



A T T R A C T I O N 2 9 4



50. årgang · April 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: tl@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.



[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: peterjueljeppesen@gmail.com

---

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

Deadline til næste nummer: 1. juni!

Medlemsbidrag er mere end velkomne!

Artikler i bladet er ikke nødvendigvis udtryk for klubbens eller redaktionens synspunkter.

---

### Klubbens bankoplysninger:

Nørresundby Bank  
ellehammersvej 51,  
DK-9430 Vadum

*Indenlandske bankoverførsler:*

Reg. nr. 7456, konto nr.: 1039749

*Udenlandske bankoverførsler:*

IBAN nummer: DK8074560001039749  
SWIFT – BIC : NRSBDK24

Husk at angive navn på afsender/indbetaler.

## Fra formanden

Det glæder mig at høre at der bliver holdt et minitræf i år, selvom det jo er ICCCR år. Det bliver afholdt ved Hampen Sø Camping, i trekantområdet mellem Silkeborg, Horsens og Herning. Datoerne er den 15-17 juni. Invitationen skulle allerede ligge hos jer.

Medlemstallet er stabilt, klubbens aktivitetsniveau er stigende, og vi kan glæde os over at aktiviteterne nu dækker alle dele af Landet. Lad os forsætte med denne udvikling! Jeg er meget taknemlig over alle de, der tager sig tid til klubarrangementerne, selv om man synes at det hører til ens hobby.

Vi har brug for at involvere de nye medlemmer der kommer til klubben, så de en dag kan være med til at arrangere flere nye aktiviteter.

Denne vinter har ikke været så hård som sidste år, forhåbentlig bliver sommeren også bedre! Vi fortjener da at køre lidt mere i år!

Vi ses derude!

*Eugenio Lai*



## Nye medlemmer

Niels Jessen  
Lindholmvej 20, 6330 Padborg.



## Sommertræf 2012

### Seneste nyt om minitræffet

Datoen bliver som tidligere udmeldt den 15-17 Juni. Stedet bliver Hampen Sø Camping, ([www.hampencamping.dk](http://www.hampencamping.dk)), som vel ligger noget nær i midten af Jylland.

Vi har reserveret et antal campinghytter, de allerfleste med toilet/bad. Det er nogle fine hytter, indrettet som familiehytter; d.v.s. at man nok skal regne med at man "kommer hinanden ved" i sådan en hytte. For at holde prisen nede og ikke begrænse deltagerantallet unødigt, har vi valgt at der som udgangspunkt skal bo fire i hver hytte. Man kan selvfølgelig også selv medbringe telt eller campingvogn.

Træffet kommer ellers i store træk til at køre efter vores gennemprøvede koncept, med køretur i lokalområdet, stumpebær og ikke at forglemme TAD generalforsamling.

Træfgruppen (surprise) er den "nordjyske", kendt fra 2010, 2003, 2000 m. fl., i år så på udebane, men vi har tilsagn om hjælp fra "lokalområdet".

Invitationer skulle gerne være lige på trapperne når dette læses.

*Ptgv. Hans-Henrik Sørensen*

## Fra redaktionen

Det er dejlig, når vi modtager tekst og billeder fra afholdte klubarrangementer. Det har knebet lidt - men denne gang har vi fine billeder fra klubmødet hos Christian Friis i februar - men kan se, at det går hyggeligt for sig. Lad os få mere!

Ellers er dette blad ligesom sidst hellet farverne - denne gang danske farver og lak, hvor det i det sidste nummer handlede og bilerne i Frankrig.

Sommeren står for døren! Tag kameraet med og del dine oplevelser med alle i klubben!

*God vind - ønsker redaktionen!*



## Generalforsamling

Hermed indkaldes alle medlemmer af Traction Avant Danmark til klubbens ordinære generalforsamling på Hampen Sø Camping, Hovedgaden 31B, 7362 Hampen, søndag den 17. juni 2012 kl. 10.00.

Dagsorden ifølge klubbens vedtægter.

NB: Alle medlemmer er velkomne, også uden deltagelse i Sommertræffet!

Med venlig hilsen

*Bestyrelsen*

## Fra kassereren

Det lykkedes, med en lille forsinkelse i forhold til ambitionen, at få udsendt kontingentopkrævningerne i Januar. Der blev ialt sendt til 197 medlemmer, nogle få kom retur af forskellige årsager, men er nu forhåbentligt havnet rette sted. Det vil jo sige at hvis du sidder og læser dette og ikke mener at have fået en opkrævning, må du meget gerne rette henvendelse til undertegnede.

Allerede ugen efter udsendelse, begyndte indbetalingerne at komme i en lind strøm (tak for det), omkring sidste rettidige betalingsdag gik det virkelig stærkt. Status pr. 11 Marts er at 172 har betalt, én har valgt at melde sig ud, det vil sige der er 24 som endnu ikke har betalt. Nu går jeg naturligvis ud fra at alle har betalt når disse linjer læses, men skulle der være en enkelt med dårlig samvittighed, så er det jo nemt at slippe af med denne. Skulle du af uransagelige grunde ikke længere ønske at være medlem af vores klub, vil det lette arbejdet, hvis du lige meddelte dette til undertegnede.

Udover ovenstående, har jeg brugt lidt tid på vores online medlemsliste, som efter min bedste overbevisning er 100 % up to date, som "administrator" synes jeg konceptet fungerer rigtigt godt og listen vil i fremtiden være den som "gælder".

Jeg valgte også at undersøge alternativer til klubbens (to) tidligere bankforbindelser, jeg kunne jo se at "renteindtægterne" ikke kunne dække

gebyrerne. Resultatet er blevet en aftale med Nørresundby Bank, som udover lidt bedre renter også er mere humane med gebyrerne, det skulle gerne betyde at renter - gebyrer, bliver en positiv post i regnskabet, omend i den beskedne ende.

Med venlig hilsen

*Hans-Henrik Sørensen*

## Vidste du...?

At antallet af smartphones der sælges i verden nu er højere end salget af PC'er? Et rygte siger at Apple anslår, at der vil være over 2,5 millioner iPhones i Danmark i 2015?

Vi står i TAD ikke tilbage for noget, når det gælder teknologiens udvikling, bare fordi vi kører i gamle biler. De var jo tidens Apple... øh.. eller noget lignende - altså dengang!

Derfor bringer vi her nedenstående illustration. Scan den med din smartphone - og nyd resultatet!



### 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.

### Søndag 20. maj

Skovtur på Sjælland. Vi mødes kl. 9.00 hos Bjarne Olesen, Reerslevvej 21, Hede-husene. Der forventes oplevelser. Tilmelding senest en uge før, til Bjarne på tlf: 40 13 76 58.

### Onsdag 30. maj

Citroën Danmark inviterer til præsentation af DS-produktlinien i Sydhavnsgade 16, kl. 19.00-22.00. Tilmelding til: [ellen.norregaard@citroen.com](mailto:ellen.norregaard@citroen.com) - senest 21. maj.

### Weekend 15.-17. juni

TAD Mini-sommertræf i Midtjylland. Se information her i bladet!

### GENERALFORSAMLING 17. juni

Se forrige side.



Meget mere opdateret kalender:  
[www.traction.dk](http://www.traction.dk)



## Medlemsliste-nyt

Sidste år blev TAD og de andre klubber i Attraction af Dansk Citroënklub tilbudt muligheden for at benytte deres digitale system til styring af adresseringen af Attraction.

I bestyrelsen syntes vi selvfølgelig at det er en oplagt mulighed for at forene bladudsendelse og medlemsliste i et samlet system.

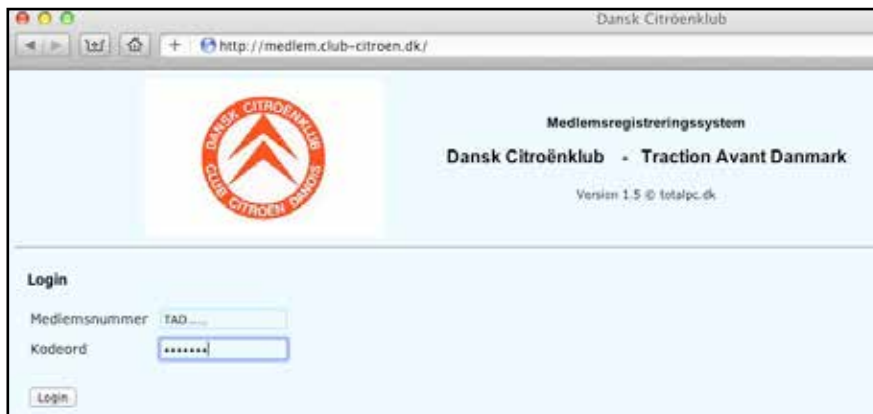
For de enkelte medlemmer betyder det at der altid er adgang til medlemslisten, dog forudsat at det enkelte medlem giver tilladelse til at andre kan se deres adresseoplysninger.

Der skal lige gøres opmærksom på, at det selvfølgelig er helt frivilligt samt at oplysningerne kun kan ses hvis man er logget ind i systemet.

De nødvendige oplysninger for at benytte systemet finder du på den label, der er sat bag på dit medlemsblad. Her finder du øverste til venstre dit medlemsnummer (TADxxxx), og nederst til højre dit første password. Du vil blive anbefalet at ændre dette til et nyt så snart som muligt. Dit første password vil blive ved med at være på bladets label indtil det du selv ændrer det.

For at komme ind i systemet skal du ind på følgende internetadresse:  
<http://medlem.club-citroen.dk>.

Her indtastes medlemsnummer og kodeord - husk at der er forskel på STORE og små bogstaver.



### Hovedmenu

Du er logget ind som : TAD30314  
Rettigheder :

#### Se medlemsliste:

Egen kreds  
Alle kredse

#### Egne oplysninger:

Rediger stamoplysninger

Log af

Nu er du logget ind på systemet og har følgende muligheder:

- Se medlemsliste for egen kreds (TAD)
- Se medlemsliste for alle kredse (TAD + DCK)
- Redigere egne stamoplysninger
- Logge dig ud af systemet.

På næste side ser du et eksempel på et udsnit af medlemmerne i din egen klub.

Du kan sortere listen i stigende eller faldende orden ved at klikke på en af de små trekanten over hver kolonne.

På det sidste skærmbillede er valgt punktet **rediger stamoplysninger** og her kan det enkelte medlem selv ændre sine stamoplysninger. Specielt er det vigtigt at opdatere adresseoplysninger, såfremt man flytter til en anden adresse. Det sikrer at du modtager de næste blade!

Desuden er der mulighed for at tilføje telefon og E-mail adresse ("Apua" er kun for 2CV-ejere).

De sidste punkter er til at ændre kodeord samt give tilladelse til andre medlemmer om de kan se ens adresse.

Kodeordet vises ikke i klar tekst. Ved ændring er der forskel på STORE og små bogstaver. Hvis du ændrer adgangskoden, så benyt både STORE og små bogstaver samt evt. også tal for at gøre koden mere sikker. Husk at trykke på **gem ændringer** efter en rettelse.

Til slut: hvis du har problemer med at benytte systemet, kan du kontakte Bestyrelsen, eller Steen Fjeldsøe Hansen via e-mail: [kontakt@club-citroen.dk](mailto:kontakt@club-citroen.dk)

Retur til hovedmenu

Antal brugere i TAD kredsen : 206

Medlemsnummer	Fornavn	Efternavn	Adresse
TAD30002	Gunnar	Christiansen	
TAD30004	Citroën Randers	HK Automobiler	
TAD30006	Peter	de la Cour	
TAD30007	Leon	Rasmussen	
TAD30009	Erik	Frandsen	
TAD30010	Jan	Bischoff	
TAD30011	Christian C.	Friis	
TAD30012	Carsten	Geisler	
TAD30013	Hannah Mia	Hendriksen	
TAD30014	Ove	Iversen	
TAD30015	Erik	Jensen	
TAD30016	Irving S.	Svensson	
TAD30017	Kurt	Pedersen	

## Hovedmenu -> Rediger stamoplysninger

[Retur til hovedmenu](#)

Medlemsnummer : TAD30314

Fornavn :

Efternavn :

Adresse :

Adresse 2 :

Postnummer :

By :

Land :

Telefon :

email :

Apua :

Kodeord :

Kodeord igen :

Tillad at kredsmødlemmer kan se mine oplysninger :

Tillad at alle medlemmer kan se mine oplysninger :



## Roskilde

Her er et par stemningsbilleder fra marts-mødet i Roskilde, hvor der altid er god grund til at få snavsede fingre! Enten ved bil- og motorberøring, eller man kan svine klørerne til med Citronmåneglasur.

Husk april-mødet den 13. - sæsonens sidste!

Foto: Eugenio Lai



## Klubmøde hos Christian Friis

Jeg fik til opgave at tage nogle billeder fra garagemødet hos Christian Friis, hvor temaet var tændingssystemet. Christian fortalte om tændspoler, strømfordelere med og uden vacuumstyring, som blev benyttet i de forskellige årgange og om hvor vigtig en betydning kon-

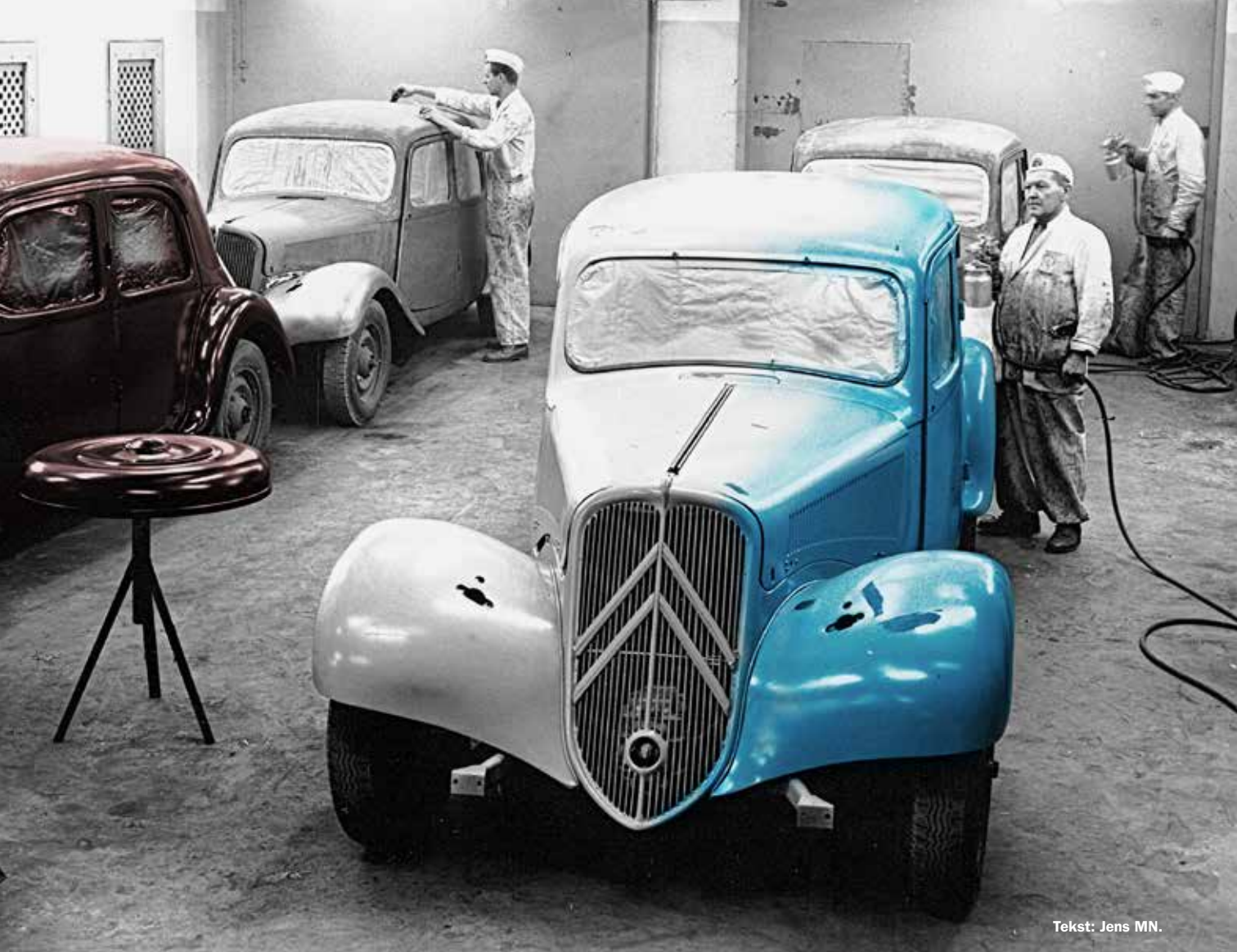
densatoren har. Der var også mulighed for at besigtige div. projekter, se på udlånsværktøj og "alm. dækspark". Der blev også nydt et måltid, bestående af en lækker pålægsmand. Vi var vel mødt en 14-15 medlemmer.

*Mvh. Arne Ankersen*









Tekst: Jens MN.

Traction Avant i

**FARVER** - del 2

Farver i Danmark

## Danske farver

Første del af denne artikel, i sidste nummer af bladet, handlede om lak og originalfarver på bilerne i Frankrig, gennemgået år for år. Som bilerne så ud, da de forlod fabrikken på Quai de Javel i Paris.

De danske farver er en anden historie! Men når du læser denne del af artiklen, kan det være en god idé at have sidste blad ved hånden – der er nemlig også ligheder, både i før- og efterkrigsperioden.

Som det også fremgik af første del, er de franske farver er rimeligt veldokumenteret i bøger, farvekort og diverse andre kilder, som f.eks. forhandlercirculærer. Det samme kan man desværre ikke sige om farverne i Danmark – og det er ikke muligt at sammensætte en komplet liste over danske farver i alle årene. Især er det svært i efterkrigstiden, hvor vi godtnok har nogle farvenumre og navne, men f.eks. ingen farvekort, der viser hvordan farverne reelt ser ud.

### Farvekortet før krigen

Alle, eller i hvert fald næsten alle danske førkrigsbiler er indført som halvfabrikata og samlet på Citroënfabrikken i Københavns Sydhavn. Det bemærkelsesværdige er, at bilerne forinden havde været færdiggjort på fabrikken i Paris. Import af biler var behæftet med store afgifter, og det har åbenbart kunnet betale sig at skille bilerne ad igen, hvis de skulle sendes til København! Bilerne har ved ankomsten været helt adskilte og uden stelnummer – hvilket har givet anledning til mange misforstå-



**Kombinationen af kulørt karrosseri med sorte skærme, som det kendes fra Frankrig på 7'erne, har aldrig været anvendt i Danmark. Normalt var bilerne helt ensfarvede. Tidlige biler havde ofte stafferede hjulkapsler.**

**Her er det Niels Viggo Skovgaards 11AL Cabriolet fra 1935, fotograferet efter Fritz Trøst Hansens restaurering - i år 2000, hvor bilen blev genforenet med familien Ludvigsen, der var dens første ejere! Farven blev blandet efter rester af den originale maling og kunne godt være "Straw Yellow" eller "Mikado Yellow" - se farvekortet på næste side...**

elser, når det drejer sig om at fastlægge bilernes alder. Alt dét skal jeg vende tilbage til i en senere artikel. Det vigtige her, er at bemærke sig, at bilerne ofte blev samlet med dele fra hinanden, som regel fra samme sending. Sendiingerne kunne variere i størrelse; typisk 5-10 biler i hver. Selvom de selvfølgelig har været lakerede inden de blev adskilt for eksport til Danmark, er det så godt som sikkert, at de blev malet igen under samleprocessen.

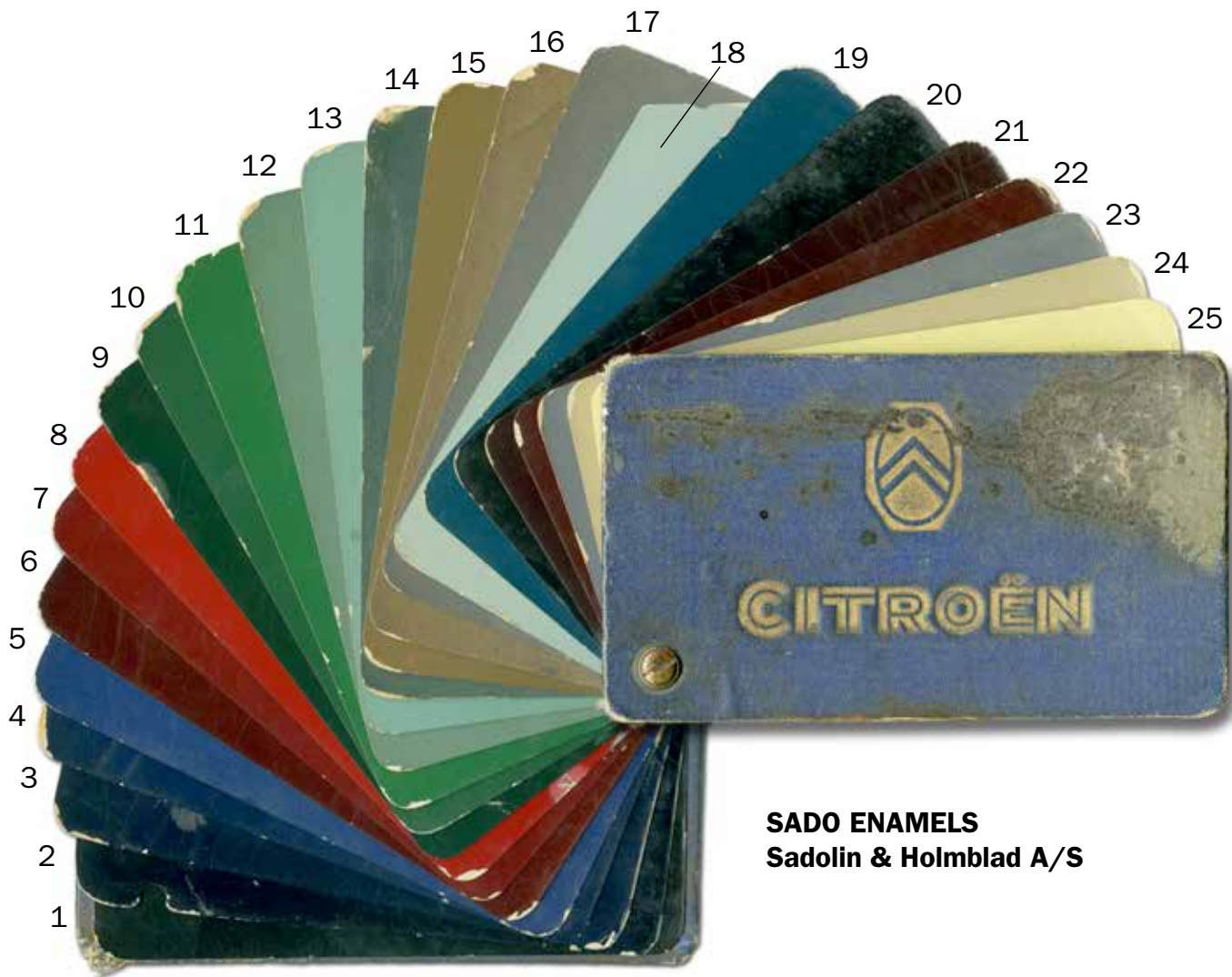
Mange af bilerne har sikkert fået deres oprindelige farve igen. Man anvendte udelukkende celluloselak, som kan påføres i mange lag, hvorefter bilerne po-

leres. Overgange mellem ny og gammel lak ses ikke hvis farven ellers passer.

### Dansk lak

Når bilerne blev samlet i København skete det med dansk arbejde og danske underleverandører. Der var mindst tre leverandører af maling: "Danske Farve- og Lakfabrikker", "Sadolin og Holmblad A/S" samt "Glasso". Dette fremgår af nogle gamle regnskabsrapporter, der er fundet på Citroën.

På de næste sider præsenteres et sandt klenodie: Farvekortet fra Sadolin og Holmblad!



**SADO ENAMELS**  
**Sadolin & Holmblad A/S**

Farvekortet er ikke dateret, men det må være fra omkring **1936-37**. Her er det gengivet, så godt som det nu kan lade sig gøre - men både scanning og tryk giver risiko for "misfarvning". Især kan det være meget svært med de blå/grønne farver. Alligevel får man jo et fint indtryk af paletten!

Alle farvekortene har navn og diverse notater på bagsiden, som gennemgås i det følgende. Da jeg skrev den første artikel om farver tilbage i 1991, havde vi endnu et eksemplar af farvekortet, som vi lånte af Sadolin. Men AK! Det menes desværre at være gået til ved en brand, hvilket er en skam, for det

var noget bedre bevaret. Men vigtigere er, at kortet her på siden har en del fejl, hvor farver og navne ikke passer sammen. De gjorde de på Sadolins kort. Heldigvis fik jeg dengang noteret forskellene ned. På kortet her mangler desuden en vigtig farve: Citroën Blue 766 - den danske udgave af Bleu Irisé!

---

**1. Blue Nr. 852**

Rettet til: *Dark Blue Nr. 432*

---

**2. Indigo Blue Nr. 68**

Tilføjet: *Antoinette 432*

På kortet ses iøvrigt et fint forhandlerstempel fra S. Slemming i Horsens...

---

**3. Citroën Blue Nr. 733****STANDARD "7"**

Denne farve er stensikkert den samme marineblå, som med forskellige navne har været brugt på 7'erne i Frankrig.

---

**4. Cobalt Blue Nr. 66****5. Tivoli Blue Nr. 147**

Rettet til *Nr. 458*

---

**6. Maroon Nr 133**

Denne mørkerøde farve er metallisk, hvilket nok kan være svært at se her i bladet. Måske kunne den være identisk med den (sjældne) "Rouge Irisé" i Frankrig. Men det kan også bare være en fejl - på Sadolins kort var den mørkere, og uden metalgryn.

---

**7. Cherry Red Nr. 137**

Tilføjet *Nr: 471.*

---

**8. SADO Red Nr. 95**

Tilføjet *Nr. 475.*

---

**9. Rose Dark Nr. 100**

Denne er som det ses mørkegrøn på kortet, men på Sadolins kort var den næsten sort brun. Det sidste må nok være den rigtige, navnet taget i betragtning.

---

**10. Italian Green Nr. 101**

Tilføjet "*BL*".

Måske kun til 11 Sport...?

---

**11. Peacock Green Nr 725**

Rettet til: *Grøn 472.*

---

**12. Citroën Grey Nr. 734**

Ikke grå her, men lys grågrøn metallisk og meget lig den farve, der i Frankrig hedder Vert Irisé, dog lidt lysere. På Sadolins kort var farven imidlertid grå.

---

**13. Golden Oak Nr. 87**

Ligner ikke rigtigt "gyldent egetræ", men er lys grågrøn - sikkert en fejl på farvekortet. På det tilsvarende farvekort fra Sadolin var farven da også brun.

---

**14. Citroën Green Nr. 761****STANDARD "11"****SADO POLYCHROMATIC ENAMEL**

Tilføjet *Nr. 752*

Her er der til gengæld ingen tvivl om at farven er identisk med den franske "Vert Irisé" - som netop var en standardfarve til 11'erne, men ikke 7'erne!

---

**15. Leaf Mould Nr. 2034**

Måske brugt til f.eks indvendige ruderammer... eller en dansk, men ikke fransk karrosserifarve.

---

**16. Citroën Beige Nr. 894****STANDARD "11"****SADO POLYCHROMATIC ENAMEL**

Beige Irisé på dansk! I Attraction 292 kan man læse om resterne af en Normale fra 1938 - i denne farve.

---

**17. Citroën Dark Grey Nr. 864****STANDARD "11"****SADO POLYCHROMATIC ENAMEL**

"Dark Grey" er overstreget - i stedet er anført "*Polycromat graa 868*".

Gris Irisé på dansk! Lige som Beige Irisé findes denne farve i Frankrig i både en lys og en mørk nuance. Måske er rettelsen den, at kortet viser den lyse og ikke den mørke som oprindeligt angivet.

---

**18. (Ingen tekst)**

Anført: "*Blandingsfarve*"

---

**19. Rolls Royce Blue Nr. 716**

Måske hører denne farveprøve slet ikke hjemme blandt Citroënkortene, men den fandtes også på Sadolins kort. Vi må formode, at der har kørt Rolls-Royce-farvede Citroëner i Danmark!

---

**20. Black Nr. 401****STANDARD "7" og "11"**

Tilføjet *Nr. 440.*

Den helt originale sorte...

---

**21. Medium Maroon Nr. 481****STANDARD "7"**

Helt sikkert den mørkerøde som på de franske 7'ere: Rouge Uni/Bordeaux/Rouge Excelsior - kært barn har mange navne.

---

**22. Dark Brown Nr. 826**

Rettet til *Maroon 785*

...og farven er maroon (ikke brun), men findes ikke på Sadolins kort, hvor Dark Brown til gengæld er mørk brun.

---

**23. Steel Grey Nr. 727**

Kunne meget nemt være den farve som i Frankrig hedder Gris Artillerie, og som fandtes til 7'erne.

---

**24. Beige Nr. 2009****STANDARD "7"**

Standardfarve også i Frankrig, helt tilbage fra 1934.

---

**25. Straw Yellow Nr. 94**

Tilføjet: *Micado Yellow 480*

Ikke kendt fra Frankrig - og dog; måske til Cabrioletter, der havde særlige farver. Se billedet på foregående side...

---



### Mere førkrigs

Om farvekortet dækker hele farvepaletten i førkrigsårene og hvornår det helt præcist er fra, er ikke til at vide. Men selvom der måske mangler nogle stykker, kan det ikke være mange. Den flotte metalblå, Bleu Irisé i Frankrig, har været her i landet, for den fandtes jo på Sadolins kort, der desværre ikke eksisterer mere.

Mit gæt er, at farveudvalget i hele førkrigsperioden er ret godt beskrevet med det gamle farvekort. Det er også interessant at konstatere, at farverne stort set er de samme som i Frankrig.

Men selv om der er stort sammenfald mellem de franske og danske farver, så har der alligevel været en del forskel på de danske og de franske biler. Først og fremmest 7'erne. Som jeg ofte har nævnt, har man ikke haft kombinationen af kulørt karrosseri med sorte skærme og reservehjulsdæksel. Bilerne var ensfarvede, hvilket også var mere moderne og eksklusivt.

En anden ting, hvor bilerne sikkert har adskilt sig fra de franske, er hjulene. Her har det nok været mere individuelt, hvordan de var lakeret i Danmark.

De gule og røde pilotehjul, som var



standard i Frankrig og som endda kan findes som færdigmaledede i reservedelskataloget, har ganske sikkert haft andre farver i Danmark.

Noget andet er så, hvilke farver der har været mest almindelige her i landet. Kigger man på gamle fotos, desværre altid i sort/hvid, kan man se at bilerne tilsyneladende er alle mulige nuancer og ensfarvede. Både 11 Sport og Normale har været almindelige i metalfarverne, men den klassiske sorte Citroën har også været der.

**Ingen tvivl om at her er en bil i metalfarve - det kan være grå, beige, blå eller grøn.**

**Bilen er en 11 Sport 1938, samlet i Sydhavnen. Oprindeligt færdiggjort i Paris i marts 1938, men adskilt igen og sendt til Danmark i april eller maj, sammen med knapt 20 andre i form af dele - halvfabrikata. Stelnummeret (390.990) er først kommet på bilen efter færdiggørelsen i København.**

**Historien om bilen, indregistreret 1. gang 3/6-38 i Aalborg, kan forresten ses i Attraction nr. 257.**



## Danske farver efter krigen

Ligner det danske farveudvalg det franske før krigen ser det helt anderledes ud i efterkrigsperioden. Og godt det samme, for den franske farvepalette (se sidste blad) ser mildt sagt noget kedsommelig ud. Bortset fra de grå metallakker i 1946 og 47, var alle de franske biler jo sorte helt frem til 1953.

Selvom man ikke havde decideret samleproduktion i København længere, blev der alligevel gjort en del arbejde på bilerne, før de blev solgt i Danmark. Visse dele var leveret af danske underleverandører og forskelligt dansk udstyr blev monteret på alle bilerne. Og så blev de malet!

Det havde været dejligt, hvis vi havde kunnet vise farvebilleder - bilerne havde alle mulige farver, især mange grønne og blå nuancer. Men der findes ikke mange farvebilleder fra dengang - og de fleste biler er idag restaureret med andre farver end de oprindelige. Desværre er det heller ikke rigtig til at finde gode farvefotos af biler i originalfarve før restaurering.



Til venstre ses Bjarne Vindums Normale, fotograferet da han gik igang med at restaurere den. Rigtig mange biler har været grønne, denne kunne være "Resedagrøn" - men her skal det nu være usagt, om det er bilens oprindelige farve.

De første efterkrigsbiler kom med de to franske metalgrå, den lyse AC 105 og den mørkere AC 106. Øverst en bil fra allerførste sending i marts 1946 - og derunder Mia Hendriksens 11BL fotograferet på Sommertræffet sidste år.

## De første efterkrigsbiler

Vi har flere gange i bladet skrevet om de første efterkrigsbiler og den første sending på 23 vogne, alle i farven Gris Irisé Clair AC105. Disse biler var lakeret i Paris. Både denne og den mørkere Gris Irisé Foncé AC106 har været på programmet i 1946-47. Man kan forestille sig flere grunde til at de første biler ikke blev malet i Danmark. Dels er det jo ikke sikkert, at man havde fået gang i malerværkstedet hos Citroën i København - det var jo yderst knappe tider. En anden årsag kan være kampen landene imellem, om at eksportere så meget som muligt og importere så lidt som muligt.

Sikkert er det også, at vi fik franskmalede sorte biler, da farven kom med i det franske program i efteråret 1946.

## 1951 og frem

Ellers er det sparsomt med oplysninger om efterkrigsbilernes farver. En del navne og farvenumre findes i de cirkulærer, som importøren gennem tiderne har sendt ud til forhandlerne - desuden findes der lidt korrespondance med kunder, især fra Citroënforhandler E. Groth i Haderslev, hvor Jørgen Krogh for mange år siden fik held til at redde en masse arkivmateriale.

Så altså: Desværre ingen farveprøver, men det har da været muligt at lave en liste, der går fra slutningen af 1951 og fremefter. Listen er sikkert ikke komplet, men den giver da et indtryk af hvilke farver, der har været populære. I Sverige har farveudvalget ikke været større end listen her - så selvom den ikke er komplet, må det antages at de

fleste farver er repræsenteret. I Sverige fik man forresten også de sølvgrå Sporter i de tidlige efterkrigsår.

Selv dengang har der tilsyneladende været en del forvirring omkring farvenumrene. Især er det galt med marronfarverne, der har haft en stor tendens til at falme og blive misfarvede. De blev ofte erstattet med nye numre/recepter.

Et gæt er, at numrene før december 1952 er Sadolins referencenumre. Efter dette tidspunkt forhandlede Citroën selv lakkerne og numrene her er Citroëns egne referencer.

## "Standard" og "De Luxe"

Som nævnt blev bilerne der klagjordes til det danske marked i Sydhavnen forsynet med forskelligt dansk udstyr, f.eks. stenslagsgitteret, kølergardin og termometer, varmeapparat og forlængede tagreuder. Efterhånden som de andre europæiske bilfabrikker fik gang i produktionen, steg konkurrencen - og Citroënerne var relativt dyre biler. Dette er sikkert baggrunden for at man fra marts 1952 begyndte at markedsføre "billigversioner" af både Sport og Normale under navnet "Standard". Disse biler havde mindre (dansk) udstyr og blev heller ikke lakeret i Danmark - farveudvalget var således det franske, hvilket i starten vil sige sort. De danske udstyrsmodeller blev herefter ophøjet til "De Luxe".

Da de grå og gråblå farver (AC 126 Gris Perle og AC 122 Bleu d'Islande) kom til i 1953, kunne de også fås til "Standard"-modellerne.

## Danske farver efter 1951

Sort 954 (dansk lak)  
Metalgrå 868 (samme som før krigen)  
Metalgrøn 2133  
Guldmarron 2131  
Sky Blue  
Kobaltblå  
Mørk Beige 1022  
Lys Beige 2005  
Gris Irisé (AC105/106 eller måske 868 igen)  
Mellemgrå 2024  
Lys Marron 471  
Lys Marron (udgår 10.1952)  
Lys Marron 551 (fra 10.1952)  
Mørk Marron (udgår 10.1952)

**Nye numre efter december 1952:**

Lys Marron 1051 (måske gl. nummer)  
Mørk Olivengrøn 101 (Gl. nr. 431)  
Benz Green (samme farve)  
Lys Olivengrøn 102  
Cairo-grå 111  
Mellemgrå 112  
Lys Beige 121  
Bittersweet 141/Cairogrå 111 (tofarvet)  
Guldmarron 152 (Gl. nr. 2131)  
sort 171 (dansk lak)  
Lys Grå 261

**"11 Standard" - fransk lak:**

Sort AC 111 (fra 03.1952)  
Blågrå AC 122 (fra 09.1953)  
Lysegrå AC 126 (fra 09.1953)



Foto: Tony Baker, CSC.

De "franske" modeller, "11 Standard" udgjorde en pæn procentdel af det samlede salg til og med 1955. 60 ud af 157 Sporter, og 37 ud af 205 Normaler. Så de tre franske farver har ikke været helt ualmindelige - de fleste sikkert sorte.

#### **Familialer og Taxaer**

I Danmark blev langt de fleste Familialer solgt i Taxa-udgave. De første efterkrigsmodeller kom i september 1953 og kunne kun fås i de franske farver. Jeg gætter på at det samme har været tilfældet med Normalerne, i hvert fald omkring 1950-51, hvor de fleste også

blev solgt som taxaer. Normalen kunne ikke købes som privatbil på almindelig indkøbstilladelse før senere.

#### **Hjul - og kundens ønske**

Fra ordresedlerne hos Groth ved vi, at mange biler fik hjulene malet i farver efter kundens ønske. F.eks. en Beige Varebil med røde hjul - tofarvede fælge var heller ikke ualmindeligt. I det hele taget er der sikkert mange afvigelser fra standarderne og individuelt lakerede biler, af og til i to farver. Dermed er det selvfølgelig ikke sikkert at man helt frit kunne vælge hvilken som helst farve.

Uden at være særlig sikker, vil jeg gætte på at min varevogns farve er Mellemgrå 2024. I sin tid fandtes ikke nær så mange farver autolak som idag - farven matchede med Folkevogn "Mausgrau" fra omkring 1960. De tofarvede fælge er heller ikke noget jeg har fundet på, hvilket fremgår af det lille foto af bilen som ny. Jeg valgte en mørk blå - men det er et gæt. Fælgene kan ligeså godt have været mørkerøde/grå.







Og lad os så lige ta' lige foto-kræs fra arkivet: Her ses en række 11 Normale-taxaer, fotograferet i Scandiagade. Anledningen ser ud til at være levering/afhentning af bilerne - vi er i 1950 eller 1951.

Hvis man ser bort fra bilen længst til højre samt taxa-udstyret, så ligner bilerne på en prik de franske standardmodeller, der på dette tidspunkt kun kunne fås i sort, med elfenbensfarvede hjul og hjulkapsler. Da bilerne jo er erhvervskøretøjer, er importen måske sket under andre forudsætninger hvilket kan være grunden til at der ikke har været udført så meget "dansk arbejde" på dem. Okay, det er rent gæt - men det kunne også forklare, hvorfor Familialerne aldrig blev lavet i den danske "De Luxe"-version.

I øjeblikket er jeg ved at undersøge det, men jeg har en mistanke om at noget lignende gør sig gældende med førkrigs-familialerne. Det ser nemlig ud til at nogle af dem *ikke* er samlet i Danmark, men har "fransk" stelnummer. Dette vender jeg tilbage til i en senere artikel.



Her er vi til biludstilling i Forum i 1950. Også her ses en Normale-taxa, men det er bilen til højre der er interessant, når vi snakker farver. Selvom billedkvaliteten er ret dårlig, kan man se at den er tofarvet: siderne har en lysere (grå?) farve. Der findes flere eksempler på lignende biler, især i Sverige. Men en dansk Normale, ganske magen til, ses i bogen L'Album de la Traction, som deltagere i Monte Carlo rally 1952. Så måske er der tale om en mindre serie.

Det store billede til højre er godnok svensk: Ny-lakerede biler bliver færdiggjort med vandslibning og polering - og det er ikke svært at se, at denne proces har kostet et større antal mandetimer! Faktisk er der 21 mand i arbejde på billedet! Sådan er verden ikke mere. Arbejdskraft koster betydeligt mere end materialerne. Dengang var det helt omvendt!



Foto fra Lorentz Österling.

### Laktyper

Alle førkrigsbiler blev lakeret med celluloselak.

Celluloselak påsprøjtes i mange tynde lag - det tørrer ekstremt hurtigt og er nemt at arbejde med. Man kan opbygge lakkens lag over flere omgange, også selvom det er længe siden at bilen har

været lakeret sidst. Desuden er det nemt at reparere på.

De gamle celluloselakker blev heller ikke så hårde, som vi kender det fra nutiden syntetiske lakker. Til gengæld fik man mere sprøjtestøv, hvilket har medført et stort arbejde med vandslibning og polering før bilen var færdig.

Efter krigen begyndte man så med de syntetiske laktyper; her skal nævnes Sadolins berømte produkt: Syntal-emaille! I daglig tale kaldet gummilak.

Hverken celluloselakken eller de gammeltdags syntetiske lakker havde tilnærmelsesvis den holdbarhed vi kender fra de moderne autolakker.

Selvom de syntetiske lakker var nymodens i halvtredserne, var det stadig celluloselak, der var det fineste. Et cirkulære fra september 1952 fortæller at de danskbyggede varebiler som standard blev leveret i Syntal, men mod et pristillæg på 150,- kr. kunne man få vognen lakeret i cellulose. Et andet cirkulære, en uge senere, bekendtgør at nu kommer den nye model med "udbygget kuffertrum". Disse er med DUCO-lak (cellulose) som standard.

Den syntetiske maling har på dette tidspunkt været en relativt ny opfindelse, og kvaliteten har ikke kunnet hamle op med cellulose. Den har været svær at reparere på, dårlig at polere i og den er sikkert meget hurtigt blevet mat. Så der har været åbenlyse fordele med celluloselakken.

Mens vi er ved cirkulæerne, så nævnes det i april 1952 at de tre metalfarver, metalgrå 868, metalgrøn 2133 og guldmarron 2131, kun kunne fås i cellulose. På det tidspunkt har det ikke kunnet lade sig gøre at lave dem syntetisk. I øvrigt er de nævnte farver sikkert de eneste metalfarver, der har kunnet fås efter 1947.

Som nævnt i sidste nummer af bladet, så er de gamle metalfarver ret skrøbelige. Det er én-komponent maling og metalgrynene forsvinder, især når farverne poleres. Moderne syntetisk lak er en helt anden to-lags-historie. Forlækken indeholder både farven og metalgrynene og sprøjtes på i et tyndt lag, hvorefter man afslutter med et tykkere lag klarlak. Det kan være svært at få det til at ligne cellulose - det gælder i

hvert fald om at finde en farve med den rigtige (lille) kornstørrelse. Desuden kan man afslutte med en klarlak, der ikke er 100% blank - f.eks. i glans 70. Men man kan vandslibe og polere, så længe man ikke ryger igennem klarlakken - dette giver også en chance for at holde måde: undgå at lakken bliver hysterisk blank. Så ligner det faktisk celluloselak helt godt.

### **HJÆLP! Hvordan finder jeg farven?**

Langt de fleste af de nævnte farvenumre i denne artikel kan ikke bruges til noget som helst!

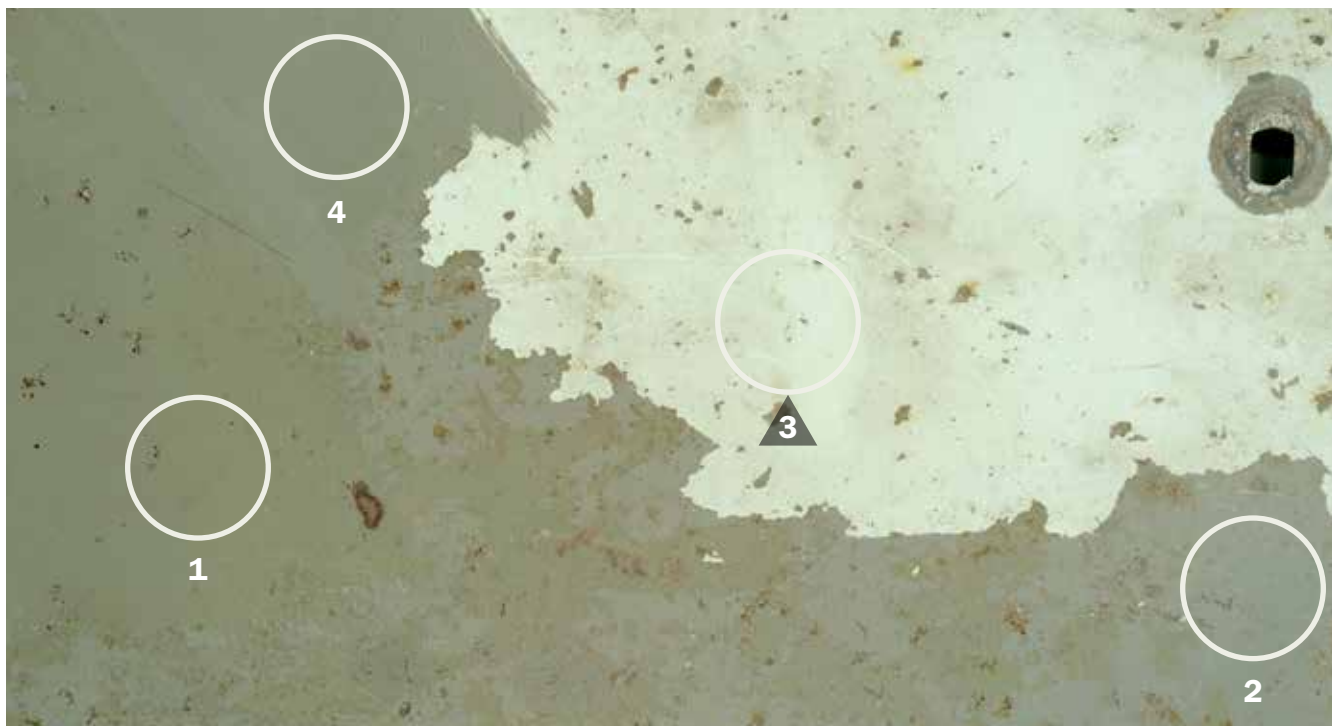
Der er nok ingen lakfirmaer, der idag har referencer på så gamle farvenumre som vi taler om her. Desuden er flere navne genbrugt til nye farver - tak for det. Vil man have en helt rigtige originalfarve til sin bil, er den eneste vej at finde et stykke af den på bilen. Er man rigtig heldig, kan man finde farven på handskerumsklappen eller en anden del, der er til at tage med sig.

Med forsigtighed kan man vandslibe sig ned igennem lagene og finde frem til bilens oprindelige farve (drop flapskiven og vinkelsliberen!). Det tager tid. Derefter kan man polere med pasta, Slipol eller lignende, til området er blanket godt op.

Herefter er der to muligheder: Enten kan man sammenligne med farvekort fra lakfirmaet - eller man kan få scannet farven med en speciel farvescan-



**Her er der poleret ned, så man ser de forskellige farver gennem tiderne. Det hele er bevaret med klar lak - for dokumentation - og sjov.**



ner, der har kontakt med lakfirmaets database over recepter. Det sidste kræver at du har en aftagelig del. Ved scanningen aflæses sammensætningen af farvens pigmenter - og dette bliver så samkørt med de hundredetusindevis af recepter, der findes i databasen. Der vil næsten altid være et 100% match - og er der ikke, kan farven laves efter scanningen. Alt dette koster selvfølgelig noget.

Ellers er der jo sammenligning med almindelig farvekort. Vær opmærksom på at gammel lak, især hvis det er syntetisk, kan være gulnet - gulning forsvinder ikke ved polering.

Uanset hvilken metode der vælges, vil man i de fleste tilfælde ende med match på ældre biler. F.eks. er den Gris Irisé (metalgrå 868) som jeg har på min Cabriolet en Mercedesfarve: Nr. 172 Antracitgrå metallic fra 1972. Instrumentbrættet matchede noget gammel Jaguar/Rover, farven er helt identisk med nr. 8 på det gamle Sadolin-farvekort: SADO Red 95. Og den muntre grå på varebilene er som nævnt en Folkevognsfarve fra ca. 1960 og sikkert tidligere.

Alt dét viser selvfølgelig også, at man ikke havde så ufatteligt mange farvenuancer dengang som nu.

### Til sidst er det blot at sige...

...at jeg naturligvis gerne hjælper enhver med de oplysninger jeg nu kan finde, hvis nogen skulle have spørgsmål om farver og lakering - eller overvejer valg af farve. Alle ønskes held i sprøjten!

*jmn.*

---

**Jeg har beholdt den originale handskerumsklap fra min varebil, så man kan se bilens farver gennem tiden. 1: Den oprindelige grå. 2: Rester af en genoplakering i en lidt koldere farve, måske bare lidt mindre gulnet. 3: Fra bilens tid som fesen mintgrøn og 4: Den nuværende farve, identisk med den første.**



## Fra Retromobile 2012

I den gamle farveartikel fra 1991 havde vi en lille tilføjelse fra Ernst Berends i Holland. Han havde bemærket, at franske hjulkapsler med originalmaling *altid* har en lille signatur fra maleren indvendigt. Så da jeg fik øje på stakken herover, måtte jeg selvfølgelig lige hen og vende dem om. Og - ganske rigtigt! Helt som forventet var der den lille stjerne, ridset inden malingen har været tør. Stjernen er ofte set, men én af de fire hjulkapsler var malet af en anden maler.

Farven: Gris Perle AC 126, som brugtes på alle hjulkapsler fra slutningen af 1953.

Hilsen fra Jean-Claude og Francois,  
Quai de Javel, Paris - og Jens fra Søborg!

