



ATTRACTION

296

50. årgang · Oktober 2012
Citroënkлубberne i Danmark



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.

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.

Redaktion:

Jens Møller Nicolaisen

Mars Allé 6,

2860 Søborg. Tlf: 39 69 11 40.

e-mail: jmn@traction.dk

Bladet udkommer 4 gange årligt; næste nummer omkring 1. januar 2013.

Deadline til næste nummer: 1. december!

Medlemsbidrag er mere end velkomne!

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



www.traction.dk

Fra formanden

TAD har mistet Peter Juel Jeppesen, en engageret bilentusiast som har været i klubbens rækker fra de første dage.

Det var helt naturligt for Peter at deltage i de store træf, I England spurgte flere efter ham, og blev overrasket at han nu var borte.

Peter vil blive husket i rigtig mange år fremover, og blive savnet af mig hver gang jeg skal ude at køre i Traction!

Aktivitetsskalenderen begynder at blive fyldt med de traditionsrige efterårsarrangementer, alle opfordres at møde op! Husk at det er her I kan skabe kontakt og få hjælp.

Det var imponerende at se så mange deltagere både til sommertræf og til ICCCR i England. Jeg mødte flere medlemmer end jeg havde forestillet mig, en del havde kombineret turen med lidt ferie rundt i England. Godt gået, også af de gamle biler.

Nyt fra Motorhistorisk Samråd: man kan nu få udsat syn af sin veteranbil fra vinterhalvåret til de mere varme tider. Hvis man bestiller historisk korrekte nummerplader, skal nu bilen være synet ved bestilling.

Og til jer alle: husk at opdatere jeres oplysninger på medlemsdatabase, det er meget få der har gjort det. Vejledning kan ses i nr. 294 og kommer også på hjemmesiden.

Vi ses derude!



Eugenio Lai

Fra redaktionen

Ja, som det kan ses flere steder i dette blad, så kører TAD nu med en reduceret redaktion. Det betyder, at der mere end nogensinde er brug for bidrag til klubbladet – samt selvfølgelig idéer og meninger om hvad bladet skal indeholde.

Jeg stortrives stadig med at lave alt dét arbejde, som det nu engang er. Men det er meget tidskrævende, når man skal gøre det hele alene. Så nu spørger jeg rundt i forsamlingen: Er her nogen?

Dels kunne vi godt bruge én eller to aktive "journalister", til at gå ud og samle stof ind - og måske skrive nogle artikler. Ikke bare om klublivet, men måske om teknik eller historie – noget af dét, der gør bladet værd at gemme.

Desuden ville det være godt at have én, der kan bistå med produktionen: Ikke nødvendigvis en professionel grafiker, men i hvert fald én, der kan bruge programmer som InDesign og Photoshop og som ved en lille smule om trykkeri. Jeg kunne jo gå hen og blive forhindret en dag.

Er her nogen?

-jmn.



Ethanol!

Forleden kom der en email til redaktionen, med noget, der umiddelbart er meget tankevækkende. Jens Geschwendtner skriver:

Jeg har i onsdags haft et motorstop med den gamle Citröen, på grund af tilstoppet opsugning fra tanken. Opsugningsfiltret er udført af en masse skiver med riller i MESSING, som jeg for 1,5 måned siden totalt adskilte, polerede og genisatte "perfekt" - men allerede nu er filteret fuldstændigt ætset, irgrønt og irret kraftigt - og tilstoppet.

Jeg ringede til Statoils tekniske chef, Robert Seymour, der forklarede at det er ETHANOLEN i benzinen der æder alle "lyse" metaller, heriblandt MESSING.

Løsningen er kun at købe 98 oktan, så længe det ikke er tilsat ethanol. Ethanol er aggresivt overfor messing og tiltrækker desuden vand til benzinen. Jeg mener at Traction Avants tankinstallationer, både filter og benzinmåler-svømmere, er udført i messing!

Måske det kan anvendes som en advarsel for andre Tractionejere.

Med venlig hilsen

Jens Geschwendtner

Vi hører meget gerne om andre har haft lignende oplevelser eller har erfaringer med ethanol...!

Nye medlemmer

Folmer Iversen,
Gredstedvej 7, 6771 Gredstedbro



CHGP

Her er et par snapshots fra årets racerweekend i København. Øverst: Sune Borregaard i vild galop og fin stil, i den hårdtumpede 11 Sport.

Th skruer Thomas Borregaard lidt på mekanikken og nedenunder ses et lille udvalg af lækre modeller på "Classic Car Park", hvor man kunne se mange spændende biler af vidt forskellig slags...

Fotos: eugenio.



Fredag d. 5. oktober

Besøg hos Helicopter Wing Karup.
Vi mødes kl. 18 ved hovedvagten,
Herningvej 30, Karup.
Tilmelding til Kim Kvist Hansen, mail:
buller.kim@gmail.com eller
tlf.: 86 84 90 18 / 51 56 48 28.
Pris: 100,00 pr. person.
Se hjemmesiden for yderligere infor-
mation.

Lørdag den 6. oktober

Værkstedsdag i Valby fra kl. 10, hos
John Reelev, Nakskovvej 102, Valby.
Tilmelding til John: 36 30 74 02.

Der er gearkasser på programmet,
men alle er velkomne med projekter
efter behov!

Fredag den 12. oktober

Klubmøde i Roskilde kl. 20.00 i Tho-
mas Bødkers værksted på Elisagårds-
vej 16. Tilmelding unødvendig.

Torsdag d. 1. november

Klubmøde hos Erik Hougaard, Vejle.
Vi mødes mellem kl. 17 og 19.
Tilmelding: 75 83 00 49.

Fredag den 9. november

Klubmøde i Roskilde kl. 20.00 i Tho-
mas Bødkers værksted på Elisagårds-
vej 16. Tilmelding unødvendig.

Fredag den 14. december

Klubmøde i Roskilde kl. 20.00 i Tho-
mas Bødkers værksted på Elisagårds-
vej 16. Tilmelding unødvendig.



Meget mere opdateret kalender:
www.traction.dk



Peter Juel Jeppesen



På dette tidspunkt, hvor disse linier læses, er det nok de færreste der ikke har hørt, at Peter Juel Jeppesen døde i begyndelsen af juli, kun 65 år gammel. Nu, nogle måneder senere, er det stadig lige ubegribeligt at han ikke er her mere.

Klubben har mistet en stor og givende personlighed, og jeg har mistet én af mine bedste og nærmeste venner, som jeg har delt så mange ting med. Som redaktør af klubbladet var Peter og jeg enige om, at nekrologer hverken er det sjoveste at skulle skrive eller læse. Men nu, hvor det er mig, der pludselig er meget alene om at sende nogle ord ud, er det en selvfølgelighed at der i dette blad skal kunne læses om Peter – han var én af de store personligheder,

en central figur i vores klub, og han har en stor del af æren for, at klubben er dét den er.

Peter var med, da vi gik i gang med at stifte klubben i 1982, men mit kendskab til ham begyndte tidligere.

Det var i det tidlige forår i 1980, hvor en ung mand på 23 år (undertegnede) fandt vej til Farum. Her var der en 11B til salg. Jeg endte med ikke at købe den, men tilbragte hele aftenen og det meste af natten med sælgeren (Peter), som fortalte om de smalle og de brede, de lange og de sjældne, der ikke har tag på. Vi kiggede i blade og bøger og jeg fik en køretur, for første gang i en TA, nemlig Peters Normale fra 1938. Jeg vidste ikke ret meget om Citroëner,

men fik nogle svenske klubblade med hjem. Og jeg labbede det hele i mig i en rus af videbegærlighed - det blev begyndelsen på det hele for mig. Både Citroën-interessen og venskabet med Peter.

Peter var en travl mand - 10 år ældre end mig og familiefar med små børn, hus og gang i karrieren. Alligevel var han med på sidelinien, da vi startede klubben. Han havde mange kontakter og var aktiv i både Svenska B11-klubben og DVK. Peters netværk var i høj grad medvirkende til at vi fik det hele op at køre på kort tid.

Peter var et meget aktivt medlem af klubben, og deltog overalt hvor der skete noget. Fra 1988 også som redaktør.



Han havde en særlig evne til at samle folk og jeg tror ikke man kan finde et medlem, der nogensinde har haft det mindste imod Peter. Som dirigent på generalforsamlinger eller over en bil-snak på en parkeringsplads. Eller en meget sen godnatbajer på et sommer-træf. Han var hjemme i enhver sammenhæng og en utroligt ydende og positiv mand. Han inspirerede alle omkring sig til at have det rart!

Peter nød fællesskaber mere end de fleste. Og kunne på sin egen, ofte lidt stille måde viderebringe glæden med mekanikken, gerne med en dimension af historie eller æstetik. Når Peter udtrykte sin begejstring var der altid noget reelt indhold, som blev formidlet videre, så man kunne forstå det.

Her de sidste par år blev han ramt af en sygdom, som viste sig at være alvorlig - amyloidose. Diagnosen blev desværre stillet meget sent, men det var tilsyneladende lykkedes at stoppe sygdommens udvikling. Selvom vi vidste, at der var sket store skader, kom det som et chok, at hjertet var så ødelagt, at det en dag bare holdt op med at virke. Det var sgu ikke en del af planen!

Peter og jeg havde mange ting sammen; Citroënerne, klubben og bladet, Christianiaværkstedet, arbejdslivet (jeg var ansat hos ham i godt 7 år), rejserne og alt det andet private. Bortset fra min egen familie, var han det menneske jeg har tilbragt flest timer sammen med. Han var en slags mentor, især i de første år, når det gælder Citroën, men og-

så en erfaren ven der kom med positive indspark, når snakken faldt på livets større ting, som f.eks. at få børn eller købe hus. Vi vendte det meste og delte glæden ved livet.

Jeg håber at I alle en gang imellem vil tænke på ham; huske hans små kloge bemærkninger, hans nærvær, hans lyse humør og livskunst i hverdagen. Han kommer ikke lige forbi mere - ingen skal nogensinde snakke med ham igen. Det bliver en ny virkelighed at skulle forholde sig til verden uden Peter.

Tankerne går også til familien, især Dorte, Laust og Sinikka, for hvem denne virkelighed, savnet og sorgen, må slå helt ubeskriveligt hårdt.

I dyb sorg og medfølelse - Jens MN.



MINI-SOMMERTRÆF

Som vi plejer i ICCCR-år, var Sommertræffet 2012 flyttet til juni i stedet for august måned – og officielt "nedtonet" i forhold til de almindelige Sommertræf. Nedtonet? Det hedder jo Mini-Sommertræf, men er ikke for små engelske biler. Forskellen er vel bare, at vi ikke bor på de fine konferencecentre og får vinen serveret af uniformeret personale!

På årets træf ved Hampen Sø i nærheden af Silkeborg boede vi på en campingplads, men bortset fra en enkelt træfdeltager, der havde et særligt indædt ønske om at bo i telt, så boede vi i nogle yderst komfortable hytter og vi manglede absolut ingenting!

Det var virkelig et godt sted, som træfgruppen havde fundet. Og alt kunne klares på stedet, inklusive dét at have

en centralt opholdssted, hvor vi kunne samles, spise og have vores traditionelle lørdag aften. Den lokale campingfater sørgede for alt - med et smil og en sludder. Maden var god og der var nok af den. Og så føler jeg det altså lidt mere afslappet, når man giver 60 kr. for en flaske 40-kroners-vin i stedet for 250! Også selvom jeg selv skal skænke op.

Det vigtige var at man følte sig velkommen, stemningen var rigtig god og det var et rigtig hyggeligt og afslappet træf.

Programmet var det traditionelle og velkendte - en god køretur om lørdagen med "fritid" i Silkeborg, stumpemarked og konkurrencer sidst på eftermiddagen og en hyggelig middag om aftenen. Ikke lige en gallamiddag, for det var jo mini-træf, men grundigt mæt blev man. Og festligt var det også!

Søndag efter generalforsamlingen bød også på en fin køretur til de små byer Bryrup og Vrads, hvor man kunne opleve en fin veteranjernbane.

Vejret var noget skiftende med en byge her og der, men da vi på hjemturen nåede Sjællands Odde, fik vi åbnet taget på cabrioletten og fortsatte i fin stil via Rørvig-Hundested og den lille færge samt småveje resten af turen. Morale: Det er bare om at komme ud at køre, så kommer de gode oplevelser helt af sig selv. Det var en herlig weekend!

Stor tak til den garvede arrangementsgruppe:

Eva og Hans-Henrik, Yrsa og Helge, Solveig og Orla, Bente og Henrik, Elsebeth og Poul samt Bodil og Kim.

-jmn.



Hyggeligt samvær og grill fredag aften i meget grønne omgivelser



< En fuldblodscampist



<< Carport til mindre biler

< Får

Hest (6-cylindret)

<< Hvide 11 Sport

< Komethaletørring

Én med blødt og én med langt tag...



Silkeborg



Ved Himmelbjerget >

Konkurrencer og marked





Bevægende scener



Søndagstur

Fotos: Eugenio og Jmn.

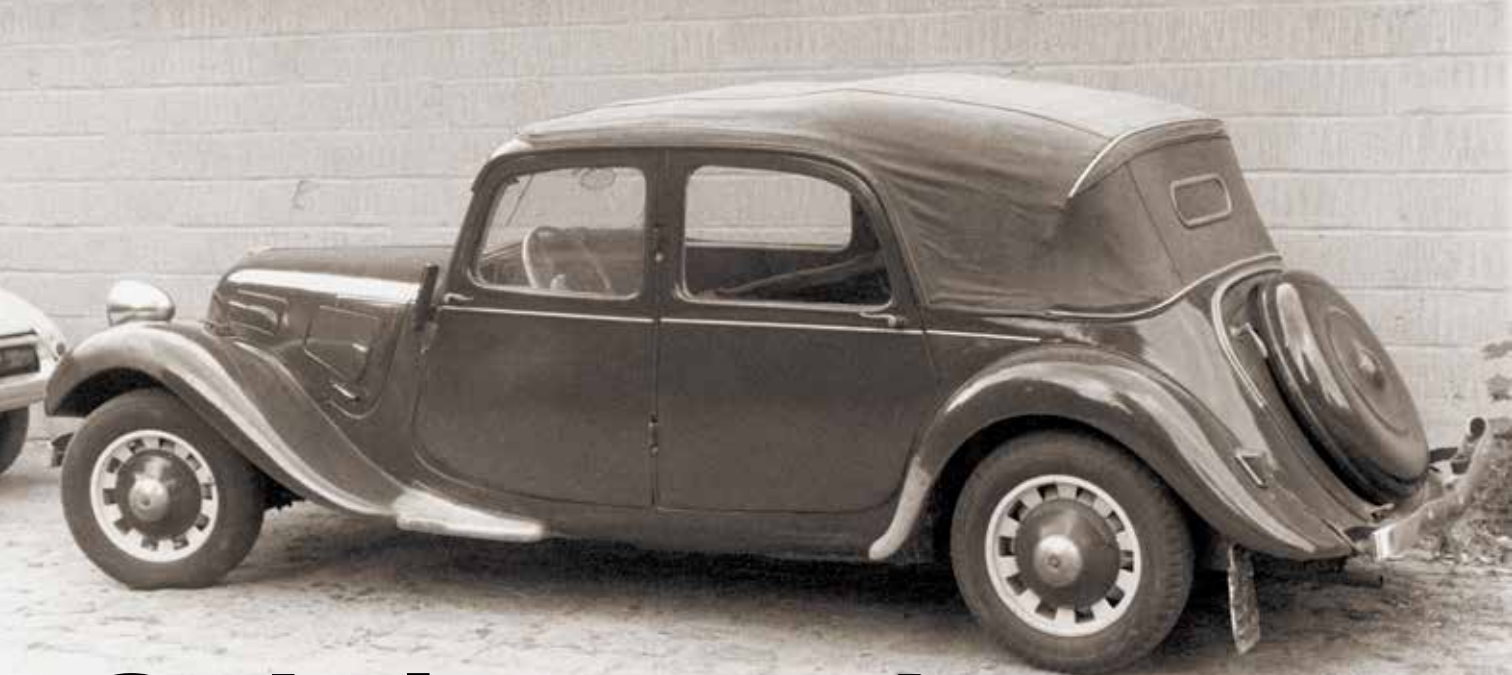
- der er flere på
hjemmesiden!



< Vråds veteranjernbane

The i Rørvig på hjemvejen





Cabrio-coach

En artikel med lidt generelt om modellen, om danske cabrio-coach i almindelighed og en overlevende i særdeleshed...

Da Ålholm Automobil Museums biler her i august blev sat til salg på auktion, var der i sagens natur en enorm forhåndsinteresse. Det var en helt unik samling, med mange værdifulde og især mange rigtigt gamle køretøjer, ca. 175 i alt. Vurderingerne var sat latterligt lavt – til gengæld gik priserne på de fleste biler helt op i skyerne og mange blev handlet til det dobbelte af hvad de reelt er værd.

En bil, som selvfølgelig har haft stor bevågenhed blandt os Citroënfolk, var den meget specielle Traction, lot nr. 85 i

auktionskataloget. Ikke kun her i landet var vi nogle stykker, som meget gerne ville købe denne bil – der blev snakket om den over hele Europa. Så der var stor uvished om hvad der ville ske!

Den glædelige anledning til denne artikel er naturligvis, at det lykkedes at beholde bilen her i Danmark. Hans-Henrik Sørensen er nu den heldige ejer! Bilen er en stor sjældenhed, men ikke nok med dét – den har også en spændende historie. Den skal jeg straks vende tilbage til, men først lidt generelt om denne modelvariant.



**LES DÉCAPOTABLES ET MALLES
A. E. A. T"**

POUR TRACTION AVANT

ont fait leurs preuves depuis 1937

Grand Prix d'Honneur - Enghien 1950

**Ets ANSART
et TEISSEIRE**

41, Rue Ybry, 41
NEUILLY-SUR-SEINE
(Seine)

Tél. : MAILLOT 97-08



En cabrio-coach er en 4-dørs Berline, med 4 helt almindelige døre, men med en stor kaleche, så hele taget kan åbnes. I Danmark betegnes denne karrosseritype normalt som Cabrio-coach, eller Cabrio-sedan. Andre betegnelser er Cabrio-Berline, décapotable eller Berline Décapotable, som modellen hedder på fransk.

I modsætning til coupé- og cabrioletmodellerne med to døre, har Citroënfabrikkerne aldrig selv bygget cabrio-coach'er. Ombygningerne, der blev foretaget på basis af almindelige Berliner, foregik rundt omkring på forskellige karrosserifirmaer i Europa, især Belgien, Schweiz, Holland og selvfølgelig Frankrig. Og sandsynligvis også Danmark. I Frankrig blev der fra 1935 og frem til midten af halvtredserne bygget et betragteligt antal cabrio-coach'er hos firmaet *Anciens Etablissements Ansart et Tesseire*, bedre kendt som AEAT, i pariserbydelen Neuilly-sur-Seine. Firmaet var desuden kendt for forskelligt ekstraudstyr og tilbehør til Traction, især udbyggede bagklapper/kuffertrum (før 1952). Det er nok yderst begrænset hvor mange af disse biler, der har overlevet – et gæt er omkring 30.

Der blev både brugt Sporter og Normaler som udgangspunkt, desuden findes der nogle meget flotte fabriksfotos af en 15six Berline Décapotable fra 1939. De fleste bevarede biler er af efterkrigsmodel og umiddelbart kendes der kun to eksisterende førkrigs-Normaler: én i Frankrig og ... én i Danmark!

132.935

Produktionshistorie

Dermed er vi tilbage til Hans-Henriks bil og dens historie. Vi begynder med begyndelsen, der jo foregår på fabrikken. Af Citroëns produktionsprotokoller på Conservatoriet fremgår det, at bilen, med produktionsnummer EP1947, er færdiggjort og sat på lager den **19. september 1938**. På dette tidspunkt har den ikke fået sit endelige stelnummer, men der er en meget interessant note: "Toit AEAT"! Dette lader til at være ret så unikt – jeg har ikke set en tilsvarende note i forbindelse med andre biler i protokollerne. Men dermed er det altså klippefast dokumenteret at det er en AEAT-bil og at det er Citroën, der har bestilt ombygningen. I øvrigt kan bilen ikke have tilbragt mange dage hos AEAT – andre (almindelige) Normaler har nogenlunde samme alder (både produktions- og karrosserinummer), på det tidspunkt, hvor de går til lager.

Den næste interessante dato er godt en måned efter: den **21. oktober 1938** bliver bilen sendt til København, sam-

men med to andre Normaler. Forinden er alle tre biler blevet adskilt, som tilfældet var det med andre danske førkrigsbiler: I tilpas mange stumper til at Toldvæsenet kunne acceptere dem som halvfabrikata som udgangspunkt for en dansk "samleproduktion" og i hvert fald så meget adskilt, at de byttede motorer før de kom ud at køre.

Man kan jo spørge sig, om det danske Toldvæsen nogensinde vidste, at bilerne havde været samlet én gang, før de blev indført som dele...

Cabrio-coachen endte med at blive monteret med motoren fra én af de to andre biler, DZ4430 i stedet for den oprindelige DZ4432. Endelig kom det danske stelnummer på: 132.935.

Nummeret er et par tusinde lavere end det ville have været i Frankrig på samme tidspunkt. Det kunne være interessant at vide mere i detaljer, hvad der i øvrigt blev lavet i Sydhavnen – ikke mindst fordi der ofte gik adskillige måneder før bilerne blev indregistreret. I Cabrio-coachens tilfælde over 3 måneder.





A8745 på Søborg Hovedgade. Slagter Balling må have overført nummerpladerne fra en tidligere bil, siden de er med "vante" (denne type nummerplader udgik i 1950).

Læg forresten også mærke til den kraftige forkofanger, typisk for danske førkrigsnormaler, og sandsynligvis fremstillet af Søborg Vognfjederfabrik, der lå forenden af hovedgaden.

Ejerhistorie

Den **3. februar 1939** bliver bilen indregistreret! Nummerpladerne hedder **K4775**, og ejeren er arkitekt Kaj Gottlob, Rosenvængets Hovedvej, Kbh. Ø. Han er temmelig kendt for sine klassisk modernistiske bygninger (prøv at Google), Langebro og Knippelsbro og var desuden møbeldesigner og professor på Kunstakademiet. Her er der nok lidt at dykke i for en historieforsker – mon ikke det skulle være muligt at finde nogle fotos af bilen fra Kaj Gottlobs ejertid?

Datoen for første registrering (3/2-39) er anført i Toldvæsenets arkiver. På registreringsattesten er imidlertid anført 18/8-1945 – konklusionen må være, at bilen har været opklodset under krigen indtil denne dato. Efter krigen blev alle biler i øvrigt afgiftsberigtiget.

Den **31. marts 1952** registreres bilen til sin anden ejer: Slagtermester Jørgen Balling, Grønnemose Allé 62 i Søborg. Registreringsnummer **A8745**. Jørgen Balling havde slagterforretning på Søborg Hovedgade og jeg har i Gladsaxe

Lokalhistoriske arkiv fundet et meget fint billede af bilen, parkeret på Søborg Hovedgade. Billedet må være taget efter 1958, for der ses en Opel Rekord P1 med papegøjeplader. Slagterforretningen kan også anes til højre i billedet, lige bag Fona-forretningen.

Bilen ligner sig selv, som den ser ud nu – tydeligvis rød, og med diverse uoriginale pyntelister, ingen blinklys, men til gengæld afviservingerne, som bilen sikkert har haft fra ny. Mon ikke bilen er blevet istandsat/peppet op i forbin-

delse med Jørgen Ballings overtagelse i 1952.

Slagtermesteren har sikkert brugt bilen flittigt i de godt 10 år han havde den. I hvert fald var den i en meget ringe forfatning, da den blev afmeldt den 12. februar 1962. Dette fremgår af nogle papirer, der lå i bilens handskerum, da jeg første gang inspicerede den grundigt i 1983. Der lå en mangelliste fra 1962 fra Statens Bilinspektion. Nogen havde forsøgt sig, men det blev forlangt at al spartelmasse skulle fjernes fra karrosseriet (panelerne), og der har nok ikke været meget jern bagved.

Det lykkedes for "nogen" at få synet bilen. Den **24. august 1962** indregistreres den for 3. (og foreløbig sidste gang) til en ung elektriker Hans Eilif Nielsen fra Nysted på Lolland. Registreringsnummer **LK 20.554**. Han fik dog kun glæde af den i godt et årstid – afmeldingsdato **3. januar 1964**. Herefter gav han den værdiløse bil til Ålholm-museet, der netop var åbnet i byen.

Ålholm Automobil Museum

Det er sjovt at tænke på at bilen på dette tidspunkt ikke var mere end 26 år gammel. Udtjent som brugsbil, og heller ikke noget som veteranbil. Bilen har fået lidt små kosmetiske "opdateringer" som f.eks. montering af et sæt blanke kofangere fra en 11 Sport. Men ellers blev der intet gjort ved den i de 48 år den har tilhørt museet! John Raben har fortalt mig at bilen blev forsøgt solgt omkring 1980, men der var ingen der ville købe den.



Tilbage i 1988 lånte vi dette foto af Hans Eilif Nielsen, der kun nåede at køre godt 16 måneder i bilen. Man kan se at bilen allerede dengang var i dårlig stand, med Corrostablet-plamagen på venstre forskærm. Billedet er taget i Nysted i 1963.



132.935 på sin plads mellem de øvrige Citroën'er på Ålholm. Billedet er fra omkring 1980. Kegressen forsvandt ud af landet sammen med de fleste andre på auktionen - men det er jo til at leve med, for i Danmark har den aldrig kørt andre steder end... på Ålholm!

I 1983 fik jeg lov til at låne bilen – og jeg brugte et par dage på at gøre den kørende, hvilket delvis lykkedes. Motoren, der er den originale (DZ4430), gik forbavsende fint og det meste fungerede – selv afviserveringerne. Drivakslerne var derimod helt færdige, og da det viste sig at et fuldt opladet batteri blev fuldstændig tappet efter ca. 10 minutters kørsel opgav jeg projektet: At køre bilen til Sommertræffet i Hadsten '83. Jeg fik så en autotrailer hægtet på min ID19, men den viste sig at være ca. 5 cm. for smal! Og så var der ikke mere tid – og jeg måtte kaste håndklædet i ringen. Nogle dage efter træffet var jeg så i Nysted igen og fik skruet diverse lånte dele af igen. Siden har bilen ikke kørt. Men mon ikke det var de ting, altså elsystemet og drivakslerne, der var dråben der fik Hans Eilif Nielsen til at opgive bilen i 1964 – måske i kombination med andre alvorlige driftsudgifter og januarvejrr...

Hans Eilif Nielsen forsøgte i øvrigt at få bilen tilbage i midten af halvfemserne. Historien endte med en retssag, der fastslog at bilen var museets ejendom.

De sidste mange år har bilen været meget dårligt opbevaret på Ålholm med både fugt- og museskader til følge. Det er et stort restaureringsarbejde, der nu venter bilens 5. ejer: Vor mand: Hans-Henrik Sørensen, som havde held til at købe den på RM-auktionen den 12. august i år!



Det blev til nogle sjove små køreture i parken omkring Ålholm Slot, men der blev også skruet brødt og blandt meget andet skiftet køler. Men bilen blev altså ikke så stabil, at den kunne køres mere end det. John Raben var meget hjælpsom og stillede straks med en autotrailer som blev koblet efter min ID19.

På det nederste foto ses John Raben i gang med at hjælpe cabrio-coachen op på ladet - det var øjeblikket, hvor det viste sig at den brede Citroën 11 levede op til modelbetegnelsen "Large". Øv.

Karosserimæssigt må bilen selvfølgelig siges at være i dårlig stand, og den skal den hårde tur igennem med vanger og paneler, skinkebunde, skærme og døre. Men der er også godt at sige. Blandt andet er hele gulvet ganske intakt hele vejen igennem, bortset fra det bageste bagagerum. Der er lidt sætningsskader omkring bagdørene, hvor karosseriet er sunket lidt sammen, men det behøver ikke at være svært at udbedre i forbindelse med nye vanger bagtil.

Bilen er til gengæld meget komplet og med mange originale ting, trods diverse istandsættelser gennem tiderne.

Den store kaleche klarede ikke transporten fra Nysted til Aalborg, men kan stadig bruges som model og den har sikkert aldrig været udskiftet.



I dørfalsen sidder denne forhandlerplade. Gottlob købte altså bilen hos Svend Petersen på Strandboulevarden. Samme Svend P. fik nogle måneder senere registreret en Cabrio-coach til sig selv!



På de gamle billeder kan man se, at bilen (naturligvis) har haft de for dansksamlede normaler så typiske brede kofangere. På Ålholm har man krænget nogle stykker rustfri stålplade over et par Sport-kofangere, så bilen bedre kunne gøre sig - med noget, der skinner. Bilen ser noget skæv og forslået ud, men det ser faktisk værre ud end det er. Lygterne og chevron'erne er ikke de originale.



Bilen ser ud til at have været cremefarvet fra ny, senere mørk marron og derefter den nuværende.

Dykker vi gennem lagene på sædeovertrækkene, finder vi det originale stof "Point d'Hongre". Der er bænksæde foran, som har været forsynet med en bøjle, der desværre er savet af.



Det er formentlig i Ballings tid at kalechen er blevet fikseret med en uoriginal tagrende i aluminium. Men man kan se at de oprindelige tagrender har været der - de er boret af.



Bilen har alle de typiske danske detaljer - og de fleste er der. Det er som det skal være!

Motoren sidder fast, men har jo heller ikke været startet i 29 år. DZ 04430 er den oprindelige fra Sydhavnen, som bilen altid har kørt med.

Nederst ses den stolte ejer - tændt på at komme igang med det spændende projekt!



Cabrio-coach’er i Danmark

Fra Eugenios utrættelige indsats i Toldvæsenets arkiver kendes til 8 cabrio-coach’er, der har kørt i Danmark. Nogle få af dem vides der lidt mere om fra andre kilder. Det drejer sig om 3 stk. 11 Sport, 4 Normaler samt en 15six. Desuden har vi én uidentificeret bil i 1949, med et mærkeligt stelnummer – men den er næsten sikkert identisk med én af de andre.

Den tidligste er en 11 Sport, stelnummer 403.075, der blev indregistreret i november 1938 til arkitekt Arne Ludvigsen. Hvis noget ringer, så er det selvsamme Ludvigsen, der var første ejer af den 11 Sport Cabriolet, som i dag ejes af Niels Viggo Skovgaard. Ludvigsen kørte Europa rundt i cabrioletten, en historie der er grundigt beskrevet i Attraction nr. 232. Efter hjemkomsten blev cabrioletten altså blevet skiftet ud med en 4-dørs åben bil!

Vi bliver lige ved Sporterne. En søsterbil, med stelnummer 403.074 blev nogle måneder senere registreret til en Ellen Ludvigsen i Skovshoved. Meget tyder på, at der er tale om Arne Ludvigsens bror Børges kone, der ifølge overleveringen skal have haft en slemt færdselsuheld med bilen. Disse to Sporter figurerer begge som ”Cabrio-sedan’er” i toldarkiverne, men ikke i Citroëns fabriksprotokoller, hvor den ene er identificeret. Så om de er importeret som åbne biler, eller ombygget her i landet er uvist.

Den tredje Sport er en smule mystisk – vi har modstridende oplysninger om

første registreringsdato, men bilen er fra 1939 og har stelnummer 442.532. Den er blot benævnt ”coach” hos Toldvæsenet og har været en afgiftsfri bil tilhørende Rigspolitiet. Bilen kan have været brugt, da den blev indført.

Og så har vi en mystisk bil fra toldarkiverne. Den er opført med stelnummer ”3809” og motornummer ”3807” – og som en 5-personers cabrio-coach fra 1938. Indregistreringen er fra Kolding i 1949, og det er *ikke* en førstegangsregistrering – bilen kan derfor nemt være én af Normalerne, for vi har ikke ret mange oplysninger om deres senere historie i Danmark. Men er den ikke dét, er det totale antal danske cabrio-coach oppe på 9.

Lidt for sig selv står den 6-cylindrede, med stelnummer 699.492. Vi har lidt forskellige oplysninger om den – både fra Toldvæsenet og fra Citroëns Danmarks analer. Bilen er fra 1950 og ombygningen til cabrio-coach skulle ifølge pålidelig kilde være foretaget hos Citroën i København. Bilen var uden afgift registreret til en fabrikant i Hellerup, som brugte den til en længere tur til

Afrika og ingen skal have set den siden. Det kan være vi en dag har flere oplysninger og kan skrive den historie – her og nu lader vi den ligge og nøjes med at konstatere, at bilen på et tidspunkt har været her i Danmark.

Og så er der de 4 Normaler - se skemaet nedenfor...

Hans-Henriks (132.935) er altså både den eneste overlevende danske cabrio-coach, og den eneste bil, hvor vi med sikkerhed ved at den er bygget hos AEAT.

De to næste, som er ældre, men indregistreret senere, har vi ingen data på – bortset fra oplysningerne om første indregistrering.

Til gengæld findes der nogle fotos, som næsten sikkert må være af den sidste (132.341). Se næste side. Kigger man nærmere på billederne af den, kan man se at der er tydelige forskelle på kaleschens udformning sammenlignet med AEAT-bilen.



4 danske 11B Normale cabrio-coach - alle af årgang 1938

Stelnr.:	1. indregistrering:	1.ejer:
132.935	3. februar 1939	Arkitekt Kaj Gottlob, København
132.322	24. marts 1939	Autoforhandler Svend Petersen, København
132.488	24. april 1939	Fru Henriette Christiani, Frederiksberg
132.341	26. august 1939	Læge Aage Busch, Låsby.



Dette foto af Frederik den Sjettes Kro ved Århus, som stammer fra Århus Kommunes Billedsamling, er angiveligt taget i 1939. Mon ikke det er Aage Buschs cabrio-coach, der holder parkeret? Læg mærke til at kalechen ikke når helt ned til tagrenderne – herved adskiller den sig fra AEAT-bilen. I Toldvæsenets arkiver kan vi følge bilen til Nordjylland, nærmere betegnet Skive og Løgstør 1945.

De to andre fotos viste vi i Attraction nr. 174 – for lidt over 20 år siden. Hans-Henrik havde lånt dem af Poul Anton Carlsen fra Struer, der ejede bilen omkring 1955-56. Da vi ikke har billederne mere, har jeg måttet scanne dem direkte fra klubbladet – så bær lige over med kvaliteten. Det sjove er jo her, at det skulle være meget meget mærkeligt, hvis ikke det er selvsamme bil; altså 132.341! I mellemtiden er skærmene malet i en mørk farve. Bilen blev hugget op.



Citroën i Sydhavnen

Ikke alle 8 cabrio-coacher er blevet solgt som sådan fra Citroën. Af gamle regnskabsrapporter fremgår det, at der er solgt 3; en Sport i 1938 og to Normaler i 1939. Én af Normalerne er jo helt sikkert 132.935. Spørgsmålet er, om de resterende er solgt som almindelige, lukkede biler og f.eks. ombygget til cabrio-coach på danske karrosserifabrikker, måske efter ordre fra forhandlere (når nu det ikke er importøren).

I regnskabsrapporterne figurerer endnu en Sport, som har været på lager den 31/12 1939. Det kunne være politibilen, der i Toldvæsenets analer er noteret som værende af årgang 1944.



Danskbyggede cabrio-coach?

Tilbage i 70'erne skulle Jan Bischoff, som i dag er medlem af TAD, have lavet nyt indtræk i sin Ford A. Han henvendte sig til det dengang stadig eksisterende karrosseri- og saddelmagerfirma Brødrene Glad på Gammel Kongevej i Kø-

benhavn. Jan husker med bestemthed, at der i kontoret hang et fotografi af en 4-dørs Citroën 11 med kaleche. Så det må være mere end sandsynligt, at den også har været bygget der – Brødrene Glad byggede kalecher på masser af danske biler.

I Citroëns produktionsbøger i Frankrig, er 132.935 den eneste hvor det er anført, at bilen er lavet hos AEAT. Jeg har fundet de fleste af de øvrige, men her står der ingenting; bilerne figurerer som helt almindelige Berliner. Meget tyder derfor på at det kun er Hans-Henriks bil, der er indført som cabrio-coach – de andre er højst sandsynligt lavet i Danmark. Måske hos Citroën i Sydhavnen, eller hos firmaer som Brødrene Glad, eventuelt efter anvisninger fra Citroën.

Det er selvfølgelig teori, indtil det er bevist. Men der er en lille ting, der understøtter den. Blandt de 4 Normaler er AEAT-bilen den nyeste, indført et par måneder senere end de tre andre. Men alle tre er indregistreret senere end den, og har befundet sig i Danmark i betydeligt længere tid før første indregistrering. Lægebilen fra Århus i næsten et år.

Det giver altså mening, når man tager tidens forhold (Valutacentralen!) i betragtning. Hvorfor importere noget, der kunne laves i Danmark - og med dansk arbejdskraft? Der har sikkert været mange penge at spare!

Skal der teoretiseres lidt mere, så er der intet til hinder for at 132.935 kan have været brugt som model for de andre. AEAT-bilen kan passende have været genstand for studier af de for-

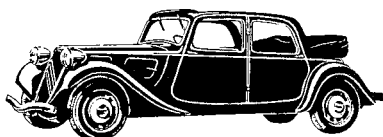
skellige ændringer, som har været nødvendige, når der skulle blødt tag på den selvbærende bil.

Lidt konstruktionsdetaljer

Der er lavet tværgående karrosseriforstærkninger fra midt på B-stolperne, ned og via trekant over til den modsatte side. Under vognbunden er 4 store træklodser boltet til denne forstærkning for at stive ekstra af. Indvendigt er forstærkningen "jævnet ud" med nogle trekantede stykker træ. Karrosseriet er selvfølgelig også forstærket foroven med en ekstra plade indvendigt langs kalechekanten, desuden er hattehylden modificeret. Ikke alle og enhver kunne få lov til at foretage en så omfattende ombygning, uden importørens (og selvfølgelig bilinspektionens) godkendelse af konstruktionen.

Den enorme kaleche er heller ikke ligefrem simpel. Den bageste del af stativet minder noget om de almindelige cabrioletters, men kan ikke glide i karrossen, hvorfor der er et ekstra led. Længere fremme sidder et par todelte bøjler, som svinges ind i hinanden og danner en tværstang, der holder kalechens forreste del. Normalt sidder kun et sæt af disse bøjler, men på 132.935 er der to. Det har krævet noget mere end et hurtigt snuptag at åbne og lukke for udsynet til himlen...!

-jmn.



Den tværgående forstærkning, delvis pakket ind i træ - samt de store træklodser i vognbunden.





Til ICCCR

Eller: "Historien om en omvej..."
Af Jens MN.

Årets absolut største og vigtigste internationale Citroën-begivenhed 2012: Det 15. ICCCR i England. Som bestyrelsesmedlem i ACI har jeg i flere år fulgt forberedelserne på tæt hold og været i jævnlig kontakt med arrangørerne. ACI administrerer Citroëns internationale sponsorbudget på ca. 36.000 euro om året, og hvert år udvælges et arrangement, der ophøjes til "Event of the Year". I 2008 var det ICCCR'et i Rom, 2009 var det store TA-jubilæumstræf i Arras, 2010 "Citroën-Story" i Zolder i Belgien og i 2011 var det 2CV-verdens-træffet i Frankrig. ACI spiller en stadig større rolle i at kvalitetssikre træffene, både ved at "overvåge" forberedelserne og ved at viderebringe arrangørernes (og deltagernes) erfaringer og kontakter. I ACI stiller vi forskellige krav

om ting, der skal være i orden, som forudsætning for at kontanterne bliver udbetalt. Det kan være alt fra træffets organisation, hjemmeside eller overnatningsmuligheder for deltagerne. Alt det er med til at sikre bedre træf.

Og alt var mere end i orden i Harrogate, så der var kun grund til at glæde sig! I lang tid i forvejen havde arrangementsgruppen, med Nigel Wild og Mick Popka i spidsen, styr på den mindste detalje - og de kunne også håndtere en flytning af selve stedet, kun et år før selve træffet. Det er nok svært at gøre sig begreb om det enorme arbejde, det har været at få dette ICCCR på benene.

Alt var klart og chekket, da vi onsdag morgen forlod Søborg, med kurs mod Rotterdam og færgen til Hull i Nordeng-

land. Vi = Eugenio, Henrik J., Bjørn Mogensén og undertegnede - i hver sin bil, for det handler jo om at få bilerne med!

Vi havde planlagt en tur med god tid; en overnatning undervejs til Rotterdam og kørsel på mindre veje. Det skulle vise sig at være en god idé. Bjørns bil drillede og satte ud, tydeligvis på grund af en kombination af flere småfejl, så vi kunne hygge os lidt med det mekaniske undervejs. Men - vi ankom i fin stil til færgen, torsdag aften efter en dejlig tur - knap to timer før chek-in!

Jeg synes jeg havde styr på alt, men undervejs, hvor der var tid til at tænke sig om, kom jeg i tanker om at mit pas lå hjemme i skuffen. Ikke godt, men vi er jo i 2012, et pas er et stykke papir, og jeg havde jo alle mulige andre papirer



Tur i fin stil fra Søborg til Rotterdam.
Der blev puslet om Bjørns Normale, med både kunstigt åndedræt i begge ender - samt Kondivand. Gradvist hjalp det, og bilen endte med at køre rigtig godt på resten af turen!



Aftenstemning i Rotterdam. Bil og færge, umiddelbart før afgang – i forskellige retninger!



Det søde campingliv i Harrogate!

med. Desværre var damen fremme ved billetlugen af en ganske anden mening! No passport, no go!

Hun var absolut klar i spyttet! Så for mit vedkommende var der bare ikke andet at gøre, end at foretage en U-vending - de andre tog færgen...!

I stedet for at føle mig dum, hvilket jo er nærliggende, nød jeg turen tilbage til Danmark - min meget gamle bil spandt som en kat i galop alle 900 km hjem ad motorvejen. Ikke så meget som en skrue, der skulle strammes. Jeg landede i Søborg fredag eftermiddag kl. 15.30 og havde endda fået 7 velsignede timers søvn undervejs.

Da jeg kom hjem spurgte Mette selvfølgelig om flere ting; men også om bilen

havde kørt godt. Den ryster lidt, når den kommer over 80. "Ja, hvem gør ikke det?" lød det prompte svar.

Passet lå i skuffen. Herefter var det bare at tænde computeren og få købt en flybillet, for jeg var jo på vej til et ICCCR! Og selvom jeg igen måtte en tur omkring Holland, så lykkedes det. Jeg landede i Leeds kl. 12.45 lørdag, blev hentet af Eugenio, og befandt mig på træffet en halv time senere.

Det eneste jeg i grunden gik glip af, var et delegeretmøde i ACI lørdag formiddag, men Eugenio var så venlig at træde i stedet. På mødet blev det endeligt besluttet at næste ICCCR (2016) finder sted i det nordlige Holland!

Ellers var det bare at nyde et virkeligt

velorganiseret træf i et for stedet exceptionelt godt vejr, helt uden regn! På siderne her ses nogle billeder...

Jeg tog hjem mandag morgen. De andre fortsatte til Skotland på nogle dages ferietur - som de har lovet at skrive mere om til næste blad!

Nu kan man så glæde sig til næste ICCCR i 2016. Selvom det sikkert ikke bliver nødvendigt, tager jeg nok passet med...



-jmn.

