



LA  
**15**  
SIX  
CYLINDRES

A T T R A C T I O N 2 8 7

48. årgang · Juli 2010



# TRACTION SPECIAL

## Traction Avant Danmark

### Bestyrelsen:

Formand - indmeldelse:

**Eugenio Lai**

Baldersgade 16, 2.tv.,  
2200 København N.  
Tlf: 35 81 68 70.

e-mail: eugenio@traction.dk

Kasserer:

**Carsten Thylgård**

Grønnemose Allé 75, 2.th.,  
2860 Søborg.

Tlf: 38 33 66 20 (eft. 19.30).

Mobil: 30 54 64 77.

e-mail: carstenthylgaard@hotmail.com

Sekretær:

**Jens Møller Nicolaisen**

Mars Allé 6,  
2860 Søborg.

Tlf: 39 69 11 40.

Aktiviteter - øst:

**Torsten Laursen Vig**

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

e-mail: tv@traction.dk

Aktiviteter - vest:

**Knud O. Pedersen**

Slåenvej 1, Taulov,  
7000 Fredericia.

Tlf: 75 56 29 66.

e-mail: kops1@stofanet.dk

### Aktiviteter:

Klubbibliotek, arkiv og butik:

**Erik Hougaard**

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

Værktøjsudlån- øst:

**John Reelev**

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

Værktøjsudlån - vest:

**Erik Hougaard**

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

Vognregister:

**Torsten Laursen Vig**

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



[www.traction.dk](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 4 gange årligt; næste nummer omkring 1. oktober Deadline til dette nummer: 1. september!

Medlemsbidrag er velkomne!

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 : DABADKKK

Girokonto: 828 0584

Husk at angive navn på afsender/indbetaler.

## Fra formanden

Hvordan ser vores klub ud om 10 år? Sikkert som den *gør* i dag, bortset fra at vi er blevet 10 ældre!

Så kan man håbe på at der er tilstrækkelige kræfter i de yngre generationer til at videreføre klubben med samme høj standard som i dag. På grund af deres alder burde vores biler appellere til et ældre publikum end vores egen gennemsnitalder. Men vores biler er jo mere moderne end andre modeller fra samme tidsperiode. Hvor ofte ser vi for eksempel folk under 60 år der kører en Ford A?

Måske er dette forhold vores force i de kommende år.

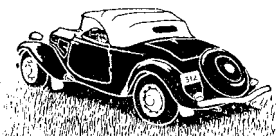
Vi i bestyrelsen ser altid frem til de nye medlemmer og deres syn på klubben. Som nybagte traction-ejere, er deres drøm lige blevet opfyldt, og der er intet de ikke kan klare.

Der er denne entusiasme vi skal udnytte for at holde klubben i gang.

Vi skal også vise udadtil at vi ikke kun er en gammelmandsklub – også når vi er ude til de mange arrangementer landet over.

Og alt det *gør* vi allerede! Der er rigtig mange medlemmer der *gør* en stort indsats i klubben. Vi skal blot være mere opmærksomme på det i fremtiden.

*Eugenio Lai*



## Generalforsamling

Hermed indkaldes til generalforsamling 2010 i Traction AvantDanmark.

Generalforsamlingen afholdes søndag den 22. august kl. 10.00 på Montra Hanstholm Hotel. Dagsorden ifølge vedtægterne.

Alle medlemmer er velkomne til at deltage i generalforsamlingen, uanset om man deltager i sommertræffet eller ej.

*Bestyrelsen*

## Nye medlemmer

Jarl Feldstedt,  
Rosensgade 64, A. 2. tv.,  
8300 Odder

Gunnar Andreassen,  
Krogshusvej 1, Højmark,  
6940 Lem St.

## Fra redaktionen

Sommeren er over os, hvilket i høj grad fremgår af nærværende udgave af Attraction. Mange gode arrangementer har været afholdt – se billederne – og nyd tanken om, at vi har flere til gode.

I dette nummer har vi en god historie fra Niels Lomholt, om den 15six han havde engang. Dette fik os til at tænke på, at vi faktisk ikke har skrevet særlig meget om denne topmodel igennem årene. Det håber vi på at indhente, bl.a. med en større artikel om de danske 15'ere, og vi vil derfor meget gerne høre fra alle, der kan bidrage til dette emne!

I første omgang kan du i dette blad finde en lille artikel med lidt generel information om Landevejens Dronning.

*-red/jmn.*





Mandag den 18. oktober 2010 arrangerer vi et besøg på Le Conservatoire for medlemmer af de danske Citroën-klubber.

Datoen er valgt, fordi den ligger i manges efterårsferie, og fordi nogle måske også vil besøge biludstillingen i Paris, som er åben for publikum fra den 2. - 17. oktober, se [www.mondial-automobile.com](http://www.mondial-automobile.com).

Besøget på Le Conservatoire starter med møde kl. 9.45 præcist og forventes at vare frem til kl. 12, hvorefter der serveres frokost i Aulnay-fabrikens restaurant.

Deltagelse i arrangementet er betinget af tilmelding på

[ellen.norregaard@citroen.com](mailto:ellen.norregaard@citroen.com) i første omgang og i anden omgang indbetaling af deltagergebyr på 150 kr. pr. person.

Yderligere information om indbetaling følger til de berørte.

Da tilmeldingslisten vil blive styret efter "først til mølle princippet" inkl. en venteliste for at kunne udnytte eventuelle afbud, åbnes der for tilmelding fra den 1. juli 2010.

Tilmelding til [ellen.norregaard@citroen.com](mailto:ellen.norregaard@citroen.com) ....venligst inkl.:

- fulde navn
- fulde navn på ledsager
- mobiltlf.
- klubnavn
- ankommer i bil .... hvis ja ... forventet reg.nr.

Bemærk, at de besøgende minimum skal være 16 år.

Med venlig hilsen

Ellen Nørregaard  
Informationschef



## SOMMERTRÆF 2010

HANSTHOLM · DANMARK

### Weekend 20-22. august

TAD Sommertræf 2010 i Hanstholm.

### Weekend 20-22. august

...og skulle du være forhindret i at køre til Hanstholm fordi du tilfældigvis opholder dig i Norge, er der også Sommertræf her!

### Mandag den 18. oktober

Besøg på Conservatoire Citroën. Se invitationen her på siden.

**Mere kalender: [www.traction.dk](http://www.traction.dk)**



## Årets stumpemarked i Taulov



Klubbens årlige stumpemarked faldt på en heldig lørdag i slutningen af april, hvor vejret ikke var helt uacceptabelt! Det var anden gang Lena og René lagde hus og gårdsplads til, og det blev en rigtig hyggelig dag – med gode muligheder for at komme af med nogle penge og få noget gammelt skrammel med sig hjem. Og det er jo altid godt. Eller sælge noget. Og det er jo også godt.

Takket være René blev det ikke regnvejrr – han havde nemlig opstillet et større telt, så skyerne ligesågodt kunne finde et andet sted at falde ned. Forplejningen var også førsteklasses, med øl, pølser og delikate kyllingestykker.

Hermed et par fotos – og tak til værterne!





Tekst og foto: Jmn





## Skovtur 2010



Skovturen på Sjælland i år blev arrangeret af Torsten Vig, og gik efter morgenmaden på Bakkedraget i Roskilde igennem det midtsjællandske landskab til Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, hvor vi fik en herlig dag.

Tekst og foto: tlv







Afgang fra Bredebro



Ankomst



Det store ret kolde bord



Dejlige alle 6

## Turen til Friedrichsstadt



Pitstop



Pitstop ved Schüttseil

Tekst og foto:  
Knud O. Pedersen

# Traction på vej - nr. 611.005



Bilen efter pladearbejde og afslibning – på vej til maler

Lidt i forlængelse af artiklen i nr. 286, bringer vi her en historie om en Sport 1953 ejet af et af vore nye medlemmer, Michael Jensen på Thurø ved Svendborg.

Michael var tilstede ved Christiansminde da klubben holdt sommertræf dér i

07 og blev inspireret til at anskaffe en traction. Allerede i marts 2008 købte Michael sin 53 Sport hos et klubmedlem, Kresten Aalling i Holsted ved Esbjerg.

Stelnummeret er 611.005 og bilen blev indregistreret første gang den 17. no-

vember 1953. Den er ret komplet, men der mangler en del småting.

Michael har kontakt med flere klubmedlemmer, som hjælper med at skaffe de manglende dele og har i foråret sendt han en stribe fotos af hvordan det skrider frem med bilen.





Øverst den delvis komplette bil hjemme i garagen i marts 2008 og nederst tilbage med ny sort lak.

Vi ved fra klubbens medlemsliste at 611.005 fra 1985 og ihvertfald til 1995 har tilhørt Kurt Christensen i Guderup på Als. Før den tid var den på Bornholm hvor den var indregistreret fra 5. maj 1978 til 30. juni 1980, til Lise Gees Christensen i Åkirkeby. Michael prøvede sidste år under en tur på øen at finde den tidligere ejer, men ingen på adressen kendte noget til hverken tractionen eller damen.

Et hurtigt blik i de registeroplysninger som klubben råder over viser imidlertid et par sjove ting. Den står i vores tidligere formands Torsten Vigs store register med de af "Citroën Danmark" importede tractioner i efter krigen. Den kommer til landet i serie på 16 biler i 1953 med fortløbende stelnumre: 611.001 - 611.016. Og det bliver ikke mindre sjovt af at bilerne i intervallet 611-006 - 611.016 blev til varevogne - mens altså kun de fem biler 611.001-611.005 forblev »almindelige tractioner«.

Som det fremgår af fotoserien er Michael gået i gang med en seriøs restaurering, som i første omgang omfatter karrosseri, skærme, interiør, sæder etc.. Især bagskærmene har skullet bearbejdes en del på grund af tidligere tiders hårdhændede montering af »folkevognsbaglygter og traktorbaglygter«. I næste omgang skal mekanikken - bremser, gearkasse og motor gennemses - men det bliver først senere på året i 2010, når hus og hjem er færdigt med bl.a. nyt køkken.







Motorrytmet ser nu ikke værft ud. Bilen havde en dobbelt weber-karburator monteret, men den er nu er udskiftet med en Solex 32 PBIC. En bøjet stødftang, fordi en ventil sad fast, venter også på udskiftning.

Bilen står nu nymalet i sort, som den også var før restaureringen, men arbejdet med karrosseriet har afsløret at den tidligere har været både bordeauxfarvet og mørkegrøn.

Vi siger tak for billederne og den foreløbige historie og vil meget gerne vende tilbage når bilen bliver indregistreret.

/pjj



## Græsted Veterantræf 2010



Det årligt tilbagevendende Græsted Veterantræf i pinsen er efterhånden blevet et enormt tilløbsstykke, der samler tusindvis af mennesker. Det er en virkelig folkefest og et meget bredspektret arrangement. Man kan opleve alle mulige former for maskiner drevet af damp, gamle fly, tog, traktorer – foruden diverse gammeldags cirkus og forlystelser, dødsdrom, kanonkonge, dykkerhistorie, kræmmermarked. Samt selvfølgelig veteranbiler og stumpemarked.

I år havde vi i klubben beskuttet at være synlige her – og havde derfor etableret en flot stand, hvor vi både viste biler og komponenter samt uddelte gamle blade og brochurer for klubben. Dagene blev stor succes, og der var stor interesse for vores biler. Min hjemtur blev desværre præget af et lille teknisk nedbrud (se billeder), men jeg bliver *meget* snart kørende igen! Og kommer igen til næste år!







Tekst: jmn  
Foto: Eugenio og jmn





LA  
**15**  
SIX  
CYLINDRES



### Begyndelsen

Allerede i slutningen af 1934, måtte Citroën droppe det ambitiøse projekt med den 8-cylindrede topmodel 22CV, der har været sagt og skrevet meget om årsagerne, blandt andet at bilen havde skrækkelige køregenskaber. Men den egentlige grund er, at Citroën var i dyb økonomisk krise, samtidig med at 22'eren langt fra var færdigudviklet til serieproduktion og salg – og at omkostningerne øjeblikkelig ville have forårsaget det krak, der alligevel kom få måneder senere.

De første år kom topmodellen derfor til at hedde 11 Normale, i diverse »luxe«- og limousineversioner. De tidlige Normaler (og også 11 Sport) var særdeles luksuriøse. Efter at Citroën i 1935 var

**15six 1938 - fra før den egentlige serieproduktion begyndte, men identisk med de første seriefremstillede biler.**

## La Reine de la Route - Landevejens Dronning...

*Tekst: Jens Møller Nicolaisen. Fotos: Citroën Communication.*

Igennem mange år, hvor vi har skrevet artikler om teknik og modeludvikling, har vi ofte måttet udelade 15six. Grunden til dette er, at 15'eren generelt adskiller sig så meget fra modellerne 7 og 11, at den har sin egen udviklingshistorie, så det ville gøre artiklerne alt for lange – og endnu sværere at lave. Her på disse sider vil vi prøve at kompensere lidt med en lille præsentation af 15six og en kort gennemgang af de forskellige modeller og ændringer, i håbet om at få lavet nogle mere fyldestgørende artikler senere.

### Prototype

Bilen på billedet her er en meget tidlig prototype. Bemærk de meget specielle sidestykker mellem kølgitteret og forskærmene. Måske var det almindelige 11'ers forskærme.

For at holde vægten nede, blev der bl.a. eksperimenteret med motorhjelme og sidestykker i aluminium!



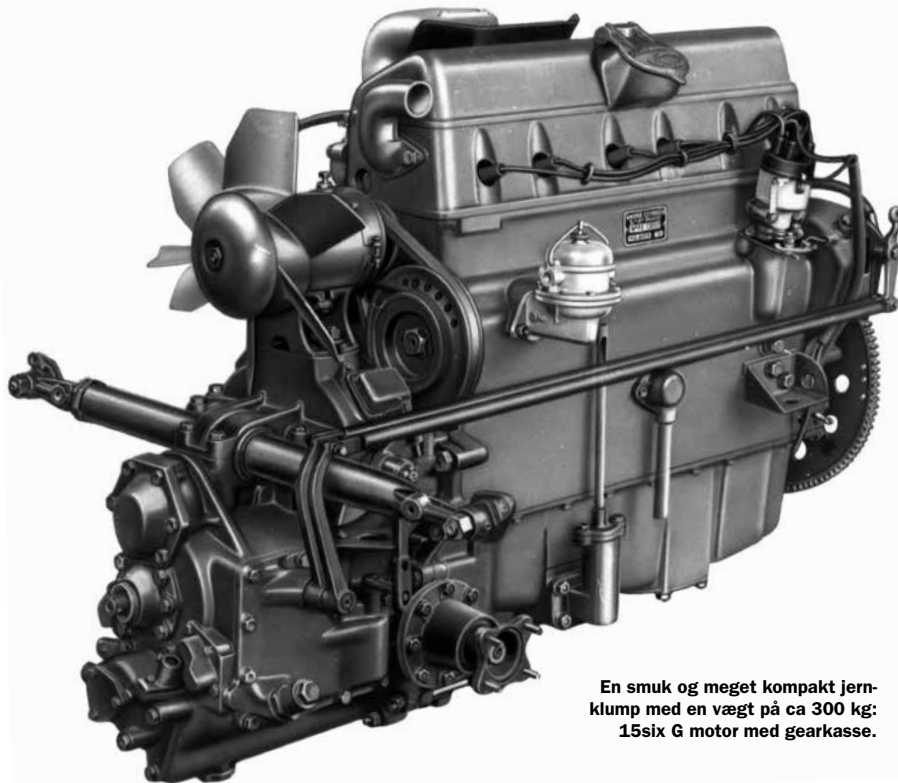
overtaget/reddet af Michelin, gik man ret hurtigt igang med udviklingen af den nye, store traction. Der er lavet enkelte prototyper så tidligt som i 1937. De første rigtige biler forlod fabrikken i sommeren 1938, hvor modellen også blev »officiel«, med udsendelse af brochurer og pressemateriale. Men kun ca. 90 pre-serie eksemplarer blev lavet i 1938; en del af dem blev igennem nogle måneder prøvekørt af udvalgte kunder, primært industrifolk som havde én eller anden tilknytning til fabrikken. Den egentlige serieproduktion kom først igang i februar 1939. Dette betød til gengæld, at 15'eren var en betydelig bedre og mere færdig bil, da den kom på markedet end tilfældet havde været det med de tidlige TA i 1934!

### Karosseri

15six-karosseriet er i princippet identisk med 11 Normale, bortset fra forenden, hvor »skinkerne« både er længere og med en kraftigere rørkonstruktion til monteringen af forbroen. Fra starten fandtes både Berline-, Familiale- og Limousineversioner. Motorhjælmen er længere og kølgitteret skudt længere frem mellem forskærmene, der derfor har en form der er meget forskellig fra 11'eren's.

Indvendigt er kabinen meget veludstyret, med dyb polstring og plydsintræk, armlæn og klamrestropper til bagsædepassagererne osv.

Udvendigt er luksusuniveauet diskret understregt med de brede pyntelister på dørene. Flere detaljer: Motorhjælm med riller i stedet for klapper, kofangerhorn



En smuk og meget kompakt jernklump med en vægt på ca 300 kg: 15six G motor med gearkasse.

og skærmladerne i aluminium – ting der senere blev standard på 11'erne.

### Teknik

Den største forskel er selvfølgelig den 6-cylindrede motor, stor, tung og kompakt. Samme boring og slaglængde, og de samme cylindre som i 11'eren, men altså i mere, hvilket giver en volumen på 2867 ccm. 4 hovedlejer. Ydelsen på 76 hk giver den godt 1300 kg tunge bil en topfart på over 120 km/h. Motoren siges i øvrigt at være bedre konstrueret end 11'eren's; bl.a. med en kraftigere dimensioneret krumtap.

Den solide gearkasse er meget kompakt, hvilket gør at 15'eren's akselafstand ikke er længere end på en 11 Normale. Faktisk et par mm kortere!

Fortøjet er tungere og kraftigere og helt anderledes en 11'eren's, og selvom konstruktionsprincipperne selvfølgelig er de samme, er der praktisk taget ingen dele, der går igen. Til gengæld blev 15'eres forbro genbrugt på HY-modellerne (og har således været i produktion til december 1981)! Også 15'eren's dækdimension er kraftigere end 11'eren's: 185x400.



Kun nogle få hundrede Familialer og Limousiner blev lavet i førkrigsperioden. Her ses en Limousine, fotograferet af Pim Berends på træffet i Arras sidste år.



1938



1946

## Udvikling og historie

De fleste af de modelændringer vi kender fra 11'erne, skete naturligvis også på 15six. Men her er lige en kort gennemgang af 15'ere's udviklingshistorie.

### 1938-39

Tidlige 15six har motor, der drejer venstre om, heraf modelbetegnelsen 15six G (Gauge = venstre). Før 2. verdenskrig nåede man kun at producere ca. 2.400 biler. Mange ydre detaljer var som på 11'erne, f.eks. hjulkapsler og kofangerne, der dog var forsynet med kofangerhorn. Det malede kølgitter ligner noget vi kender fra 11 Normale. 15six G kan kendes på, at den har det korte, ovale hul til startsvinget, dækket af

det fine »15 6-cyl«-emblem. På de helt tidlige biler er chevronerne monteret bag gitteret. De almindelige, udvendige chevroner siges at være kommet til i oktober 1939, men det er helt sikkert sket før det tidspunkt.

### 1946

Produktionen af 15six G genoptages i februar, men kun som Berline, idet modellerne med lang akselafstand først kommer igang senere. Men det kan jo være interessant at notere sig, at efterkrigstidens 15six gik i produktion næsten et år før 11 Normale, selvom kun et par hundrede biler nåede at blive lavet i 1946. De første biler havde stadig pilotehjul, men kan kendes på at lygtehusene nu var malede. Et par grå

metalfarver blev tilbudt, hvor tidligere biler altid var sorte.

### 1947

Et magert efterkrigsår, hvor der tydeligvis ikke har været behov for store, eksklusive biler. Kun 108 15six forlod fabrikken, imod næsten 20.000 stk. 11 sport!

I maj kom en vigtig teknisk ændring: Motorens omløbretning blev vendt, så den nu drejede højre om - 15six D (Droite=højre). Den nye motor og tilhørende gearkasse ændredes radikalt på mange punkter. Da udgangakslen til startsvinget var placeret højere på den nye gearkasse, måtte kølgitteret også ændres, så den nu fik det aflange hul - en ændring, der også smittede af





**15six D**  
**fra 1949. Kølergitteret**  
**er forkromet, men hjulkapslerne**  
**er stadig samme type som på 11'erne.**  
**15six D kan kendes på det lange hul i kølergitteret**  
**(på dette foto mangler emblemet), ændret på grund af den**  
**nye gearsse, hvor udtaget til startsving sidder på den øverste aksel.**

på 11 Normale. Det lille 15-emblem blev flyttet øverst op i hullet og et nyt emblem med vingesymbol placeret nederst.

#### **1948-49**

Ikke de store ændringer, men produktionen nu for alvor igang med ca. 8.800 biler i løbet af de to år. Fra foråret 1949 var kølergitteret altid forkromet og sidst på året fik 15'eren sine egne forkromede hjulkapsler.

#### **1950**

I juni tilføjes de små ventilationsklapper på hver side af kølergitteret og kort tid efter indføres de store kofangere. Indtrækket er nu altid i grå velour.



**1949-50**



**1950-52 model, med ventilationsklapperne samt de karakteristiske store kofangere, der ikke bare får bilen til at se endnu tættere og tungere ud, men også identificerer den som en 15six.**

**I Danmark var det i 50'erne ikke helt ualmindeligt, at ne 11 Normale blev leveret med 15six-kofangere - hvilket selvfølgelig medførte at de blev forvekslet med den 6-cylindrede storesøster. Billedet til venstre er brugt til en brochure - ovenfor ses præcis det samme fotografi - bare før retouche!**

### **1951**

Det største produktionsår: 11.750 biler.

### **1952**

Her følger de samme ændringer som på 11'eren: Kabine med brede rude-rammer, nyt instrumentbrædt og diverse plasticbesætninger på indtrækket (dog ikke på sæderne), kuffertbagklap, viskerne foroven, blinklys etc., etc.

### **1953**

Familiale genoptages i september.

### **1954**

En ny model præsenteres: 15six H! Modellen med hydropneumatisk affjedring af bagenden - måske som et forstudie til DS19, der som bekendt introduceredes året efter. Bagtøjet på

en 15H er næsten identisk med en D-model, men også forstøjet er tilpasset bagendens nye affjedringssystem: Torsionsstængerne er væsentlig længere, affjedringen blødere og med en længere fjedervandring og desuden er der krængningsstabilisator og enkeltvirkende støddæmpere.

Den hydropneumatiske 15six H var fra begyndelsen tænkt som et alternativ til den almindelige model, men kom reelt til at afløse den. Vi vil senere vende tilbage med en artikel om denne spændende model, alle de hydropneumatiske bilers stamfader – eller -moder!

Den sidste 15six (H) forlod fabrikken i juli 1956.

### **Danmark**

Der er i sin tid solgt omkring 80 stk. 15six i Danmark, ca. en fjerdedel før krigen. Vi arbejder med at lave et register over de danske biler og har pt. noteret 11 overlevende. Blandt dem finder vi desværre ikke nogle af de mindst 9 førkrigs-familialer som blev indregistreret som hyrevogne under krigen, og som idag er en stor sjældenhed. Men alt dét, og mange andre sjove historier, må komme en anden gang, når vi samler en artikel om de danske 15six!







1952 - med "udbygget kuffertrum"...

### 15six Produktionstal:

1938-40 - 15six G:	2.424
1946-47 - 15six G:	242
1947-56 - 15six D:	41.926
1954-56 - 15six H:	3.079
<b>Ialt:</b>	<b>47.671</b>

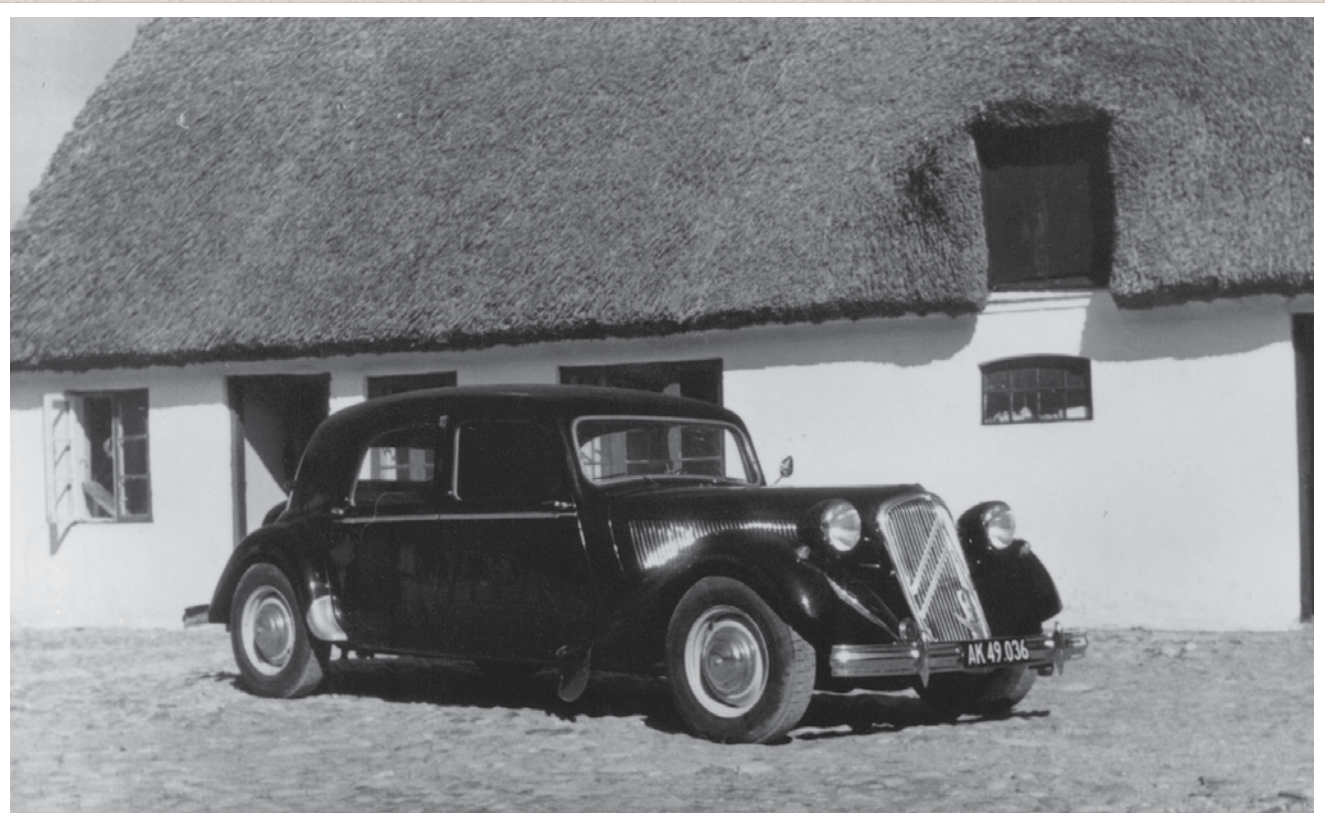
*Kilde: Olivier de Serres.*



Herover ses en 15six Familiale model 1954. Det er den absolut længste traction-model; 4,96m. Egenvægt: 1.330 kg. Ingen efterkrigsfamilialer blev solgt i Danmark.



Heller ingen 15sixH (tv) fandt vej til det danske marked. Der er ikke mange ydre forskelle fra den "almindelige" 15'er - mest markant er dækkene; 165x400 mod normalt 185x400. På dette billede kan man med lidt god vilje også få øje på krængningsdæmperen foran. 15sixH var i øvrigt den første Citroën, der som standard blev leveret med Michelin X radialdæk.



## Citroën 15six - nr. 720.899

Vi har modtaget et hyggeligt brev fra Niels Lomholt i Askersund ved Vättern i Sverige. Niels, som oprindeligt er dansk, har dykket ned i sine arkiver og fundet nogle fotos af den 15-six han ejede inden han flyttede til Norge/Sverige i 1980.

Redaktøren mødte Niels Lomholt og hans søn Mads sidste sommer ved det



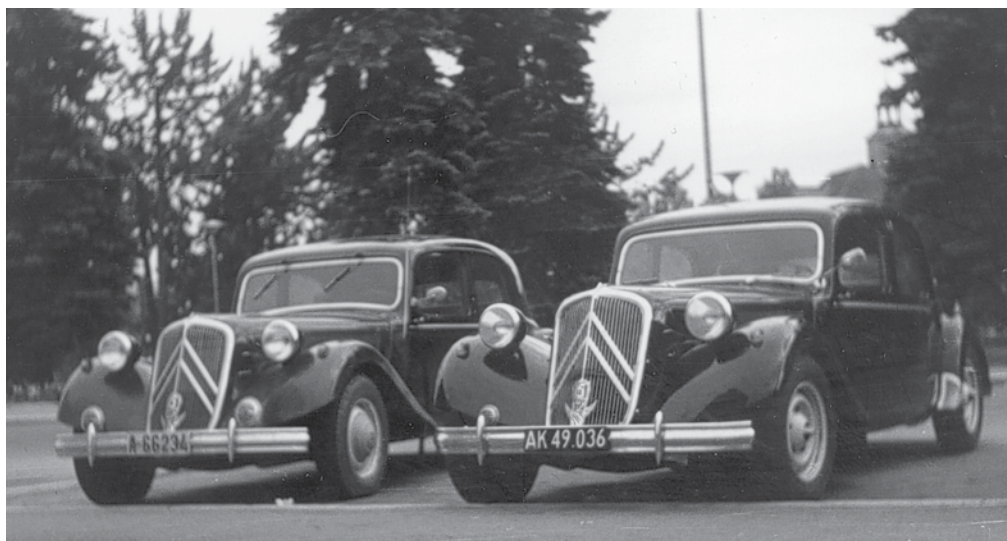
Billedet af vores 15-six er taget den dag i juni 1968 vi havde hentet den hos sadelmageren i Århus. Han var vant til at lave Citroën og vidste nøjagtigt hvordan det hele skulle være. Jeg kendte ham fra tidligere da mine forældres 1946 Sport havde fået "nye klude" i midten af 50'erne. Det originale indtræk holdt ikke så længe på de første efterkrigsbiler da det var svært at skaffe ordentlige materialer i de år.

Til venstre redaktøren, Niels og Mads Lomholdt i Arras 2009.



Billedet med de to Six'ere i Kongsberg fra 1958, kom til ved en overraskelse. Den norske bil holdt på parkeringspladsen da vi kom forbi og skulle holde en kaffepause. Til venstre den norske Six - vores havde jo danske nummerplader.

Desværre traf vi ikke ejeren, men jeg har faktisk spurgt i den norske tractionklub, som måske via nummerpladen A 66 234 kan finde bilen eller dens nuværende ejer, hvis den stadig eksisterer. Vi var på vej til Morgedal på hytteferie, min kone, min bror og vores to døtre. Lone var da gravid med Mads, så man kan sige at han tidligt blev sporet ind på rette Citroën-vej.



store 75 års Tractiontræf i Arras i Frankrig. Niels var taget derned sammen med Mads pga. sin store interesse for Citroëner og fordi han havde en idé om måske at erhverve en traction igen.

Da Niels boede i Danmark var hans liv fyldt med tractioner og som indledning bringer vi en del af den bilhistorie som Niels fortalte til det svenske B-11 blad i 1981.

I 1947 købte mine forældre deres første bil. Jeg var dengang 16 år og fik dem overtalt til, at de hellere end en Ford Prefect skulle købe en Citroën 11 Sport. Det har ingen af os siden fortrudt. De har kørt Citroën siden, for tiden (1981) D Special. 11 Sporten kør-

te 430.000 km hos os og fortsatte hos en anden ejer.

Min mor var læge, og købet af den nye bil i 1947 var nødvendig i hendes arbejde, og var også vigtigt at den altid var i orden. Da jeg fik kørekort samme år kunne jeg låne bilen om aftenen hvis den ikke var i brug. Til gengæld skulle jeg sørge for de regelmæssige værkstedsbesøg, og at bilen i det hele taget var køreklar og fuld tanket op hver morgen. Jeg kørte selv bilen til det lokale Citroën-værksted i Århus, og hjalp gerne til og gennem årene blev jeg gode venner med værkstedspersonalet.

På værkstedet havde indehaveren en 15-six familiale og der var i Århus relativt mange Citroën-biler og også en del

15-six'ere. Årsagen hertil var sikkert, at værkstedet, Frederiksbjerg Autohandel var et pålideligt sted at handle. Jeg drømte ofte om engang at blive ejer af en 15-six.

I 1967 fik jeg chancen, idet jeg hos en smed på Mols så en sådan stå udenfor hans hus. Den ventede blot på skrot-handleren. Jeg ringede hjem til min altid forstående hustru for at rådføre mig. Hun svarede: "Her har du i alle årene snakket om, at du ønskede dig en 15-six, og nu er chancen der og så kommer du og ved du ikke hvad du skal gøre... Køb den!"

Det gjorde jeg så for 200 kr. For egen motor kørte den til Århus, hvor Frederiksbjerg Autohandels indehaver efter



kort at have gennemgået vognen sagde: "Man får meget rust for 200 kr., Niels!" Vi snakkede om sagen og blev enige om, at hvis bilen skulle gøres i stand, skulle det gøres rigtigt, fra den ene ende til den anden. Det var en stor fordel, at værkstedet og jeg kendte hinanden, således at vi begge vidste, at vi kunne opfylde vor del af den aftale, vi indgik.

Indehaveren, Kristian Thomsen kom i lære på stedet i 1935 og overtog det, da hans mester gik på pension. Søren, den mekaniker der lavede det meste af mekanikerarbejdet på min bil i 67 kom i lære i 1948 på stedet. Servicemanden holdt 30-årsjubilæum før han blev pensioneret og lignende forhold gjorde sig gældende for de øvrige ansatte.

Min 15-six var i arbejde fra juni 1967 til april 1968 og fik derefter lavet sadelmagerarbejde i august 68. Den var totalt adskilt. Karrossen blev lavet af en forrygende dygtig karetmager. Det er i dag vanskeligt at finde svejsningerne. Alt blev løbet sammen med autogenbrænder med minimalt forbrug af svejsetråd.

Der kom nye skærme og døre på, som vi fandt i Schweiz. Mens bilen stod på værkstedet, var den genstand for stor opmærksomhed. Jeg fik også et par tilbud fra folk, der ville købe den. En dag kom en mand ind, gik en gang rundt om

**På billedet med stavkirken i Heddal er vi stoppet for at se nærmere på kirken. Det er fra marts 1970 eller 71. Folk var på vej ud fra højmesse så vi snek os diskret ind for at se på herlighederne. Stavkirkerne ligner en blanding af en vikingehal og en hovedbanegård og er meget kulkørte og fyldte indeni.**



bilen, rystede på hovedet og gik igen. Man mente, det var min far... Det var ganske rigtigt ham, der var nysgerrig efter at se, hvilken galskab, jeg havde indladt mig på.

Alt mekanisk blev hovedrepareret og udskiftet i fornødent omfang, således at den faktisk var som ny, da den var færdig i 68. Vi kørte siden ca. 50.000 km. i den uden større vanskeligheder.

Istandsættelsen kostede det samme som en ny Citroën GS, inkl. en ny bakhvarmer. Den var nødvendig, da vi hver vinter tog på skiferie i de norske fjelde. Af samme årsag monterede jeg også et varmeapparat fra en Volvo 544 på den venstre skinke i motorrummet.

Vi flyttede permanent til Norge i 1980 (og siden til Sverige) og besluttede derfor at sælge 15'eren. Køberen var Per Bødker i Roskilde, som gav os en ny Citroën GS Club i bytte.

[Her slutter beretningen fra 1981, men Niels har i mellemtiden suppleret med et par oplevelser og lidt historie fra de glade dage i 60'erne og 70'erne, da den "gamle" 15-six var familiens hverdagsbil.](#)

At køre en 15-six på vinterveje var virkelig en oplevelse. Det var jo dengang, før vejsaltet blev opfundet. Desuden var den blev Tectylbehandlet hjemme i København på et værksted, som havde det rigtige sprøjteskema og vidste at lemmene i skinkerne skulle tages af. Med Bachovarmer og Volvovarmeapparat og luftindtag gennem bagageerummet var den en komfortabel vinterbil.

I forlygterne var monteret Marchal

Ampliluxindsatser med to stk. halogenpærer i hver parabol - stadig 6 volt. Kombineret med lygterelæer gav det et fantastisk lys. Tågelygter kom senere til fra en Porsche 356 - de klassiske Lucas tågelygter og de gjorde god nytte i det skandinaviske klima.

Engang vi var på vej til fjeldet på hytteferie trak vi en stakkels baghjultrukket Taunus op over et fjeldspassage. Taunusejeren tvivlede på om vores bil kunne klare det, men dog ikke mere end at han stod og ventede på os ved en senere lejlighed, hvor han også skulle op af samme fjeld...

En anden vinter var nogle venner med på skiferie. De kørte i en Volvo Amazon 122 S - på dét tidspunkt en meget kraftig vogn, men vi måtte alligevel vente på dem flere gange. Den hurtige baghjultrukne Volvo kunne slet ikke være med på de snedækkede veje.

På en tur til Sverige havde vi en anden pudsig oplevelse med bilen. På færgen ved ankomsten til Helsingborg udsendte bilen store mængder sort røg. Hele vogndækket blev indhyldet. På vej op igennem Helsingborg så jeg et skilt der reklamerede med »franske biler« og kørte derind. Værkføreren var meget imødekomende og åbnede porten til værkstedet og råbte ind: »Smid hvad I har i hænderne - her kommer en rigtig bil«... Et nærmere eftersyn viste hurtigt at skaden ikke var stor. Det viste sig at en omstigningsbillet til sporvogn var blevet suget ind i luftfilteret så brændstofblandingen var blevet helt forkert...

Og lidt historie om bilen: 15-six'eren har chassisnummer 720.899 og har

fuld historie i Danmark. Bilens første ejer var vekselerer Oscar Siesby i København, indregistreret under K 23.022. Hvordan den var kommet til smeden i Helgenæs på Mols ved jeg ikke. Så vidt jeg har hørt var den næste ejer en bonde som brugte den som taxi/lillebil. Ellers er det usikkert hvor mange ejere den havde før mig.

Jeg havde den indregistreret under nummeret AK 49.036. Per Bødker fik nummeret JM 26.941 (hvid plade) og samme nummer overførtes til Peter Schmidt Jensen. Nu har Peter S. J. omregistreret den med historisk korrekt nummerplade under nummeret A 1510. Sidstnævnte er faktisk i skrivende stund interesseret i at sælge bilen.



Og lidt historie om Frederiksbjerg Autohandel: Da den gamle Thomsen hos Frederiksbjerg Autohandel stoppede kort efter 1980 overtog hans to sønner Flemming og Mogens forretningen. De måtte desværre (omkring 1990) af pladshensyn flytte fra centrum til Viby i udkanten af Århus. Nogle år senere lukkede firmaet imidlertid, da der ikke var arvinger eller andre der ville fortsætte.

Skiltet har siddet på en Citroën og kan godt være fra før 1940.

Niels E. Lomholt/ bearbejdet af pjj 2010



# KØB & SALG

Vil du have en Traction-annonce i bladet? Skriv, mail eller ring til redaktionen!

## Købes

Jeg søger forskellige dele til min 11B Cabriolet 1939. Se løbende opdateret liste på [www.traction.dk](http://www.traction.dk) /annoncer!

Bjørn Mogensen  
Bobakken 31, 3140 Ålsgårde.  
Mobil: 20 44 48 47  
Arbejde: 49 25 22 22  
Mail: [mogensen@autonova.dk](mailto:mogensen@autonova.dk)

## EFTERLYSNING!!!

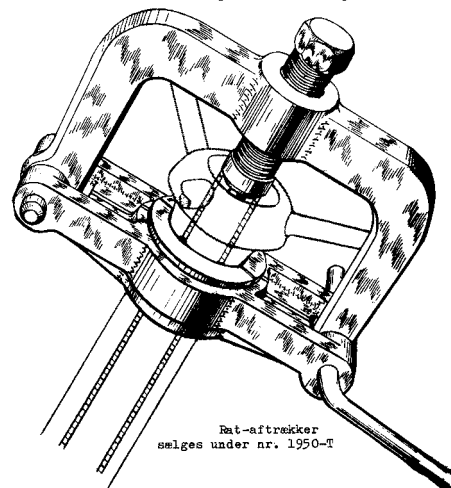
Hvem lånte en original rataftrækker hos mig i Søborg i foråret 2009? Kom frit frem!

Jeg har selv lånt den og har en ambition om at aflevere den igen! Dertil kommer at jeg nok snart skal bruge den...!

Henvendelse:

Jens Møller Nicolaisen  
Mars Allé 6, 2860 Søborg.  
Tlf.: 20 46 27 98  
[jmn@traction.dk](mailto:jmn@traction.dk)

Fig. 2. Afmontering af rattet



Et par billeder fra Citromobile 2010, inklusive bevis for, at man godt kan finde TA-stumper! F.eks. et originalt kalechestativ til 11BL (som Stig bliver glad for). Næste år flytter Citromobile fra Utrecht til et nyt sted nær Amsterdam.

