



**ATTRACTION
306**

53. årgang · April 2015 · Citroënklubberne 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, M: 20 32 87 09.

e-mail: hanshenrik@mail1.stofanet.dk

Sekretær:

Benny A. Jensen

Vingetoften 114,

2730 Herlev.

Tlf: 23 21 10 46.

e-mail: benny.jensen@cookmedical.com

Aktiviteter - øst:

Jørgen Hove

Julius Thomsens Gade 16, 2.th,

1632 Kbh. V. Tlf: 40 20 40 18.

e-mail: tad@7-11-15.dk

Aktiviteter - vest:

Finn Lyster

Smedebakken 26,

8630 Them.

Tlf: 86 84 72 49.

e-mail: finn-lyster@mail.dk

Aktiviteter:

Klubbibliotek, arkiv og butik:

Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle.

Tlf: 75 83 00 49.

Værktøjsudlån - øst:

Torsten Laursen Vig

Tårnvang 13, 4000 Roskilde.

Tlf: 30 30 56 36.

Værktøjsudlån - vest:

Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle.

Tlf: 75 83 00 49.

Vognregister:

Torsten Laursen Vig

Tårnvang 13, 4000 Roskilde.

Tlf: 30 30 56 36.

Klubbens bankoplysninger:

Nøresundby 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:

Klubblad og hjemmeside

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. juli 2015.

Deadline til næste nummer: 1. juni!

Medlemsbidrag er mere end velkomne!

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



www.traction.dk

Fra formanden

Jeg skriver disse linjer i starten af marts: på nuværende tidspunkt har vi et bud på hvor sommertræffet skal holdes. Normalt er der ikke være noget problem i det, 3-5 medlemmer bliver enige og danner en arbejdsgruppe.

Denne gang er det lidt andelede, gruppen består kun af én person som endda lige er blevet medlem af klubben!

Det er Bjarne Grønholt fra Stenstrup på Sydbyn, som gerne vil være primus motor på sommertræffet. Det siger sig selv, at han har brug for hjælp; det er ikke rimeligt at han skal være helt alene med opgaven. Derfor har jeg været på jagt for at finde medhjælpere til projektet. Desværre med ringe resultat.

Jeg er sikker på, at når bladet er udkommet, har jeg fundet en løsning på problemet.

Der er mange medlemmer som er meget engageret i klubben, og andre som er lidt mindre aktive. Her er en appel til dem som er mindre engageret: Det vil være fint, hvis I en gang imellem gør noget aktivt. Ikke at I skal kaste jer ud i et kæmpe træf eller noget andet stort, men at f.eks. åbne garagedøren for os andre ville jo være fint...

Tordenskjolds soldater gør alligevel deres indsats, og det mærkes tydeligt i klublivet.

Og NU er vi ude at køre igen!

Vi ses derude!



Eugenio Lai

Nye medlemmer

Geir Foss
Skogvokterveien 21, 4325 Sandnes,
Norge.



Johnny Rosendahl
Sdr. Villavej 23, 7100 Vejle.

11BL 1949, stelnr. 518.279. Bilen har tidligere tilhørt Erik Knudsen i Aalborg.



Kim Rich
Brostykkevej 14, 2650 Hvidovre.
11BL 1954, T18.501

Bilen er importeret i august 2007. Sidste ejer var Per Nyborg fra Nørresundby, fra september 2011 til nu.

Kim fortæller at han har flere veteranbiler, men at Citroën'en er købt fordi han synes det er den smukkeste bil der er lavet. Han laver selv stort set alle sine biler selv og er også godt i gang med Citroën'en, så den kan være helt klar til sommer.



Henrik Hagerup
Kvægenbjergvej 5, Såby, 8752 Østbirk.

11BL 1947, stelnr. 464396.

Karosserinummer: AJ 6126

Bilen har tidligere været ejet af Asbjørn Nors Hansen i København. Den blev hentet på Fyn; det er ca. 15 år siden, se på den første billede, dateret 2001. På det anden billede ses bilen som den stå i dag.

Henrik fortæller at han har været bidt af en gal Citroën hele sit liv. Han har i en periode været formand for Dansk Citroën klub i Østjylland, og i tidens løb bl.a. været ejer af 49 A-modeller og mange andre Citroën'er.

Lige nu har han så en C3, en varmgalvaniseret 2cv, en Fiat Ducato autocamper, foruden dette Traction projekt.



Bjarne Grønholt
Nørregårdsvej 22, 5771 Stenstrup.
11BL 1938, A32-998.

Fra redaktionen

I den senere tid er det lykkedes mig at bruge rigtig megen tid på mit bog-projekt, om TA i Danmark. Ca. 300 sider er nu helt færdige. Det er enorme mængder materiale jeg har haft fat i - og samlingen af Citroën-salgsbrochurer har flere gange været ude af reolen. Og så kom jeg en dag til at tænke over én af de gamle idéer, som Peter Juel og jeg fik til bladet: At fortælle TA's Danmarkshistorie, men belyst gennem salgsbrochurerne. En lidt speciel indgangsvinkel, men nu synes jeg det skulle prøves. Som så ofte før får man en ny forståelse, når tingene ses i en ny sammenhæng. Det var sjovt at skrive artiklen.

- jmn.



Sommertræf 2015

Sidste nyt - langt efter deadline!

Det ligger nu fast, at sommertræffet bliver i Svendborg, den 21-23. august!

Vi skal bo samme sted som i 2007, nemlig på Hotel Christiansminde. Men derudover bliver det jo nok et ganske andet træf, med nye ture til spændende steder.

Træfgruppen består indtil videre af Bjarne Grønholt, Finn Lyster og Eugenio Lai, men der er masser af plads til flere glade arrangører!

Invitationerne bliver udsendt i slutningen af april. Det er lidt senere end vi plejer, så hermed en opfordring til at alle noterer datoen nu - og reagerer med en ikke alt for sen tilmelding, når I har fået invitationen!

Så snart der er nyt at fortælle, vil I kunne finde det på klubbens hjemmeside.

Vi glæder os til et dejligt Sommertræf!

På vegne af arrangementsgruppen
Eugenio.



Liste over kommende arrangementer

Fredag den 10. april kl. 20.00:
Klubmøde i Roskilde - sæsonens sidste!

Søndag den 19. april:
Forårsklargøring af bilerne - Thomas Bødskers værksted i Roskilde. Kom mellem kl. 9 og 11.

Torsdag den 23. april fra kl. 17.00:
Klubmøde hos Niels Jessen i Padborg - tilmelding på tlf. 74672045 eller 27677605.

Lørdag den 2. maj:
Skovtur på Sjælland. Mere info på hjemmesiden.

Weekend 15-17. maj:
Svenska B11-klubbens sommertræf i Ronneby.

Weekend 30-31. maj:
Madpakketur på Fyn og Taasinge. Arrangeres af Lena og René Christensen og Henrik Rasmussen. Tilmeldingsfristen er overskredet.

Søndag den 7. juni, kl. 10-17:
Fransk Biltræf på Gavnø.

Lørdag den 20. juni:
Køretur i Sønderjylland. Tilmelding til Preben Nottelmann, tlf. 74585080 eller Jørgen Krogh, tlf. 20484858.

Weekend 21-23. august:
Sommertræf 2015 i Svendborg!

Mange flere detaljer og meget mere kalender på:

www.traction.dk



Værkstedsdag hos John



Socialt samvær anno 2015 - eller er vi i gang med klubbens facebookside?

Tekst og foto: jmn.

Jeg ved ikke hvor mange år i træk John Reeel har lagt hus og frikadeller til. Men 7. marts var vi igen et antal medlemmer samlet til værkstedsdag i kælderen hos John. Der er set eksempler på større arbejds-
ver, men der blev da kigget lidt på gearkasse, olie- og benzinpumper og andre livsvigtige komponenter.
Her er et par billeder fra dagen - og endnu en gang tak til John!





Siden sidst har John malet sin 11 Sport, der før havde en lidt ubestemmelig blommefarve. Nu er den en lidt ubestemmelig lyseblå/grøn – ikke original, men til gengæld yderst typisk for bilerne i halvtredserne og tredserne. John har selv sprøjtet bilen i carporten - med et fantastisk flot resultat!



Billed-Bladet 1949

En formiddag i slutningen af januar sad jeg og skrev på en tekst om efterkrigstidens brugtvognspriser og sortbørshandel. Her kom jeg i tanker om billedet til højre (Foto 1). Det ville jo være flot at kunne illustrere historien med et billede af sortbørskongen ("Edderkoppen") Svend Aage Hasselstrøms bilforretning på gammel Kongevej, og så ovenikøbet med en Citroën på!

Jeg fandt det da også, i ret dårlig kvalitet, nemlig i Attraction 153 fra 1987. Det stammer fra et udklip af Billed-Bladet fra 1949, som vi dengang havde lånt af Karsten Skovsen fra Grenå. Det var svært at se, men i 1987 havde vi da bemærket, at der var tale om en Normale med pilotehjul og at den havde smalle skærme.

Lidt senere på dagen snakkede jeg med Eugenio i telefonen – i mellemtiden havde jeg kigget lidt nærmere på billedet. De små aluminiumsbeskyttere som ses på bagskærmen passer ikke til de brede skærme der ellers hører til pilotehjulene. Pilotehjul – smalle skærme. Ja, og så var der lige et par ting mere, som gjorde mig helt sikker: Det er et billede af Eugenio Cabriolet!

Ikke mange minutter efter vores telefonsamtale fik jeg en mail fra Eugenio med et nyt billede. Samme bil, samme sted, samme tid! Og link til hele historien fra Billed-Bladet 1949.

På billede 2 kunne vi så blive helt overbeviste om, at det kun kunne være Eugenio bil, som i virkeligheden er en 37'er, der på et meget tidligt tidspunkt

fik eftermonteret pilotehjulene. Især én ting fjernede den sidste tvivl: Bilen manglede jo chevron'erne. Selvfølgelig. De var jo blevet pillet af af godsejer Kaj Jornil, der ejede bilen i 1947-49 – dette er dokumenteret med adskillige billeder. På billederne fra Billed-Bladet kan man desuden se, at bilen har prøveplader på, hvilket også passer fint med at den fandt en ny ejer i juli 1949!

Billederne var selvfølgelig ikke videre brugbare i den kvalitet som vi fandt på nettet. så vi var begge mere end tændte på tanken om at få fat i de rigtige originalfotos. Billede 1 har på et tidspunkt omkring årtusindskiftet været brugt i DSB's kundeblad "Ud & Se" – så måske var de til at finde? Jeg ringede til Billed-Bladet.

Jeg blev stillet om til Lena Jørgensen i arkivet, som var yderst hjælpsom. I første omgang fik jeg oprettet mig som bruger på Aller Media's billeddatabase, AllOverPress, men her lykkedes det ikke at finde billederne. Men i Billed-Bladets arkiv fandtes alle de gamle numre, og Lena Jørgensen var så venlig at lave nogle rigtig gode scanninger – så nu kan billederne nydes her!

Idag ser hele området noget anderledes ud – på hjørnet ved Banegraven ligger Imperial og det er svært at forestille sig, at bebyggelsen en gang bestod af diverse træskure og cowbofacader!

Det siger selvfølgelig sig selv at begge billeder også kommer med, når min bog en skønne dag er færdig.

Tilbage til Eugenio bil. Som Eugenio skrev: Nu mangler vi bare at finde en salgsannonce, måske fra Hasselstrøms forretning. Det kunne så godt være denne her:



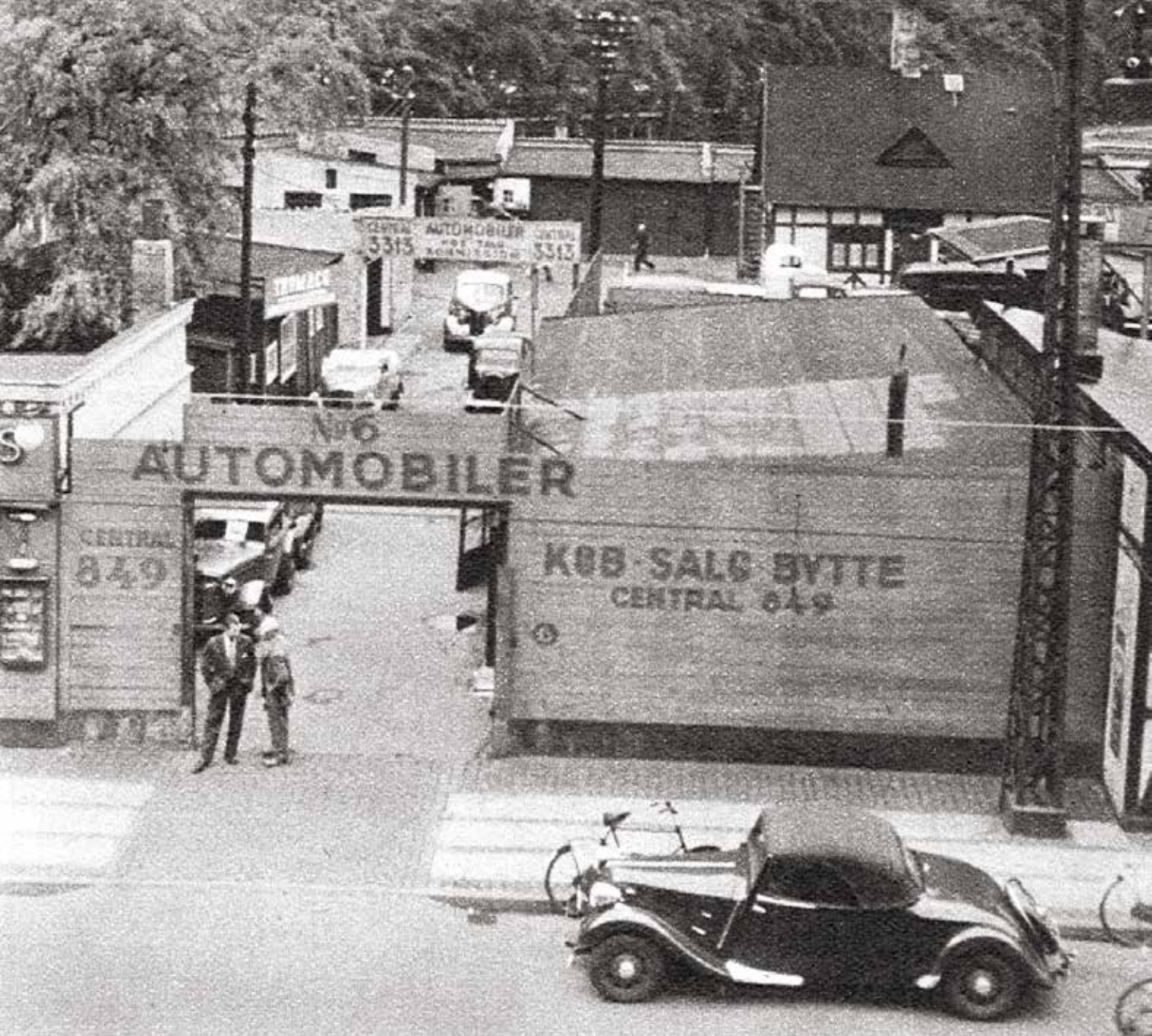
Over for Axelborg, står der. Det er jo lige om hjørnet, så selvom det muligvis ikke er Hasselstrøms bilforretning, så er det jo nok Eugenio bil annoncen handler om. Den stammer fra Politiken, den 29. juni 1949 – og den 13. juli bliver bilen indregistreret til en fuldmægtig Svend Frederiksen fra Nykøbing F.

Uanset hvad, så kan der lægges endnu et lille kapitel og et par billeder til historien om Eugenio bil, der i forvejen, uden sammenligning, er Danmarks mest veldokumenterede Cabriolet!

-jmn.

Foto 1, i fornuftig kvalitet, scannet fra det gamle nummer af Billed-Bladet.

Foto 2 ses på næste side...





På foto 2 ses det tydeligt, at chevron'erne mangler og at nummerpladen er lys - altså en prøveplade. Man kan også ane de små positionslys øverst på forskærmene - som genfindes på billeder af bilen fra Kaj Jornils ejertid.

Oh ja, vi er nogle nørder – vi ved det godt!

Hele historien fra Billed-Bladet, der blev skrevet efter anholdelsen af Edderkoppen, kan ses på denne hjemmeside:

dobbeltdanmark.dk



Billed-Bladet, 7. juni 1949. Pris: 40 øre.



Den nye "7" ved lanceringen i Park teatret, København, september 1934. Publikum studerer bilen og den store, flotte salgsbrochure, der var den første på dansk.



Salgsbrochurer

I flere år har det været tanken, at vi skulle lave en artikel om TA-salgsbrochurer. Bilbrochurer er et samlingsobjekt. Efterhånden er de mest sjældne, også til Citroën'erne, gået hen og blevet temmelig dyre, som så mange andre ting. Det kan jo være lidt trist, men på den anden side er det jo ret forståeligt, for ud over at de ofte er smukke tryksager, så fortæller de jo historie! Og det gør de på flere niveauer.

Brochurerne er i sig selv historie, alene fordi de er gamle. Udgivelserne afspejler skiftende tiders måde at sælge varen på, og selvfølgelig også varen; bi-

lerne. Det grafiske design fortæller om hvad der var moderne på forskellige tidspunkter, og hænger ofte tæt sammen med stilarter indenfor andre områder, f.eks. tøjmode, arkitektur eller andre kunstformer. Nogle af de flotteste Citroënbrochurer fra 30'erne er i ren-dyrket funkisstil, med klar reference til Bauhaus-skolen. Andre er mere konservative, andre igen er meget spartanske, måske fordi de er lavet i en tid, hvor det skulle være så billigt som muligt.

Brochurerne fortæller selvfølgelig også meget om bilerne. Hvad der var særligt ved Citroën, og hvilke egenskaber,

der ifølge Citroën selv var de vigtigste argumenter for at vælge deres biler. Naturligvis fortæller brochurerne også en masse om hvordan de forskellige modeller så ud på forskellige tidspunkter, selvom lige netop dét med modeludviklingen skal tages med forbehold: Det var ikke altid de nyeste billeder, der blev brugt. Mange af dem blev genbrugt flere år, og var der større ydre forskelle på bilerne, blev kun de mest iøjnefaldende retoucheret ind.

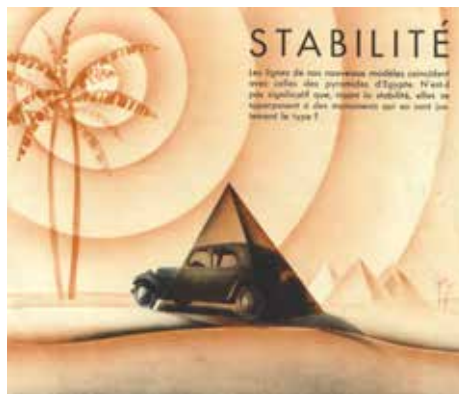
Mange af brochurerne er små kunstværker fra den tid hvor trykningen var håndværk, med de forudsætninger

eller begrænsninger der ligger i det. Oftest blev datidens brochurer trykt i sort, suppleret med én enkelt "stafagefarve". Hver farve blev trykt med sin trykplade, én ad gangen. At trykke i 4-farve var både besværligt, og alt for dyrt! Idag er farve ikke stort dyrere end sort/hvid; man mailer jo bare en pdf-fil til trykkeriet og alt foregår digitalt.

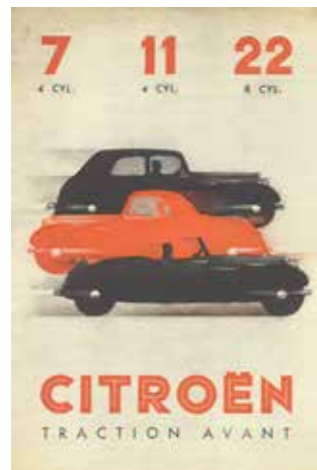
I det følgende tager vi en tur gennem Danmarkshistorien 1934-57, mest illustreret med danske brochurer. Men det ville være synd, hvis man ikke også tog et par af de flotteste eksempler med fra de franske, også for at supplere historien.

1934

I Frankrig, hvor de første model 7 blev lanceret i slutningen af april 1934, blev der i løbet af året udgivet adskillige flotte brochurer, efterhånden som de forskellige modeller kom frem: 7 Berline, 7S (som blev kaldt "7 Sport"), Cabrioletter og Coupéer, Familialer, Normaler, for ikke at snakke om den store 8-cylindrede model 22. Mange af brochureerne er utroligt flotte og modernistiske, og nogle af dem blev endda trykt i farver. Men vi så dem ikke i Danmark.



Flot funkis-grafik fra franske 1934 brochurer! Den mere klassiske tegning af 7'eren til venstre er lavet af Pierre Louÿs, der også tegnede mange Citroën-plakater i 20'erne og 30'erne.



Teknikeren

4 valvsøjler Hjul

Affjedring ved Transverseroger

Bremse på bremser

Arbejdsbremse „Rovering“ Differential

Hydraulisk Bremse

Tappert Motor ryktagt eller Frihængt

„Fuldvæls Kæde“

Den mest økonomiske Vogn

Brændstoftank 9 liter pr. 100 km.

Vægt 800 kg. (inkluderet Vægtbæring og minimal Gennemsnit)

Højhjul 100 km. i Timen

CITROËN

I alle sin Konstruktion og indtil de mindste Detaljer er den nye „Citroën 7“ lerd af alle eksisterende Vogne. Den nye „Citroën 7“ besidder alle de sidste tekniske Nyheder, den sælges til en lav Pris, er økonomisk i Brag og har et særegt elegant Udseende. Den nye „Citroën 7“ er Vognen, der passer for alle.

Motor og Færdigheds.

Motor: Fuldvæls Kæde 4 Cylindre 12.000 Cylindere
effektive 1000 og 1/2 Hesteværdi, effektive 100, 100, 100

Guldvæls og Differential: Guldvæls og Differential
indtil de sidste i Konstruktion Forbedret direkte
med Motor, Vælskassen er automatisk og har

Indtil nu har ingen andre Biler haft en så god
Guldvæls og Differential som den nye Citroën 7. Den
nye Citroën 7 har en så god Guldvæls og Differential
som ingen anden Biler har haft. Den nye Citroën 7
har en så god Guldvæls og Differential som ingen
anden Biler har haft. Den nye Citroën 7 har en så
god Guldvæls og Differential som ingen anden Biler
har haft. Den nye Citroën 7 har en så god Guldvæls
og Differential som ingen anden Biler har haft.

Affjedring ved afhængige Hjul og Transverseroger.

Den nye Citroën Affjedring med afhængige Hjul
og Transverseroger er i sin Konstruktion meget
enkel og meget sikker og meget billig. Affjedringen
er i sin Konstruktion meget enkel og meget billig.
Den nye Citroën Affjedring er i sin Konstruktion
meget enkel og meget billig. Den nye Citroën
Affjedring er i sin Konstruktion meget enkel og
meget billig. Den nye Citroën Affjedring er i sin
Konstruktion meget enkel og meget billig.

Indeholder alle de nye Nyheder i den nye Vogn.

Indeholder alle de nye Nyheder i den nye Vogn.
Indeholder alle de nye Nyheder i den nye Vogn.
Indeholder alle de nye Nyheder i den nye Vogn.
Indeholder alle de nye Nyheder i den nye Vogn.
Indeholder alle de nye Nyheder i den nye Vogn.
Indeholder alle de nye Nyheder i den nye Vogn.

Den første

Den første brochure med dansk tekst var i stort format, trefløjet med tryk i sort og rød, og udkom op til den stærkt forsinkede introduktion af model 7. På grund af vanskelighederne med Valuta-centralen og forhandlingerne om dansk samleproduktion, blev introduktionen jo udsat, helt til september.

Brochuren var ikke specielt dansk, men simpelthen bare en oversættelse af en tidligere fransk brochure, der i øvrigt findes på mange forskellige sprog. Det er franske billeder, fotos, der er retoucheret så kraftigt, at det ligner tegninger, og selvfølgelig er der kun én model: 7

Berline. På det største billede af bilen, et billede der også blev brugt til pressen og som allerede havde været offentliggjort mange gange, også i Danmark, er bilen vist med kunstsotag. Altså et helt tidligt billede af en model 7A. Men selv da de allerførste biler begyndte at komme til Danmark, var 7A forlængst blevet afløst af model 7B, og alle bilerne havde tag af stålplade.

Brochuren blev udleveret til gæsterne ved den store "Lancerings-forestilling", den 7. september 1934 i Park Teatret i København. Indholdet i brochuren fortæller naturligvis pædagogisk om alle

de nye principper i bilens konstruktion, der jo var helt forskellig fra alt hvad man tidligere havde set. Og der er heller ingen tvivl om, at bilen på dét tidspunkt var så anderledes og mærkelig, at det var nødvendigt med forklaringer!

På forsiden finder vi et slogan, som Citroën med rette kunne anvende i de 20 følgende år: "Verdens mest moderne Vogn".



Det er i saadn et Hundevej, man skal prøve en Bil...

● Paa gode Veje
 kører alle Vogne ret og sikkert.

● Det er paa vaade Veje,
 i Isfærd Fær, paa Sand- og Grusveje, i Sneedriver og paa lignende Yde en Vitarer, men det gæver af Automobil.

● Med den forhjulsdrevne Citroën
 kan De paa saadanne Veje holde stor Gennemsnitshastighed uden at risikere noget og uden at lide svædt. De kan altid føre Deres Vogn, hvor De ønsker. De kan tage Kurvene og enhver uventet Situation med en Fart, som vil føle andre Vogne til at skide ud eller valse.

De har måske lært til i mange Aar, men kender De den Sikkerhedsfølelse, som en Kæbter under voldsomme Forhold i den nye Citroën kender? Prøv det!



Citroën Berlin "7" og Berlin "11 Sport", 3 Personer,
 Ny Model for 1934: Berlin "11" (med 1111 cm³ motor), som driver sig (motor) i 1111 cm³. De Specifikationer kan findes i Bil.

April 1936: "Hundevejsbrochuren"

De første 11'ere i Danmark var 11 Sport: Model 7S/11AL, som dukkede op omkring december 1934. I maj 1935 lanceredes model "11 Sedan", ikke Normaler som man kunne tro, men derimod de lange Limousiner og Familialer. I sommeren 1935 kom så 11 Sport som Cabriolet til, og dét var så modeludvalget i den periode. Ingen Normaler.

I København havde Citroën som importør i 1934 nedlagt deres egen salgsafdeling på Vesterbrogade og overladt eneforhandlingen for København til Svend Petersen på Strandboulevarden 91, hvor han havde en stor og moderne tankstation og værksteder. Svend Petersen havde fra 1935 salgsafdeling på Toldbodvej (som senere blev omdøbt til Esplanaden). Forretningen blev indviet i maj 1935 og 11 Sedan introduceret ved samme lejlighed.

Siden introduktionen var markedsføringen klaret ved hjælp af annoncering. Men det er sandsynligvis på Svend Pe-

Hvorfor nøjes med en baghjulsdrevne Vogn naar den nye Citroën giver Dem:

- større Sikkerhed:** Forhjulene bærer Vognen, Tyngdepunktet er lavt, Bremsene hydrauliske, Chassis og Karoseri er ikke to sammensatte Dele, men eet Hele.
- samme Komfort som en større Vogn:** Fjedning med Torsionsstænger, Citroën's individuelle (patenterede) Hjul, Spjær hydrauliske Støddæmpere.
- virkelig Økonomi:** 7 i Berlin pr. 100 km for 11", 10 i for 111 Sport og 11 i for 111. Service-udgifter minimale. Lav Skat.
- fuldstændt Kvalitet:** Resultat af 2 Aars Erfaring, enhver Detalje er gennemprøvet.

Citroën-tjerne ved, at deres Vogn stadig er „2 AAR forud“

Citroën Sedan "11", 6 Personer og Familiale "11", 7 Personer
 De 7 Personer Limousine, som kan være 1100 kg og give mere Sikkerhed og Komfort end mange Vogne med Spjærkraft 1100-1200 kg.

tersens initiativ, at man i foråret 1936 udgav "Hundevejs-Brochuren". Den har forbilleder blandt de franske brochurer, trykt i sort og gul, og er sikkert blev udsendt i et enormt oplag. Folk kunne selvfølgelig hente den i Svend Petersens forretning, eller hos hvilken som helst anden Citroënførhandler i Danmark. Men der blev også annonceret for den i dagspressen, hvor brochuren kunne rekvireres via en lille kupon.

Brochuren indeholder ingen danske billeder, og flere af de franske fabriksfotos der er i den, er af tidlig årgang, hvor retouchøren har klaret modelændringerne: Malede kølergitre i stedet

for kromede, buede lytglas i stedet for flade etc. Motorhjælmene er til gengæld den helt gamle type. Men dét, der gør denne brochure særlig interessant er modeludvalget: Citroën har lige akkurat nået at nævne den helt nye model "11", altså Normalen. Og det må have været lige før deadline – for der er intet foto af den nye model. Til gengæld er Normalen med i skemaet med specifikationer på bagsiden.

Cabriolet fandtes kun som model 11 Sport - hverken 7'ere eller Normaler. På dette tidspunkt var der indført 12 11AL Cabrioletter, men kun få af dem var blevet solgt.

CITROËN'S enestaaende Præstationer paa Landevej

skyldes følgende Konstruktioner som kun findes forenede paa Citroën "7", "11 Sport" og "11":

Forlæbræk.	Tappertolmer.
Torsionsforing.	Afhængige Cyklindr.
Uafhængige Hjul.	"Monocoque" Stødstreker.
Hydrauliske Støtdæmpere.	Hydrauliske Bremser.
Mikrolo Supercomfort.	Forsættag.
Antiskid »STOP« Ringe.	Securitylight overblik.

CITROËN "7", "11 Sport" og "11"

er stadig i Dag

Verdens mest moderne Automobiler



Citroën Cahriollet 2-4 Personen

Et "Sporting" der ikke stans indskrænket af de stærke, nye og nye nye Citroën. Her er Citroën Sportingen 70, 1.

Citroën 1936... Et fuldentt Firkløver

Model	"7"	"11 Sport"	"11"	"11" lang
Karosseri	Berline	Berline Cabriolet	Berline	Sættan Kombilise
Hjulebredde	2,31 m	2,31 m	2,37 m	2,27 m
Indvendig Bredde	1,24 m	1,24 m	1,35 m	1,35 m
Indvendig Højde	1,22 m	1,22 m	1,23 m	1,23 m
Cylindervolumen cc.	1,6 l	1,9 l	1,9 l	1,9 l
Reserveforbrug pr. 100 km	9 l	10 l	11 l	11 l

*Indvendig Bredde er Citroën's tidligere indlydende Modeler var større U.S. Automobilhandler for Kunderne

SVEND PETERSEN

Sållingsgade 14, Toldbodvej 14, Telefon 300 og Central P&P

De kan selv inspicere sine Dømtende, Besøgt Dem til Hv.

Telefon

Ans. mellem K2. og K2.

Model og Prenter uden Fortsættelse for Dem. 1936-1937

Her ses alle "hundevjrs-brochuren's" 8 sider. Bemærk teksten nederst på side 3 - her annonceres Normalen som en ny model for 1936. Den lille brochure måler kun 14x11 cm.

Her er en svensk brochure fra lidt senere i 1936. Der er dansk forhandlerstempel (Svend Petersen igen). Den har åbenbart været udleveret i Danmark, til potentielle Normale-kunder - og det er jo også en Normale på forsiden.

Udsællings TOLDBODVEJ 14
CENTRAL 4983

Den framhjulsdrivna **CITROËN**
vår lida modværdige vagn

En af de flotteste af de mange små franske brochurer fra 30'erne er denne, fra 1937, med de søde små vignettegninger.

L'ESSAI

d'une Traction Avant
CITROËN





1937: Generalbrochure for 1938-modellerne

I slutningen af 1937 udkommer stor flot brochure, format 24x17cm, tryk i sort og blå. På dette tidspunkt er der kommet godt gang i salget i Danmark. Brochuren fortæller om bilernes tekniske avantgarde, nu også tandstangsstyretøjet, og er illustreret med situationsbilleder der fremhæver de køremæssige fordele i al slags vejr. De fleste billeder er franske; ét enkelt svensk. De forskellige modeller naturligvis også vist - igen med forældede billeder af tidlige biler, kun er delvist retoucheret, så man ikke lige ser, at det i virkeligheden er 1934-modeller. Og pilotøjulene er ikke kommet med endnu...

Den forhjulsdrevne **CITROËN** er stadig **VERDENS MEST MODERNE VOGN**

Di. kan klæbe
Køber ...
Vognen kan
aflyses
Ige ud ...

Derfor 240, 1000, 1500.

"MONOCOQUE" STÅLKARROSSERI

CITROËN HAR INTET CHASSIS. Vore Ingeniører har konstrueret et meget stift Stålskelet med en ganske sædvanlig Modstandskraft, men uligevel meget let. Citroën består ikke af et Chassis og et Karrosseri, som er sammenskruet med Bolte, men er derimod en Enhed af Staal, hvor Chassistrømmen er erstattet af et Stålskelet. Efter elektrisk Sammensvejsning af Karrosseripladerne danner dette et homogent Hele, som er 16 Gange stærkere og mere modstandsdygtigt end det Ensemble, Chassis og Karrosseri, der fra anden Side tillydes et Publikum, som desværre stiftet ofte bekymrer sig for lidt om Sikkerheden.

2

TANDSTANGSSTYRETØJET

Styretøjet paa 1938 Modellerne er særligt bemærkelsesværdigt ved sin store Præcision, som er uundværlig for hurtige Vogne. Præcisionen opretholdes ved Hjælp af en special Anordning, som forhindrer, at der fremkommer Slar. Dette Styretøj er saa let og behageligt, at selv 400-500 Kms. Kørsel ikke trætter Førem. Denne Konstruktion giver 55°, bedre Løstytelse end tidligere Styretøjkonstruktioner, og Førem behøver kun at anvende Halvdelen af den Kraft, som er nødvendig for at køre et hvilkenhelst andet Automobil.

Den forhjulsdrevne Citroën

Sedan "11"

Familiale "11"

Hjulafstand 3,27 m

Sedan "11". En meget rummelig Vogn, med rigelig Plads til 6 Personer. Afstanden mellem For- og Bagsæde er 1,2 m, og Hjulafstanden er 3,27 m.

Familiale "11". Plads til 3 Personer paa Forsædet og 3 paa Bagsædet og forsynet med 2 Klapstole. En meget økonomisk og komfortabel Familievogn. Familiale "11" leveres ogsaa med adskilt Førersæde.

Tandstangsstyretøj - Sikkerhed

10



1946-47- De første efterkrigsbrochurer

I de første par efterkrigsår var det kun model 11 Sport, der kom på markedet herhjemme. Et par enkelte 15six blev også solgt, men de 6-cylindrede blev ikke officielt introduceret, hverken i 1939 eller 1946.

De første efterkrigsbiler i Danmark overhovedet var Citroën 11 Sport og der var masser af kunder til bilerne! Den skrappe importregulering som kendetegner efterkrigsårene, var endnu ik-

ke for alvor slået igennem, selvom der i efteråret 1946 blev sat begrænsninger på – men først fra omkring 1. oktober 1947 gik salget i stå. De to år var absolutte rekordår for TA i Danmark med over 1000 solgte 11 Sport, svarende til næsten en fjerdedel af det samlede salg i Danmark!

Tallet i 1947 var ikke jævnt fordelt: I hele perioden fra november 1947 til og med april 1948, blev der kun solgt

10 biler! Der var reelt indført et import-stop, og det var umuligt at sælge personbiler i Danmark. Der blev da heller ikke lavet brochurer, hverken i 1948 eller 1949. Da importrestriktionerne i begyndelsen af 50'erne begyndte at lette, var der i mellemtiden kommet konkurrence fra de øvrige europæiske bilmærker - og salget af Citroën 11 som personbiler til privatkunder blev aldrig interessant igen.

Til venstre ses den første danske efterkrigsbrochure, udsendt på et tidspunkt i foråret eller sommeren 1946. Nøjagtig den samme brochure findes i øvrigt på svensk. Lyset og pariser-silouetten udstråler glæde og optimisme – det har været stort igen at kunne få biler fra det store udland, ovenpå den lange krig! Og måske er det denne stemning, der er årsag til at brochuren overhovedet blev lavet. På dét tidspunkt var der nemlig masser af kunder - langt flere end man kunne få biler hjem til!

Der er kun 4 sider i brochuren og blot et enkelt massivt retoucheret billede af en 11 Sport, med pilothjul og den gamle motorhjelme.

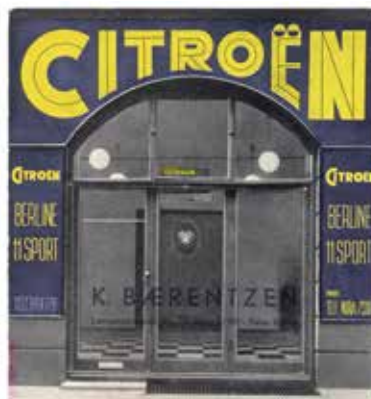


I 1947 udsendtes denne brochure, der både har billeder af 11 Sport og Normale, samt 15six. På dette tidspunkt var det stadig kun Sporten, der kunne fås – Normalen var knapt nok kommet i produktion endnu efter krigen. Først fra 1952 kunne 11 Normale og 15six fås på indkøbstil-ladelse.

Alle de mange 11 Sport, der kom til Danmark i de første efterkrigsår blev i øvrigt ikke lakeret i Danmark, men solgt med den franske lak. Derfor er alle de tidligste 11 Sport 1946 i den lyse alu-miniumsgrå metalfarve - senere fulgte en mørkere nuance, og mod slutningen af året kunne man kun få sort! Bilerne lignede de franske, med elfenbensfar-vede hjul.



Kigger man på 1947-brochuren's billede af en 11 Sport, er der ingen tvivl om at der har været en dansk retouchør inde over: Der er tegning af afviservinger på – og dét var ikke standard i Frankrig! Men bilen ser ud som næsten alle de danske modeller fra 1947: Fransklakerede sorte, med elfenbensfarvede hjul. Selvom bilerne nu har kofangerhorn, er det stadig med helt malede forlygter, inklusive lygterandene. Hjælmhåndtagene er også malede. Hvornår de danske farver dukkede op er usikkert; det har sandsynlig-vis først været i løbet af 1948. Maling var en mangelvare, som så meget andet.



Et par sjove ting mere, begge fra 1946. En lille fin forhandlerbrochure, udgivet af den københavnske forhandler Knud Bærentzen selv, med facaden på butikken i Løngangsstræde. Der er ingen bil i lokalet, men glasparket kan åbnes - og så ser man en 11 Sport på en fransk landevej.

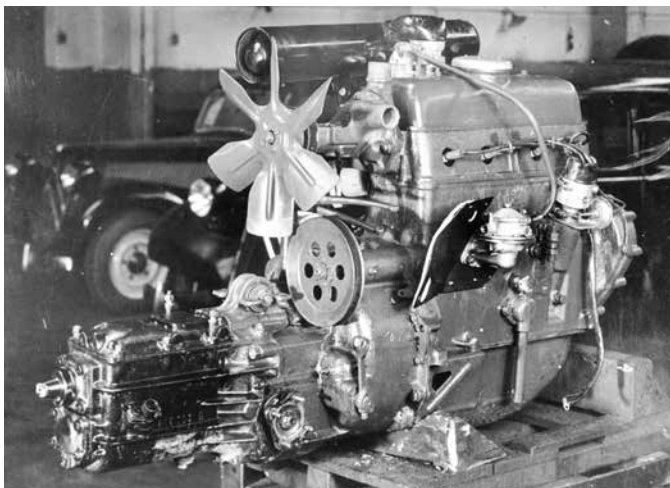
Prislisten er dateret november 1946 - man kan jo tænke over, om det kan kaldes en *liste*, når der kun er ét punkt! Men okay, "listen" dækker selvfølgelig hele modeludvalget!

CITROËN

Prisliste for Citroën personvogne med forhjulstræk
inklusive smøringstilbehør og leveringsbetællinger.

Modelnummer og priser fra 1. nov. 1946 og hos Bærentzen, Københavnsvej 10.

	Personer	År	Motor	Max. effekt	Max. hastighed	Pris
Berline "11 Sport"	4-5	4	4 cyl., 70 x 100	2,80	140-160	14.500.—



Præstationsmotoren - dansk foto, 1947.



UDSTILLING: DR. TVERGÅDE 30
TELF. PALÆ 5811



CITROËNI



SVEND PETERSEN
AUT. EBRHÅNDLER

VÅRSTEDER · SERVICESTATION · RESELERER
STRANDBULEVARD 91, KØBENHAVN H
TELEFON C. 7107 - 4125

To brochurer, februar 1950.



Den forlystelsesdrevne

CITROËNI

Retouche - kunst!

Billedet af præstationsmotoren som ses til venstre, er taget i 1947, måske 1946. I baggrunden ses en sort 11 Sport med malede lygter og lygterande - helt sikkert en ny bil under klargøring. Billedet er taget i Citroëns store fabriksshal i Sydhavnen. Og kig så på det retoucherede billede: Det er samme foto, hvilket man kan forvise sig om, blot ved at kigge på strømfordelerens ledninger, der hænger ned. Man kan kun have respekt for det fantastisk håndværk, som faktisk går videre end blot retouche. Mange billeder er helt malet over; der er tilsyneladende brugt airbrush-teknik sammen med de almindelige tegneværktøjer og pensler.

Det er et gennemgående træk ved tidens brochurer, at billeder blev genbrugt i årevis - modelændringerne blev bare retoucheret over. Billedet af motoren er også brugt i 1950.

1950 - 1952

Selvom der ikke var ret meget fart i salget af personbiler, og da slet ikke til privat brug, blev der alligevel udgivet et sæt brochurer i 1950. En stor og en mindre, med billeder af de tre modeller: 11 Sport, 11 Berline og 15six.

Anledningen til udgivelsen har utvivlsomt været efterkrigstidens første større biludstilling i Forum i København, februar 1950.

Brochurerne ses her til venstre; den store med diverse påtryk fra Svend Petersen. Den lille er blot en trefløjet folder, og blev lavet i et oplag på ikke mindre end 25.000 stk.



I februar 1952 udkom endnu en lille trefløjet folder. Anledningen var, at 11'erne nu kunne fås i to forskellige versioner: "Standard" og "De Luxe". En 11 Sport De Luxe havde diverse lækkert udstyr, som f.eks. blanke lister på handskerumsklappen samt askebægre i instrumentbrættet og bagdørene. Den kostede 15.800 kr. Men konkurrencen var begyndt at gøre sig gældende. Derfor opfandt man også model 11 Sport Standard, med mindre udstyr og et farveudvalg, der begrænsede sig til det franske = sort. Besparselse for kunden: 440,- kr. Samme prisforskel for Normalerne. 15six kunne nu også fås på indkøbstilladelse, men fandtes kun i "De Luxe"-udførelse.

Er man rigtig skarp lægger man måske mærke til en sjov detalje. Forsidebilledet af Normalen er gammelt! Trods retouchen kan man fornemme, at fælgene er de gamle Stop-hjul fra 1937, der er rørstole, og chevron'erne er også fra før 1939. Gællerne i motorhjelmen er håndtegnede...

Fra omtrent samme tidspunkt findes en fransk brochure i næsten samme design, med samme format og farveholdning.



KNUD BÆRENTZEN
 aut. CV 1919 Forhull
 Løngangstræde 21
 Byen 1750




CITROËN

*lastvogne
 varevogne
 busser*

CITROËN 450 kg varebil
 med forhjulstræk



Denne særpåbegede varebil er ideel for alle lettere varetransporter. Dens bekvemheds kraftige stålkarosseri giver den en usædvanlig styrke, og dens smukke indvendige og elegante linjer gør den til en raffineret klasse for sig selv. Forhjulstrækket og den kraftige 4-cyl. motor byder Dem de samme strålende køreegenskaber, som Citroëns særligt er berømt for.



1952: 11 Sport 450 kg. varebil

Det store danske projekt med at ombygge 11 Sport personbiler til varebiler har sikkert taget sin begyndelse omkring årsskiftet 47/48, hvor personvognssalget var gået helt i stå.

De første varebiler blev indregistreret i oktober 1949. Den første model havde forlænget tag og altid jalousibagdør af teaktræslameller. Denne model er der aldrig lavet brochurer til - og det var jo heller ikke nødvendigt.

På grund af det døde personvognsmarked, var Forum-udstillingen i september 1952 helt og holdent forbeholdt lastvogne, varevogne og busser. Citroën udgav derfor denne brochure, med introduktion af Citroën HY, billeder af T23 med forskellige danske karosserier samt T45 som rutebil. Og så på bagsiden: 11 Sport 450 kg. varevogn, men i serie 2, uden det forlængede tag. Denne model havde været i produktion siden april 1952.

Der blev ialt lavet omkring 550 varebiler frem til efteråret 1953, og i den periode blev der solgt langt flere varevogne end almindelige 11 Sport personbiler.

CITROËN 425 kg varebil
 med forhjulstræk



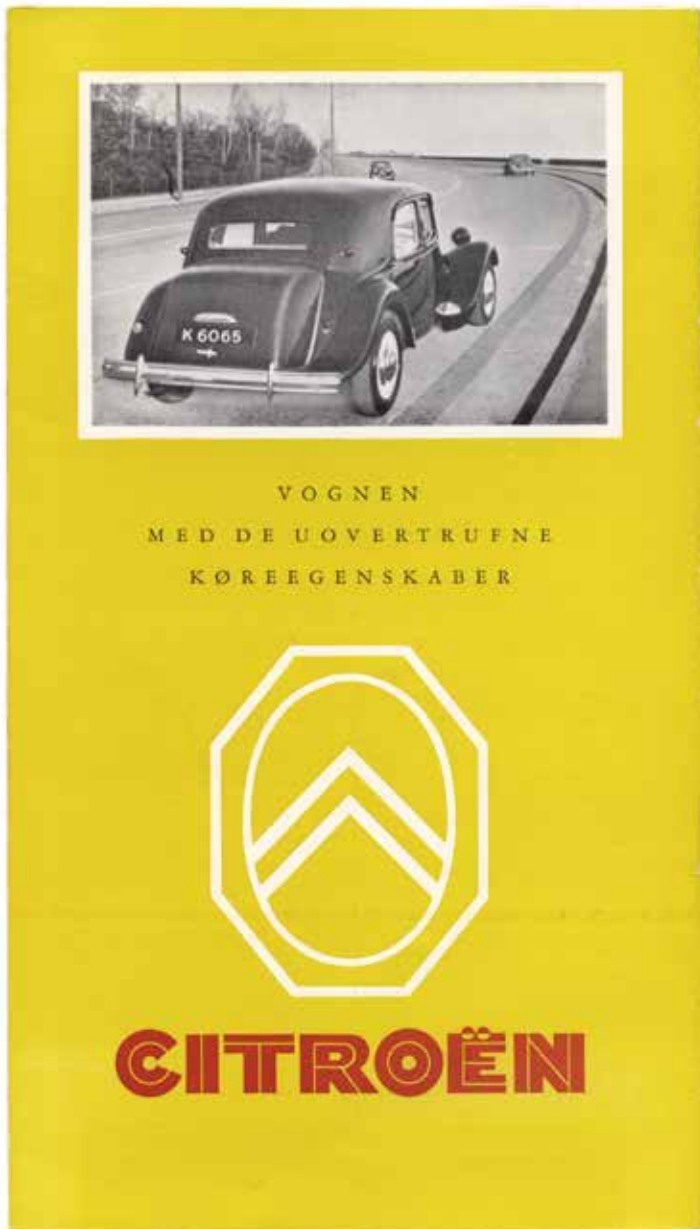
Efter sommeren 1952 blev "kuffertmodellen" brugt som udgangspunkt for varevognene. Den havde lidt større egenvægt - og fik dermed mindre lastevne. Derfor måtte brochurerne til Forum-udstillingen overstemles som her...

1952: Den nye model!

I september kom brochuren for den "nye" Citroën, med kuffertbagklappen. Forsidebilledet viser en dansk 11 Normale De Luxe, ikke atypisk med 15six-kofangere og hjulkapsler. Sjovt nok kaster den ikke skygge på Strandvejen, og retouchøren har vist heller ikke været så heldig med hjulsporene på illustrationen nedenfor (med mindre bilerne har haft variabel sporvidde).

Brochuren fremhæver selvfølgelig nyhederne og bilens enkle og skønne klassiske linier, der får den til at virke "fornem og elegant". Realiteten var at bilen efterhånden så gammeldags ud.

Der er kun én baglygte (to blev først lovkrav i 1954) og blinklysene var endnu ikke tilladt i Danmark. Så pærerne blev pillet ud (så kunne blinklygterne jo hurtigt "bringes i virksomhed", når det blev tilladt. I stedet blev der på de første kuffert-modeller monteret afviservinger i den midterste dørstolpe.





1953/54: 11 Familiale hyrevogn

Først i 1953 kom de lange modeller i produktion efter anden verdenskrig.

Hvis vi lige vender tilbage til de danske salgstal, så blev der i perioden fra årsskiftet 47/48, hvor importreguleringen blev rigtig alvor, og frem til 1957, hvor hele TA-eventyret var slut, kun solgt godt 1300 TA-personbiler i Danmark.

Det vides med sikkerhed, at politiet har haft omkring 120 Citroën TA. Politiet var ikke underlagt de almindelige restriktioner. Men markedet for hyrevogne var også yderst interessant, for her var der andre regler end for privatvogne, selvom der også her var mange bestemmelser, der skulle overholdes. Et

gæt er, at omkring 2-300 biler har kørt som taxaer og lillebiler, hvilket bringer antallet af solgte personbiler på almindelig indkøbstilladelse ned under 100 om året!

Især omkring 1949-50 blev et stort antal Normaler solgt som hyrevogne. Nogle af dem som Københavntaxaer (hvilket muligvis har krævet dispensation fra hyrevognsregulativernes regler om indvendig højde).

Da Familialen i slutningen af 1953 dukkede op i Danmark, var det oplagt at den først og fremmest skulle markedsføres som taxa og faktisk er det kun et par enkelte af de 53 Familialer, der

Brochuren er på 4 sider i A5 lavformat - og ganske simpel. Et par franske fabriksfotos af klapstolene indeni. Vognens elegante ydre er selvfølgelig nævnt, men ellers handler det om sikkerhed og gode vejegenskaber. Betyggende for chaufføren.

Og nu der er skrevet så meget om retouche, så er det ikke dét, der er gjort mest ud af, på forsidebilledet. Se forskærmene...

solgtes, der blev indregistreret som privatbiler. Resten var hyrevogne, og de fleste af dem i den særlige version, der blev lavet i Sydhavnen, med bagvæg bag forsæderne og todelt mellemrude der kunne skyde til side, når man ville kommunikere med chaufføren.

Forsiden af brochuren her viser netop en Københavntaxa, med tagbagagebærer og sidelys, samt den karakteristiske frilygte på taget. Man kan endda se nummerpladen: A9600.

De danske familialer var ret spartansk udstyret og kunne kun fås i de franske farver.

1954:
Den sidste



Den absolut sidste danske TA-brochure er kun delvis dansk...

I 1954, efter 20 år med forhjulstræk, udkom den sidste danske brochure. Dansk og dansk. I virkeligheden findes den samme på flere forskellige sprog, men alligevel tillempet det lokale: Brochuren kan foldes ud til et stort ark i A2, og centralt på arket finder man et billede af det pågældende lands importørs hovedkvarter; i Danmarks tilfælde den velkendte udstillingsbygning i Sydhavnsgade nr. 16.

Sjovt nok kan Citroën stadig fremhæve bilernes køreegenskaber og konstruktionsdetaljer som teknisk foran, på de 20 år gamle modeller...

På dette tidspunkt var en Citroën 11 rent udseendemæssigt gået helt og aldeles af mode, selvom den teknisk stadig var kandidat til titlen "Verdens mest moderne Vogn". Salget var minimalt; importøren undskyldte overfor forhandlerne, at de ikke kunne tilbydes en ny model! Og mens man ventede på den, blev alle kræfterne brugt på at markedsføre den nye model 2CV (hvilket også var en stor udfordring i halvtredserne, hvor det ikke ligefrem var et anti-statussymbol, der var brug for).

Brochuren blev trykt i et stort oplag. Og da de sidste større ændringer skete med 11D-motoren i 1955 har der sikkert stadig været rigeligt med brochurer på lager. Så der blev tryk nogle små ark, der kunne klæbes ind, med 11D-modellernes opdaterede tekniske data.



5000 FORHANDLERE

og serviceværksteder verden over er til CITROËN-kørernes tjeneste. De disponerer over et grundigt uddannet personale, der til stadighed holdes à jour med de nyeste og mest rationelle reparationsmetoder. Værkstederne er udstyret med CITROËN-specialværktøj, originale reservedele, færdige ombytningsmotorer etc. for til enhver tid at kunne foretage reparationer hurtigt, effektivt og for en rimelig pris.

700.000 VOGNE

med forhjulstræk har CITROËN-fabrikkerne sendt ud verden over. Derfor kan man, når der er tale om forhjulstræk, uden overdrielse hævde, at CITROËN's konstruktion har bestået sin prøve på den længste og hårdeste prøvebane, der findes, nemlig det praktiske liv. Forhjulstrækket, som er udviklet til fuldkomnethed af CITROËN, har uomtvistelige fordele, som skaber ikke blot tilfredse automobilejere, men brændende tilhængere: en gang CITROËN-kører - altid CITROËN-kører.

Forhjulstræk



CITROËN

...mpere på alle
...n bliver aldrig.
...is pålidelig og
...er hård kørsel;
...rkefri. Desuden
...særrets højde;
...og derved for

Et udsnit af det store ark

TEKNISKE DATA:

Model Berline "11 Sport" og "11" med "11-D"-motor

Motor: 4-tekts, topventilet - 4 cylindre 78 × 100 mm - 65 hk. ved 4000 o/m - drejningsmoment: 12,5 kgm ved 2500 o/m - kompression 6,8:1 - cylindervolumen 1.911 cm³ - udskiftelige cylinderinger - aluminiumstempler - faldstrømskarburator med accelerationspumpe Solex 33 PBIC eller Zenith 36 WI - tryksmering - tænding: spole og strømfordeler - benzintank: "11 Sport" 45 liter, "11" 50 liter.

Gearkasse: 3 fremadgående gear (2' og 3' gear synkroniserede) plus 1 bagegear - udveklings: 1' gear 0,261, 2' gear 0,470, 3' gear 0,785, bagegear 0,196 - kron- og spidshjul 9 × 31.

Kobling: Enkeltpladet tør-kobling. — **Bremser:** Hydraulisk ledbremse på alle fire hjul - mekanisk håndbremse på baghjulene. — **Affjedring:** Torsionsstænger og hydrauliske støddæmpere.

Tandstangstyretøj — Batteri: 6 volt, 85 amp.

Dimensioner:	Berline "11 Sport"	Berline "11"	Berline "11 Sport"	Berline "11"
længde	4,45	4,63	2,91	3,09
bredder	1,67	1,76	1,37	1,49
højde	1,52	1,54	1,35	1,47
hjulafstand			1,070	1,120
sporvidde for				
sporvidde bag				
vægt				

Hjul: Pladehjul med "Pilote"-dæk, dimension: 165 × 400.



DENS RENE KLASSISKE LINIE GÅR ALDRIG AF MODE

Øverst ses det ene af to overklæb, om modellerne med 11D-motor. Derunder et udsagn, som vi nok kan sige ja til idag – men dét kunne man i hvert fald ikke i 1954. 11'eren var håbløst af mode!

Findes der flere?

I denne artikel har jeg forsøgt at få samtlige danske TA-brochurer med. Det kan være at der findes flere, men jeg har i hvert fald aldrig set eller hørt dem – så derfor hører jeg meget gerne, hvis nogen skulle kende til brochurer, der ikke er med her!

-jmn.



En meget flot, dansk salgsbrochure for 2CV fra sidste halvdel af halvtredserne. Mens man ventede på en rigtig ny Citroën, var det 2CV'en, der blev arbejdet for i Citroëns danske salgsapparat. Og selvfølgelig varevogne, lastbiler og busser. Desværre var disse også kommet i skarp konkurrence på dét tidspunkt.

I 1956 kom bilen alle havde ventet på, men ingen havde forestillet sig. DS19 og senere ID19 fik god succes i Danmark, også i de tidlige år. Men alt brochuremateriale var fransk.

Det er vist overvejende sandsynligt at K6065 var Citroëns nummer (se også side 59).

Et lille rejsebillede Fra de halvgamle fotoalbum

Her er et sjovt billede, indsendt af Knud Erik Paulsen – de mest trofaste læsere vil måske kunne huske, at Knud Erik for mange år siden skrev et par udmærkede artikler om Panhard her i Attraction. Knud Erik kørte dengang selv i Citroën BX, men fik sig på et tidspunkt også en Lancia Fulvia. Den tog han med sig, da han flyttede til Mallorca, hvor han bor nu. Men dét er en anden historie.

Billedet her er taget i Evian Les Bains i Frankrig, på en ferietur i august 1985.

I firserne var de gamle Citroën-emaljeskilte absolut ved at være væk, men her hang der altså stadig ét. Jeg vil vædde 10 stegte rødspætter på, at det ikke hænger der mere – skilte som dette tager gastronomiske priser idag. Prøv selv at se på eBay.fr.

Selv så jeg også ét næsten magen til i en lille by i Nordfrankrig, så sent som 1995. Der var dog en grund til at det stadig hang hvor det hang: det var monteret på et gammel træ - og barken var vokset grundigt ind over skiltet det meste af vejen rundt. Så det var ikke lige til at skrue ned.

jmn.

