 25 % af samlerne kører mindre end 1.000 km om året i deres gamle bil og 58 % mellem 1.000 og 5.000 km.

Den franske gennemsnitsbilist kører i

Le "top 30"

DE LA VOITURE DE COLLECTION

- Citroën Traction
- Citroën DS
- Jaguar Type E
- Porsche 911
- Jaguar Mk II
- Alpine A 110
- Citroën 2 CV
- Renault 4 CV
- Triumph TR3
- Ford Mustang
- Delahaye 135
- Ford GT 40
- Bugatti 57
- Bugatti 37
- Peugeot 203
- Citroën SM
- Peugeot 403
- Triumph TR4
- Mini Cooper
- Lambo Miura
- Alfa Romeo Giulietta
- Ferrari 250 GT Berlinetta
- Ferrari Daytona
- Panhard 24
- Peugeot 404
- Aston Martin DB5/DB4 GTZ
- Delage D8
- Lancia Fulvia
- Mercedes 300 SL
- Renault 8 Gordini

dag 16.000 km om året. Alle har - som i Danmark - veteranbilen som en "ekstra-bil".

Det vil sige, at veteranerne primært bevæger sig til klubarrangementer, 50 % har familie med, 33 % tager venner med og ca. 17 % kører af sted alene - til arrangementer.

Hele 77 % af de adspurgte udfører selv en del af arbejdet på vognen og 35 % laver alt selv!

Det skyldes selvfølgelig hensynet til besparelse, men må også glæden ved i sin fritid at udføre et stykke håndværkspræget arbejde med sine egne hænder.

Stig Knudsen/pjj



KØB & SALG

Ring, skriv eller mail til redaktionen!

Købes:

Citröen B11 Legere (Sport), årg. 49
– 51 i god stand.

Citröen B11 Normale har også interesse.

Harry Sørensen, tlf. 97 42 71 71,
mail: wostow@webspeed.dk

Sælges:

Gamle Attraction, 72 stk. fra nr. 138
(marts 1985) til nr. 209 (januar 1997).
Pris 5,- kr. pr. stk. plus evt. porto.

Henrik Winther, Haverslev Kærvej 45,
9690 Fjerritslev. Tlf 98 21 54 37.

Köpes:

Fin chromad grill till B15 1954,

Fina stötfångare (breda modellen) till
B15.

Magnus Lahi, tlf: +46 706 981 421
Mail: citroen@tele2.se

Købes:

1 stk. lygteglas og parabol forlygte:
Marchal Equilux TP 478 (Nummeret
står i glasset).

Sælges:

Kuffertbagklap i fin stand.

Henrik Jacobsen, tlf: 39 69 00 40

Købes:

Bænksæde til Normale (Cabriolet)

Eugenio, tlf: 35 81 68 70

Sælges:

Skærme og andre dele til Traction
Avant.

Motorblok til 7'er fra 1934.

Rene Christensen,
tlf. 75 56 32 09 / 22 33 62 39



Sælges

Til 11 Normale/Familiale mv: Førkrigs
forruderamme i jern, meget sjældnen.
Skal renoveres før forkromning. 900,-
kr.

Baglygter til 1939, Harpon 90mm med
fladt glas, fabriksnye og brugte.

Til 15six 1939-49: Originalt sort 3-
egers rat, god stand (enkelte små
revner).

1 stk. dæk, Michelin X 155x400, jævnt
slidt, men stadig fint til reservehjul på
en 7'er.

Mange andre brugte reservedele til TA.

Jens Møller Nicolaisen,
tlf: 20 46 27 98.



Sælges:

Citroën 11 Sport 1946 - god stand.

Medfølger: To paller med reservedele:

Motorer, gearkasser etc.

Pris: 45.000,- kr.

Peter Schmidt Jensen,

tlf: 20 91 28 14.