



A T T R A C T I O N 2 9 3

50. årgang · Januar 2012





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:

Hens-Henrik Sørensen

Enighedsvej 3,
9000 Aalborg.
Tlf: 98 16 87 09

Mobil: 20 32 87 09.

e-mail: hanshenrik@mail1.stofanet.dk

Sekretær:

Jens Møller Nicolaisen

Mars Allé 6,
2860 Søborg.
Tlf: 20 46 27 98.

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:

Torsten Laursen Vig

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

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.

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: peterjueljeppesen@gmail.com

Bladet udkommer 4 gange årligt; næste nummer omkring 1. april.

Deadline til næste nummer: 1. marts!

Medlemsbidrag er mere end 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.



www.traction.dk

Fra formanden

Godt nytår til alle!

Selv om der er gråt udenfor, kan vi glæde os til den varme sæson allerede nu, ved at være med til planlægning af nogle begivenheder i 2012!

Siden sidst har jeg ikke modtaget nogen respons om minitræf i 2012. Hermed hører jeg gerne om der er nogen der har lyst til at organisere et uformelt træf. Da det er ICCCR-år, er det selvfølgelig i juni måned at vi skal afholde minitræf. Kontakt bestyrelsen hvis du har nogle tanker om, hvor det kan holdes.

Det er blevet besluttet at Fransk Biltræf forsætter også i 2012, dato for begivenheden er sat til den 10. Juni 2012. Info og tilmelding på hjemmesiden www.franskbiltraef.dk i løbet af foråret. Er der nogen som vil hjælpe?

Motorhistorisk Samråd er blevet virke-

lig aktiv siden oprettelsen af et sekretariat. Der er ofte nyheder, både hvad angår det politiske (miljø), og de mere praktiske nyheder. For nylig har der været problemer med de historiske nummerplader. Skrifter og spatiering har ikke været som de gamle. Hvis der er nogen der har fået nummerplader som ikke er korrekte, skal de returneres til motorkontoret og det vil blive rettet. MhS er interesseret i billedokumentation, for at få rettet fejlene fra leverandøren.

Til sidst, er det nu muligt at alle kan abonnere på MhS-nyhedsbrevet direkte på hjemmesiden. www.motorhistorisk.dk.

Vi ses derude!

Eugenio Lai



Nye medlemmer

Lindy Jensen
Rosenfeldtparken 20,
9400 Nørresundby.
11 1950.

Martin Olsen,
Pilekrogen 4, 4470 Svebølle.

Erik Brogaard Skaarup,
Thorstrupvej 41, 6800 Varde.
11B 1953.

Efterlysning

Vi har fået en henvendelse fra Citroënisterne, som i forbindelse med Biler i Bella i København den 15-18 marts, har en stand. De vil gerne præsentere en sort (eller mørk) Traction i deres udstilling. Der vil være bemanning i åbningstiden.

Kontakt Eugenio på 35816870 hvis du er interesseret.

Fra kassereren

Som mange har opdaget, blev undertegnede på generalforsamlingen valgt til bestyrelsen, til afløsning af Carsten Thyłgaard, som efter 10 år som kasserer mente tiden var inde til afløsning. Kassererposten er ikke med direkte valg, men det lå i luften at det var den jeg skulle overtage. Jeg vil gøre mit bedste for at følge i Carstens fodspor. TAD er jo heldigvis en velkonsolideret klub, som vel egentligt altid var været drevet økonomisk forsvarligt, så målet er at fortsætte denne linje.

Lidt om mig selv: Født 1959, gift med

Eva siden 1983, tre drenge (voksne), bor i hus i Aalborg, arbejder som køletekniker (tidligere som selvstændig), medlem af TAD siden 1987, købte min første Traction i 1989, en Normale 1938 til restaurering. Den har været kørende siden sommertræffet i København i 1996. I 1997 købte jeg Cabrioletten, som jo er blevet flittigt brugt siden.

Første store opgave som ny kasserer bliver udsendelse af kontingentopkrævninger 2012, de kan forventes at lande i postkasserne kort tid efter at disse

linjer læses. Det vil så varme kassererens hjerte at følge kontingentindbetalingerne komme i en lind strøm omkring 1 februar, som forventes at være rettidig betalingsdag.

Godt nytår til alle!

Med venlig traction hilsen

Hans-Henrik Sørensen



Ros til redaktionen

Nytåret står for døren, tiden er til et stort skulderklap til redaktionen af vores klubblad. De herrer JMN og PJJ gør det virkelig godt og alsidigt.

Undertegnede, medlem og interesseret læser af "Attraction", har længe gerne ville rose redaktørerne, som med deres indsats for og i bladet er med til at give os medlemmer input til ting vi ellers ikke fik indsigt i.

For os i det yderste DK, er det dejligt sammen med mange andre medlemmer hele tiden, at kunne følge klubbens forskellige aktiviteter, nyheder og historisk materiale.

Redaktionen, kan vi medlemmer takke for, at klubben har et så stærkt, interessant og virkelig professionelt klubblad. Det er vel heller ingen hemmelighed, at havde vi ikke klubbladet, ja.... så havde vi nok også en meget mindre klub. Bla-

det er med til at give et godt samlingspunkt og man kunne her ønske, at flere kom med personlige indlæg bl.a. om diverse "fiduser" og erfaringer omkring bilerne, til gavn for andre medlemmer. Så kom frem med hvad du har?

Fremhæves skal også, at andre Danske Citroënklubber hænger ved og nye er kommet til, det viser styrken i fællesskabet, som kun kan gavne klubber og medlemmer.

I bladet savner jeg annoncører af Traction reservedele, diverse småstumper, som pakninger, benzinpumper m.v., skal man virkelig til udlandet hver gang?

Godt Nytår

Christen Justesen

Stadig velkørende i 11A 36 + 11 BL 37

Fra redaktionen

Allerførst vil vi sige en stor tak til Christen Justesen, for de pæne ord ovenfor! Det luner i en kold tid!

Denne gang har vi ikke manglet stof, men må i stedet gemme flere ting til næste gang. Det skyldes bl.a. den store artikel om farver, der kom ud af en opfordring om at genoptrykke den gamle ditto fra 1991. Det blev til en noget anden artikel, og denne gang i farver - om franske farver. I næste blad følger fortsættelsen, der handler om TA-farverne på danske biler.

-jmn.

Torsdag 12. januar

Klubmøde hos Preben Nottelmann i Haderslev. Tema: Motor og gearkasse. Vi mødes mellem kl. 17 og 19. Tilmelding: 74 58 50 80.

Fredag 13. januar

Klubmøde kl 20.00 i Thomas Bødkers værksted, Elisagårdsvej 16, Roskilde. Tilmelding unødvendig.

Torsdag 2. februar

Klubmøde hos Christian Friis i Bredebro. Tema: Tændingssystemet. Vi mødes mellem kl. 17 og 19. Tilmelding: 73 74 31 76.

Fredag 10. februar

Klubmøde kl 20.00 i Thomas Bødkers værksted, Elisagårdsvej 16, Roskilde. Tilmelding unødvendig.

Fredag 9.marts

Klubmøde kl 20.00 i Thomas Bødkers værksted, Elisagårdsvej 16, Roskilde. Tilmelding unødvendig.

Søndag 1. april

Køretur på Fyn. Vi mødes kl. 12 ved Humle-magasinet, Rugårdsvej 51, 5463 Harndrup. Tilmelding til Henrik Rasmussen, 64 86 18 02 eller 51 20 09 01.

Fredag 13. april

Klubmøde kl 20.00 i Thomas Bødkers værksted, Elisagårdsvej 16, Roskilde. Tilmelding unødvendig.

Lørdag 28. april

TAD-stumpemarked hos Olav Fredslund i Silkeborg. Vi mødes kl. 10 - med stumper! Tilmelding: 86 87 75 47

Weekend 12-13. maj

Madpakketur i det sønderjyske. Mere information senere.

Meget mere opdateret kalender:
www.traction.dk



Til behagelig orientering for alle klubbens medlemmer bringer vi her et billede af vores nye kasserer. En mand, man aldrig må svingte!





Vidunderet i salgsudstillingen

Sæson 1 med Citroën Traction Avant 11 Commercial (også kaldet Vilhelmine)

Der var engang, da vi ikke ejede en veteranbil. Det skulle der da laves om på. Og der har været drømme om amerikanske sportsvogne, gamle engelske sportsvogne, limousiner etc. Så et er drømme, noget andet er pengepung.

Men nu skulle det være. Vi havde set en billig Morris Minor 1000 hos CC-cars i Ans. Det var noget økonomien tillod. Så i den sene vinter i 2011 (der var stadig sne), tog hele familien til Ans for at se på vidunderet. Og lange var næserne, da vi så bilen – den var ikke pæn... Men der var jo meget andet at kigge på. Det var til gengæld også dyre-

re. Vi fik så øje på en Citroën 11 Berlina fra 1935. Rigtig flot og 2-farvet. Der var også en længere Citroën 11 i sort. Også rigtig flot. Og til og med billigere. Vi kender jo ikke noget til Citroën (udover den Berlingo og Xantia som vi har ejet tidligere). Specielt Xantia'en var meget dyr at eje. Så Citroën var ikke i høj kurs. Men denne Citroën 11 Commercial – den var godt nok flot. Ikke en sportsvogn, men en veteranbil OG limousine.

Howdan køber man en veteranbil? Jeg har en kollega i Roskilde, Steen Fjeldsø, som jeg ved interesserer sig

for gamle biler (af mærket Citroën). Ham kontaktede jeg. Han kunne henviser til Finn Lyster (og andre fra Traction-klubben). Finn bor tæt på mig, så han måtte stå for skud. Og det var ikke et problem, at lokke Finn med til Ans. Første gang kunne vi ikke komme til at køre den, så vi måtte lokke ham 1 gang mere til Ans for en prøvetur. Der var stadig sne på vejene og det var sådan set rigtig vinter (stadig) i slutningen af februar. Udover Finn, Bodil og jeg havde vi en mekaniker med. Der var nemlig det problem, at der ingen tændingsnøgle var til bilen, så den skulle startes på alternativ måde. Men den gik (selvfølgelig/heldigvis) ikke i stå på prøveturen. Retur til Ans fik Bodil forhandlet med Christian om pris og andre betingelser. Nu havde Christian Jensen bilen i kommission for et advokatfirma, der skulle sælge (begge) Citroën'er for et konkursbo. Så det var også køb af en bil uden garantier...

Finn startede straks en eftersøgning og mente at bilen havde tilhørt Lena og René. Og det passede godt nok. Bilen skulle synes og forsynes med historisk korrekte nummerplader. Tidligt marts blev bilen synet og nummerplader bestilt. Så begyndte ventetiden.



Så ankommer Vilhelmine til sit nye hjem...



Madpakketur
(stadig uden rigtige nummerplader...)

Vi tilmeldte os til madpakketuren til Ribe i maj. Så må nummerpladerne da være kommet. Men nej... Vi måtte købe nogle midlertidige prøveskilte, så vi kunne komme med på turen. Både Bodil og jeg var meget spændte. Vi glædede os rigtig meget til komme af sted i Vilhelmine (veteranbiler har mange forskellige øgenavne). Fredag inden trillede vi en tur for os selv for første gang. Tidligt op lørdag og af sted mod Jels Voldsted, hvor vi skulle mødes. Jeg har tidligere skrevet om den tur. Og det er stadig en fantastisk tur. En lille anekdote fra turen. Det begyndte at regne og

både Bodil og jeg blev noget forskrækkede, da der pipede vand ind i bilen under instrumentbordet. Søren's også – det var noget skidt vi havde fået fat i. Stor var 'glæden', da vi gjorde holdt og hørte de andre snakke om fyldte vandbaljer etc. Så det er helt normalt (åbenbart) for disse gamle biler.

Næste gang vi skulle af sted i bilen, var til svigersønnens lancierfest i forbindelse med at han skulle blive student. Vi havde været på markedet for at finde flag til montering foran. Det lykkedes med hjælp af en del strips. De blev siddende under hele turen også selvom det øsregnede hele dagen. Det viskestykke, der var placeret under udluftningsspjældet, gjorde at der ikke der ikke dryppede vand ind i bilen. Til gengæld havde jeg fået rodet så meget rundt, at vinduesviskerne ikke virkede. Så Bodil måtte styre med en hånd og betjene viskerne manuelt.

Så nåede vi til gudsønnens konfirmation. Han skulle da også ha' en tur i veteranbilen (hvis han ville). Det ville han da (heldigvis). Så kunne vi også lufte bilen igen. Stadig med prøveskilte!!! Vi kørte rundt i Silkeborgs omegn, gjorde holdt ved Silkeborg Station, da datteren skulle med tog til Herning. Og hvad skete der så? Bilen ville ikke starte! Gode råd var dyre. Det var som om batteriet var fladt. Hvem troppede så op, når man kalder på hjælp? Det gjorde Finn. Vi fik bilen i gang igen med startbatteri. Og så startede en periode, hvor vi af og til oplevede problemer med at starte. Batteriet var til opladning hele tiden. Og så fik vi et råd fra Benny via Finn, om at det muligvis kunne være forbindel-

ser i tændingslåsen, der var problemet. Jeg afmonterede og kiggede på ledninger, men turde ikke skille ad. Jeg havde hørt at fjedre ville springe om ørerne på dig. Det har jeg prøvet med et ur tidligere. Det er en 'succes', jeg ikke vil gentage. Jeg fik dog rodet så meget med tændingslåsen, at problemet faktisk er forsvundet. Juhu!

På den nationale køredag, deltog vi i optog fra Herning til Silkeborg (og retur). Det var et arrangement, der var organiseret af MG klubben i Herning. Vi kørte bl.a. forbi vores hjem (næsten da). Og det var helt naturligt at gøre holdt ved Bilernes hus i Silkeborg. Vi kørte dog direkte hjem herfra og ikke retur til Herning.



Vilhelmine foran Bilernes hus

Næste kørsel, var da Bodil endelig fik lov til at køre brudekørsel for nogle venners datter, der jo i sagens natur var den ene halvdel af at brudepar. Bilen blev flot pyntet og klar. Mange komplimenter fra brudepar og gæster. Det var dejligt. Og Bodil hun lignede en rigtig fransk limousine chauffør. Da hun så også var fotograf, blev der taget nogle fantastiske flotte billeder af bil og brudepar.



Brudekørsel for første gang (med 'indbygget' fotograf)

I august kom så sommertræf. Det er der skrevet meget og godt om i seneste nummer. Det var igen en rigtig god oplevelse for Bodil og jeg. Det er bare hyggeligt at være sammen med ligesindede veteranbil 'nørder'. Og her er det nørder i ordets bedste forstand.

En aften i september, ville Bodil og jeg så spise på restauranten, Vrads station. Det er jo en gammel jernbanestation, hvortil man kører med veteran tog fra Bryrup. Så det ville jo selvfølgelig være passende at køre i Vilhelmine. Det blev jo mørkt inden vi skulle hjem. Se det var noget af en oplevelse at køre i Vilhelmine i mørke med nefalygter eller hvad man nu skal kalde det svage

lys, der kommer fra de store lygter. Puh for en oplevelse. I øvrigt kan restauranten anbefales (selvom det forlyder, at der kommer ny forpagter til næste sæson).

Vilhelmine er nu vinterklargjort og skal i stald. Så mandag aften skal vi lige trille en lille tur med svigersønnen, inden det går mod laden. Og hvad sker der så? Vilhelmine vil ikke gemmes væk for vinteren. Den vil i hvert fald ikke starte. Og vi prøver og prøver. Lidt konference med Finn – hvad kan vi gøre? Er der benzin på? Strøm? Fugtige ledninger? Vi prøver. Tirsdag en gang mere, stadig ikke liv. Torsdag – stadig ikke liv? Aftaler med Finn, at han kommer søndag.

Så kommer Finn og vi skal så prøve. Hvad sker der så? Vilhelmine starter ved 1. ryk i starteren!!! Finn og jeg kigger på hinanden, griner og hopper undt som et par glade teenagere.

Nu er sæsonen slut og nu er Vilhelmine sat i stald for vinteren. Og det er jo sørgeligt. Til gengæld er der jo noget at glæde sig til igen til foråret! Men der er jo nye træf og jer Traction nørder at se frem til. Tak for inspiration, hjælp og andet input.

Bodil og Kim, Gjessø v/ Silkeborg.



Så kan man bedre forstå navnet (her set foran Middelfart rådhus)



Ledningsnetværk



Et par fotos fra en vores ledningsdag i november, hos Bjørn Mogensen, hvor det lykkedes at forene det sjove med det behagelige! Når Eugenio ikke er med på bilerne, skyldes det at det er ham, der har taget dem - på nær dét af leverpostejnen! Produktive var vi også - der blev lavet hele 7 ledningsnet - næsten færdige!





Traction Avant

i

FARVER

Denne gang i farver...

Sidst vi skrev om farver, var i februar 1991. I sort/hvid. Klubben var i sine unge år, og bilerne var heller ikke helt så gamle som de er nu. Interessen for at bevare dem i så original stand som muligt, var ikke så stor som idag - bilerne blev som regel malet i farve efter ejerens smag, snarere end hensynet til det historisk korrekte. Det havde vi en del debat om dengang - og der var naturligvis en bagtanke med artiklen, nemlig at animere til restaurere, dvs. bringe bilerne i overensstemmelse med det historiske.

Her godt 20 år senere er den "pædagogiske" dimension heldigvis ikke så vigtig. Men interessen for det historiske er ikke blevet mindre, og desuden er vi

jo blevet lidt klogere gennem årene - så der er mange gode grunde til at genskrive artiklen. Og nu har vi jo mulighed for at vise farver her i bladet! Men husk at gengivelsen af farverne kun giver et indtryk: Det kan ikke lade sig gøre at vise dem nøjagtigt!

Tidens mode

Stort set alle biler op til omkring 1935 havde kulørte karrosserier, monteret på chassisrammer. Skærmene betragtes som en del af chassisrammen og var derfor næsten altid sorte. Undtaget var som regel kun de meget eksklusive biler som f.eks. Duesenberg, Delahaye og Bugatti - her så man alle mulige sammensætninger og variationer, også på skærmene. Efterhånden blev det

mere "fint" med énsfarvede biler og de sorte skærme blev umoderne.

Det var også i 30'erne, at man for alvor begyndte med metalfarver. Opfindelsen siges at være gjort af lakfirmaet Du Pont i 1925, der ved en fejl kom til at levere dette mærkelige produkt til Packhard.

Udvikling og fremskridt. Bauhaus og Le Corbusier. Væk med overflødig dekoration og ind med ærlighed overfor materialerne.

I 30'erne, hvor Citroën lancerede verdens mest moderne bil midt i funktionalismens storhedperiode, fulgte man naturligvis den seneste mode i både form og farver!

Franske og danske farver

Når det gælder selve kulørerne, er der meget stor forskel på hvilke farver bilerne leveredes med i Frankrig og i Danmark! Det er der nok flere årsager til.

Langt de fleste af biler solgt i Danmark er malet i København, hvor Citroën som bekendt havde samlefabrik før krigen. Selvom bilerne én gang havde været færdige fra Citroënfabrikken i Paris, blev de indført som halvfabrikata, og lavet færdige med danske dele og udstyr samt hel eller delvis lakering i Sydhavnen. Men også efter krigen blev mange af bilerne malet i et stort udvalg af danske farver, før de blev solgt.

Det har været praktisk. Men markedsføringen af bilerne har helt sikkert været en mindst lige så vigtig grund til at lakere bilerne i Danmark. Citroën blev markedsført som en moderne bil og fandt især i førkrigstiden sine kunder blandt de velbeslåede i Storkøbenhavn, Nordsjælland og større provinsbyer. Dette er sikkert grunden til at bilerne blev ønsfarvede og aldrig med sorte skærme.

Efter krigen var farveudvalget i Frankrig begrænset til nogle få, lidt halvtriste farver. Der var al mulig grund til af male dem og de fleste biler kom derfor til landet i grundmalet tilstand, for siden at blive tilbudt danskerne i et sandt væld af kulører.

De danske farver vender vi tilbage til i anden del af denne artikel, som vi bringer i næste blad.

På de følgende sider gennemgås de franske farver samt lidt om de forskellige typer af lak.



LA "7" TRACTION AVANT	nr.	PRIS
Berline 5 pl. avec coffre à bagages intérieur.	710	18.000
Faux-Cabriolet 2 places avant et 2 places dans le spider	720	19.000
Cabriolet 2 places avant et 2 places dans le spider	730	19.500

Les vitres sont noires. La peinture des ailes, des roues et du couvercle de secours à la couleur de la caisse entraîne un supplément de 350 francs.

Les prix ci-dessus sont indiqués. Seront ajoutés ceux du tarif en vigueur au moment de la livraison, ils s'entendent pour marchandises prises à Paris, aux Usines de la Société.

TOUTES CES VOITURES PEUVENT ÊTRE VENDUES À CRÉDIT ET PAYABLES EN 12 OU 18 MENSUALITÉS

Den første traction-model: 7A 1934, i standardfarven Z2681 gris perle - med sorte skærme, reservehjulsdæksel og hjul.

Til venstre en prisliste fra oktober 1934, hvoraf det fremgår at merprisen for lakering af skærme mv. i karrosseriets farve er 350 francs. Dette gælder imidlertid kun model 7. På siderne med 11A og 11AL står der ingenting; de havde som standard skærmene i karrosserifarven!

I øvrigt er det nok yderst sjældent at køberne af "7" Coupé- og Cabrioletmodellerne ikke har betalt de 350 franc ekstra...

År	Model	Karosseri	Skærme ¹	Følge	Bemærkninger
1934	7	Sort A999	sort	sort	
		Gris perle Z2681	sort	sort	Lys grå
		Gris spécial ² Z976	sort	sort	
		Bleu franc ³ A651	sort	sort	Marineblå
		Rouge uni ⁴ Z1870	sort	sort	Mørk rød
	Beige ⁵ Z2396	sort	sort		
	11A, 11AL	<i>Som 7, men standard med skærme og hjulkapsler i karosserifarven.</i>			
	11A, 11AL	Bleu franc A651/ Bleu royal A631	sort ⁶	sort ⁶	Trefarvet
		Vert Z2899/ Vert Z2901	sort ⁶	sort ⁶	Trefarvet
		Marron A290/ Beige Z2396	sort ⁶	sort ⁶	Trefarvet
	Gris A946/ Gris composé Z2709	sort ⁶	sort ⁶	Trefarvet	
Cabriolet/ Coupé	<i>Ofte lakeret i specialfarver, f.eks. hvid, creme, løvgrøn, rød...</i>				
1935	<i>Gris spécial (gris perle) samt de flerfarvede kombinationer udgår. Øvrigt uden ændringer. Nye farver:</i>				
	7	Bordeaux ⁷	sort	sort	
		Vert franc ⁸ Vert olive ⁸	sort	sort	Mørk olivengrøn
		Gris artillerie A940	sort	sort	Antracitgrå
	11A, 11AL	<i>Som 7, men standard med skærme og hjulkapsler i karosserifarven.</i>			
	Cab/Cou	Vert Casanova A526	–	–	
		Bleu d'Ombre A625	–	–	
		Gris Sahara A931	–	–	
		Rouge indien A280	–	–	
	<i>Disse farver nævnes af Olivier de Serres som standardfarver forbeholdt Cabriolet- og Coupémodeller i 1935.</i>				
<i>I oktober 1935 introduceres de nye farver for årgang 1936, se de følgende sider.</i>					

Noter til skemaet

- 1: Skærme og reservehjulsdæksel.
- 2: Også kaldet "gris perle", men det er ret sikkert samme farve, selvom de to navne har hvert deres referencenummer.
- 3: Også kaldet Bleu Marine.
- 4: Formentlig identisk med "Rouge excelsior" Z1875.
- 5: Også "Beige Maintenon" Z563 eller "Beige Rosé". Sikkert samme farve.
- 6: Reservehjulsdæksel i den mørkeste og hjulkapsler i den lyseste af de to karosserifarver.
- 7: Bordeaux er måske den samme som Rouge uni og/eller Rouge excelsior. Alle lakfirmaer havde dengang (som nu) problemer med farveægtheden i mørkerøde nuancer. Derfor ændredes farver og referencenumre ustandseligt...
- 8: Næsten sikkert samme olivengrønne farve.

Andre muligheder

Farverne i skemaerne er standardfarver og oplysningerne baseret på hvad vi har kunnet finde i forskellige bøger (se kildefortegnelse bagerst) samt i forskellige gamle dokumenter: Bl.a. cirkulærer og farvekort (1935) fra Citroën.

De flerfarvede biler er delt vandret, og har den mørkeste farve øverst på karosseriet. Nogle kilder nævner også tofarvede biler med kombinationen sort og kulørt vognside.

Virkeligheden er af og til en anden: Det var absolut ikke ualmindeligt, at bilerne blev lakeret i specialfarver efter kundens ønske; ofte på 11A og 11AL, sjældnere på den billigere model 7.



Damen burde have stået bagved bilen, men heldigvis fylder hun ikke så meget, at man ikke kan se den fine 7A, der ser ud til at være en usædvanlig velbevaret bil i meget original stand. Farven må være A651 Bleu franc.

Til højre en 7B i den beige farve, også fra 1934.

Billedet herunder viser instrumentbrættet i den blå 7A. Frem til april 1935 var instrumentbrættet i alle 7'ere enten gris perle eller beige. Herefter fulgte det karroserifarven (dog måske med undtagelse af cabrioletterne, hvor det fulgte indtræk og kaleche). Læg forresten mærke til den meget korte gearstang og placeringen af 1. gear øverst.





En tidlig model 7S, forgængeren til 11AL, fotograferet i sommeren 1934 af Citroëns daværende reklamechef Pierre Louÿs. Bilen er lys, så den er enten beige eller gris perle. Og énsfarvet. I virkeligheden er det yderst få (hvis nogen) af model 11 og 11L der har haft sorte skærme, med mindre hele bilen var sort!



Et eksempel på en trefarve-kombination: Bleu franc/bleu royal og sort. Eller noget der ligner. De helt tidlige Normaler er ikke produceret i stort antal og mange af dem har sikkert været flerfarvede - en mulighed man også havde med 11AL.



Ny farve i 1935: Gris artillerie, nogle steder også benævnt antracite eller Gris fer (stålgrå). Bilen er en 7C.

År	Model	Karosseri	Skærme ¹	Følge	Bemærkninger	
1936	7	Sort	sort	sort		
		Bleu émeraude ² A651	sort	sort		
		Rouge excelsior ³ A291	sort	sort	Mørk rød	
		Beige ⁴ Z2396	sort	sort		
		Vert olive	sort	sort	Mørk olivengrøn	
	11A, 11AL	Gris artillerie A940	sort	sort	Antracitgrå	
		<i>Som ovenfor, men som standard med skærme i karosserifarven, samt:</i>				
		Gris irisé ¹⁵		ensfarvet		metalfarve
		Gris irisé ²⁵		–		samme, mørkere
		Beige Irisé ¹⁶		–		metalfarve
	Beige Irisé ²⁶		–		metalfarve	
	Vert Irisé ⁷		–		metalfarve	
	Bleu Irisé ⁸		–		metalfarve	
	Rouge Irisé ⁹		–		metalfarve	
<i>Ingen ændringer i 1937</i>						
1938	7	Ingen ændringer. 7'erne kan stadig sorte skærme og følge, selvom ensfarvet nu er blevet mere almindeligt.				
		Sorte biler har gule (pilote)fælg og hjulkapsler. Enkelte 7C har været leveret i metalfarve og udstyr som 11BL.				
	11BL	Som 7'erne (ensfarvede), men mest sorte (gule hjul og hjulkapsler). Metalfarverne fra 1936 (som option?).				
	11B	Hele paletten, men mest sorte. Metalfarverne meget almindelige, især gris irisé og beige irisé. Sorte biler med røde pilotehjul og hjulkapsler.				
	11C	Sort, røde hjul og hjulkapsler.				
	15six	Sort. Hjul og hjulkapsler: Ivoire (elfenbensfarvet).				
1939-42	7	Sort, gule hjul.				
	11BL	Sort, gule hjul. Næsten alle biler, af og til dog også metalfarverne.				
	11B	Sort, røde hjul. Samt metalfarverne: Gris irisé, beige irisé, vert irisé og måske også bleu irisé. Hjul i karosseriets farve.				
	15six	Sort. Hjul og hjulkapsler: Ivoire (elfenbensfarvet).				
<i>Alle tidligere farver er udgået, og produktionen stopper i 1942.</i>						

Noter til skemaet

- 1: Skærme og reservehjulsdæksel.
- 2: Afløser Bleu franc, måske samme farve under nyt navn og referencenummer.
- 3: Afløser Rouge uni. Igen: måske samme farve med nyt navn og nummer.
- 4: Også "Beige Maintenon" Z563 eller "Beige Rosé". Sikkert samme farve.
- 5: Der findes flere forskellige referencenumre på de to metalgrå, afhængig af leverandør. No. 1 er lysere end no. 2.
- 6: Andre navne, der formentlig dækker over samme farve: Chaudron irisé, Beige cuivre, Beige doré, Marron irisé. De to sidste sikkert i en mørkere tone.
- 7: Eller Vert métallisé. Betegnes også Bleu-vert irisé. Der findes sikkert flere nuancer.
- 8: Også de sølvblå findes i flere "lysheder" og nuancer.
- 9: De røde må have være meget sjældne. Vi har aldrig set dem. Heller ikke på billeder i bøger. Der findes en betegnelse: *Framboise métal*, der må dække over samme farve.



Fra små normaler til store 7'ere

Læser man den artikel vi skrev om bilernes indtræk (Attraction nr. 281 og 282), kan man se det skift, der skete i begyndelsen af 1937 når det gælder model 11L (Sport). Modelbetegnelsen blev skiftet ud fra 11AL til 11BL.

Fra starten i 1934, hvor 11AL udsprang af model 7S, var 11AL en bil helt på luksusuniveau med den større Normale. Formentlig har der ikke været andet end navnet til forskel på de sidste 7S og de første 11AL. 11AL har luksusteriør med f.eks. armlæn ved bagsædet, store forlygter som Normalen og



En 11AL, tidlig årgang 1936 i farven Beige irisé. 11AL er forresten en sjælden model. Der er lavet ca. 6 gange så mange 7ere som 11AL frem til januar 1937. I Holland findes kun en enkelt, i Danmark har vi tre, der alle er Cabrioletter.



11B Normale fotograferet i Arras, delvis i originallak, Beige irise. Herunder højre forhjul på Pim Berends' flotte Familiale 39, som vi jo kender fra det seneste Sommertræf.



de kraftige hjul med 6 hjulbolte, for at nævne et par ting. Men med fremkomsten af 11BL bliver modellen, bortset fra motoren, stort set identisk med en 7C. Forekomsten af farverne på model 11AL, altså Sport, har generelt nok mest lignet Normalernes - énsfarvede eller i de luksuriøse trefarve-kombinationer (1934-35), og senere metallakker.

Fra begyndelsen af 1937 bliver model 11BL, som den nu hedder, mere "7'er"-agtig, men ikke med sorte skærme. Derimod var det ikke ualmindeligt at 7C blev leveret i "11'er-standard", i nogle tilfælde endda med metallak.



Gris irisé No. 2

Før krigen blev alle bilerne lakeret med celluloselak. Her er det Gris irisé No. 2. Disse lakker blev hurtigt nedbrudt af solen og var i det hele taget ikke særligt robuste. Selvom ejeren af denne fantastiske Normale fra 1936 har haft den poleret helt blank, blev den hurtigt mat igen. Metaleffekten forsvinder også med tiden. Men netop denne patina er jo noget som slet ikke kan opnås med de moderne syntetiske lakker.

På billedet af handskerumsklappen er lakken ret velbevaret; dybere og mere blank. Utrolig smukt!

Før krigen blev metallakkerne leveret af to firmaer: Valentine og Durulose.



Selvom farverne umuligt kan gengives korrekt på tryk, viser vi her tre: Vert irisé, Gris irisé og Beige irisé - prøverne stammer fra et dansk farvekort fra Sadolin! Mere om de danske farver i næste blad.



I 1938-39 kom en ny model som bekendt til programmet: 15six. Her ses en meget stor sjældenhed: En Familiale fra 1939. 15six kunne kun fås i sort før krigen. Alle bilerne havde hjul og hjulkapsler i farven Ivoire.

Mod krigen forsvandt farvepaletten efterhånden og langt størsteparten af de franske biler var sorte. 7C og 11BL med hjul i en varm gul farve, Normaler, Familiale, Limousiner og Commercialer havde røde hjul.



Når det gælder Coupé og Cabriolet, var metalfarverne helt sikkert meget almindelige (hvis man kan tale om dét) - farverne på disse biler er vi i det hele taget gået let henover i denne artikel. Det har været meget almindeligt at de blev lakeret i farver, der ikke nødvendigvis var i standardprogrammet - enten kreative påhit fra fabrikens side, eller efter ønsker fra kunderne. Solgul, løvgrøn, søgrøn, højrød, hvid... alle mulige farver - også på læderindtrækket. Instrumentbrædtets farve var oftest afstemt efter indtræk og kaleche.



År	Model	Karosseri	Fælg	Hjulkapsler	Bemærkninger
1945-47	11BL	Vert armée AC500 ¹	som bilen	som bilen	Kun 1945-46
		Gris irisé clair AC105	som bilen	som bilen	
		Gris irisé foncé AC106	som bilen	som bilen	
	15six	Noir AC111 ²	ivoire ³	ivoire	Fra 1946
		Gris irisé AC109 ⁴	Rød	Rød	Få i 1946
		Gris irisé foncé AC106	ivoire	ivoire	1946
		Noir AC111 ³	ivoire	ivoire	
1948-52	Alle	Noir	ivoire	ivoire ⁵	Sort!
1953	11 ⁶	Noir	jaune paille	gris clair	Fra 10-1953
		Gris perle AC 126	(mørk) grå	gris clair	
		Bleu d'Islande AC 122	som bilen	gris clair	
	15six	Som 11'erne samt:			
		Gris fumée AC124	grå	-	Fra 10-1953
1954	11 ⁶	Som ovenfor samt 3 nye farver:			
		Bleu nuit AC601	blå	gris clair	
		Gris bruyère AC131	som bilen	gris clair	
		Bleu RAF (AC130?)	som bilen	gris clair	Få 11B og 11C
	15six	Som 11'erne (dog ej Bleu RAF) samt:			
		Gris fumée AC124	grå	-	Kun 15six
1955	11 ⁶	Noir	ivoire	gris clair	
		Gris perle AC 126	(mørk) grå	gris clair	
		Bleu nuit AC601	blå	gris clair	
		Gris bruyère AC 131	som bilen	gris clair	
	15six	Samme farver samt Gris fumée.			
1956-57		Ingen ændringer			

Noter til skemaet

1: Mørk olivengrøn. Militærfarve som sikkert kun har været brugt på de allerførste efterkrigsbiler.

2: Den første sorte med nr. AC111 hedder også "Noir Perle" eller "Gris noir". Det er en cellulosemalning, der som de foregående grå leveres af Nitrolac. Det antydes et sted i kilderne, at der er metalkorn i. Senere følger en mængde udgaver af sort, både i cellulose og syntetisk, med flere forskellige AC-numre. F.eks. AC120, AC200 og AC 201. Der er både cellulose og syntetisk, og flere leverandører.

3: De første sorte biler havde grå hjul. Ivoire har nummer AC113. Nogle kilder kalder også farven "crème" eller "jaune paille" men med det samme AC nummer: 113. Der er givet flere nuancer; fra 1952 er den tilsyneladende lidt mørkere og mere gul.

4: Et cirkulære fra 1950 fortæller at AC109 også har været brugt på 2CV og Type H.

5: Lysegrå (gris clair) hjulkapsler fra juni 1952.

6: Alle modeller incl. Familiale og 11C Commerciale.



Metalgrå

Da produktionen kommer igang omkring juni 1945 er kun 11BL på modelprogrammet. Den armygrønne, der nogle steder er benævnt resedagrøn, har jeg aldrig set; det er sikkert en ren militærfarve, valgt fordi den var den man havde. Og den er sikkeret forsvundet meget hurtigt fra programmet.

De to grå, AC105 og AC106, ligner ikke gris irisé fra før krigen. De kommer fra en ny leverandør: Nitrolac. Se billederne her på siden.

AC105 er meget lys. De første 23 biler der kom til Danmark i marts 1946, var alle i denne farve og med fransk lakering. Farven findes kun i 1946, hvori den mørke AC106 beholdes til et tidspunkt i 1947. Læg mærke til at begge farverne ikke er særligt blanke. Kvaliteten af lakken har sikkert ikke være særlig god.

Så blev det sort!

Den sorte kommer til så sent som i slutningen af 1946, og snart bliver det altså den eneste farve i hele modelprogrammet, helt frem til oktober 1953! Og selvfølgelig kan sort fås helt til produktionens slutning i 1957.



i foråret 1946 kommer 15six i produktion igen, dog i meget lille antal. Nogle få af dem i AC109 med røde hjul. AC109 leveres af Pyrolac.

Ifølge andre oplysninger er nogle af bilerne malet i AC106, gris irisé foncé og har elfenbesfarvede hjul. Det mest sandsynlige er at begge udgaver har været i spil, men helt sikkert er det, at det er meget få biler vi taler om! Fra maj 1946 til marts 1948 er ialt kun fremstillet ca. 550 15six, hvoraf langt de fleste var sorte (med elfenbensfarvede hjul), ligesom 1939-modellerne.



AC 105 - gris irisé clair 1946



AC 106 - gris irisé foncé 1946 (og motorhjælm nu med gæller)



Fra sidst i 1947 og helt til oktober 1953 kan man vælge mellem sort. Hjul i ivoire (elfenben). Med de lysegrå hjulkapsler fra juni 1952 ændres nuancen på fælgene: jaune paille, stadig AC113.



1953: Farvefesten begynder!

Med årgang 1954, fra slutningen af 1953, suppleres udvalget (sort!) med den lysegrå, AC126 Gris perle, samt en gråblå, AC122 Bleu d'Islande. Begge er lakeret i syntetisk lak.

Bilerne i disse muntre kulører er meget gennemførte, med skærmbånd og diverse gummilister i bilens farve.



AC126 Gris perle, tegning fra en brochure fra 1954. Ovenover ses et godt brugt eksemplar af racen i Arras 2009.

Selvom bilen er falmet, kan man få et indtryk af farven.





AC122 Bleu d'Islande, med fælle i bilens farve og lysegrå hjulkapsler. Bilen er importeret fra Frankrig til Norge og billederne taget ved TAD-sommertræffet i Tranum 2000. Farven har sikkert været populær i Frankrig.

Både den gråblå og den lysegrå har også været på programmet i Danmark, hvor man i halvtredserne indførte franskmalede biler og gav dem modelbetegnelsen "Standard" i modsætning til de danskmalede "De Luxe".



1954: Farvefesten fortsætter

Nye farver: AC131 Gris bruyère, en mørk grå, og AC601 Bleu nuit, mørkeblå til alle modeller.

Nogle få 11 Normale og den nye model 11 Commerciale får farven "Bleu RAF" (Royal Airforce Blue), farvenummeret AC130 er usikkert (det bruges samtidig til en helt anden farve). Den udgår igen efter nogle måneder.

Til 15six kommer endnu en grå farve, Gris fumée AC124, en mørk "røg-grå", lidt mere brun end Gris bruyère.

I 1955 er der tyndet ud igen: Tilbage er kun sort, Bleu nuit, Gris bruyère og muligvis Gris perle, samt Gris fumée til 15six - disse farver fortsættes til produktionens slutning.



AC131 Gris bouyère, mat, falmet og smuk på Eirik Holms 11B 1954 - billedet som også fandt vej til forsiden af sidste Attraction. Forskærmen er lidt mere frisk i lakken end resten.

Farven Bleu RAF vises angiveligt i nogle salgsbrochurer i 1954, men spørgsmålet er hvor mange biler, der i virkeligheden har haft farven. Den er lysere og mere klart blå end Bleu d'Islande. Fælgene ser ud til at være grå - måske gris AC115.



AC601 Bleu nuit - Pim Berends' 11B, der indtil for få år siden stod i originallak. Nu er den fornyet, men farven stadig helt rigtig.





Der er usikkerhed om AC-numrene men vi har fundet nogle RAL-koder. Den lysegrå til ruderammer mv.: RAL 7038. Den mørke gråblå på selve instrumentbrættet: RAL 7031.

Instrumentbrædt

I juni-juli 1952, sker der med overgangen til "kuffert-modellen" som bekendt en mængde forandringer, der i mange tilfælde kan ses som rationaliseringer. Et eksempel er hjulkapslerne, der er lysegrå, uanset bilens farve. Et andet er bilens interiør. Instrumentbrættet er altid i de samme to grå farver. Den lyse til ruderammerne og askebægeret er den samme som hjulkapslernes, AC121 gris clair (nogle kilder skriver AC122 gris perle, men det er sikkert forkert). Den mørke kaldes et sted "gris vert". Indtil 1954 er rattet sort, nu bliver det lysegråt: Gris AC118, syntetisk lak.

AC-numre og fejl...

Her i artiklen er nævnt en masse AC-numre, som er fundet i forskellige kilder. Der er helt sikkert fejl i flere af dem. Det er også begrænset hvad de kan bruges til - idag er det kun de færreste, der kan bruges som reference, når man køber lak. Gennem tiderne har man brugt de samme numre til flere forskellige farver - og for at det ikke skal være løgn, kan samme farve have flere numre - eller 3-4 forskellige nuancer med samme nummer. Ak. Det bedste når man køber lak vil altid være at have en nypoleret originaldel, og så få farven lavet efter den.

Tekst: Jens Møller Nicolaisen med god hjælp fra Torsten Vig.

Fotos: Peter Juel Jeppesen, Torsten Vig, Stig Larsen, Pim Berends og Jens MN. Desuden fotos fra Lorentz Österling og Citroën samt fra brochurer.

Litteratur bl.a.:

Olivier de Serres: Citroën Traction, au Pantéon de l'Automobile. (Som altid).

Jérôme Collignon: Le Guide Traction 1934-42. Anbefales især hvis man vil studere metalfarvene fra før krigen. Masser af gode fotos!

Thierry Duval: Le Guide de Traction 1945-57. Der advares mod farvegengivelser i denne bog!

Andre kilder: Fabrikscirkulærer, interne reparationsanvisninger fra Citroën etc.

Lak-leverandører

Før krigen var der så vidt vi kan læse os til kun 2 leverandører af maling til Citroën-fabrikken, nemlig Valentine og Durulose.

Da de to leverandører i mange tilfælde lavede de samme farver, var bilerne forsynet med en papirlap, hvorpå der stod malingsfabrikat, farve og årgang, således at en eventuel reparation kunne udføres med nøjagtig samme maling.

Papirlappen sad indvendigt i reservehjulskalotten.

Efter krigen kom flere leverandører til: Merville, Lefranc, Nitrolac, Villemer, Pyrolac, Prospa, Duroux og Astral-Celluco (Glasso er også nævnt i et cirkulære, men om det har været brugt på traction avant er højst usikkert)

Da den syntetiske maling også begynder at blive benyttet, får mærkningen endnu højere betydning, da man ikke kan blande cellulose- og syntetisk maling. Mærkningen bliver formodentlig omkring 1949 flyttet til motorrummet,

hvor en kode i form af nogle bogstaver og tal bliver malet på højre skinke.

Bogstaverne angiver fabrikatet f.eks. MEV som står for Merville og samtidig fortæller at der er tale om cellulosemaling. Merville har også leveret syntetisk maling som har koden SM. Se i øvrigt skema.

Tallene har også en betydning, men desværre er det endnu ikke lykkedes os at tyde dem. Et bud kan være forkortelser af AC-numre, f.eks. 22 for AC122 (Bleu d'Islande) og 20 for sort.

tlv & jmn.



Mærkning under reservehjulskalotten: VALENTINE BEIGE IRISÉ, CITROËN 1936.

Nitrolac Syntetisk - farven er Bleu d'Islande!



Sort cellulosemaling på 11BL, fabrikat Lefranc.

...og sort cellulosemaling, fabrikat Merville, på en Normale produceret så sent som 8/7-1957!

Bogstavkoder i motorrum

Nitrolac	Cellulose	N
Merville	Cellulose	MER
Pyrolac	Cellulose	P
Willemer	Cellulose	R eller V
Lefranc	Cellulose	LEF
Nitrolac	Syntetisk	SN
Merville	Syntetisk	SM
Lefranc	Syntetisk	SL

