



ATTRACTION 309

54. årgang · Januar 2016 · 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. april 2016.

Deadline til næste nummer: 1. marts!

Medlemsbidrag er mere end velkomne!

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



www.traction.dk

Fra formanden

Det handler om biler, og det ses tydelig i vores blad, gang på gang er der fin variation af artikler. Jeg kunne godt tænke mig, at der var flere der skrev om deres biler og de restaureringer der er i gang. Jeg har sagt det før, disse beretninger er meget interessante at læse!

Så er der nogen der kan give mere fylde i vores sektion, er vi alle taknemlige for det.

Siden sidst er der kommet dato for TAD træf i 2016. Det bliver weekenden 20-22 maj, tidligere end normalt på grund af ICCCR-træffet i Holland i august.

Godt nytår til alle.

Eugenio Lai



Fra redaktionen

Siden sidst er redaktionen blevet udvidet, til også at lave DVKs Veteran Tidende, der udkommer hver måned. Det betyder, at jeg nok ikke fremover får den samme tid til "redaktionelt artikelskriveri" i nærværende blad, hvilket jo desværre ofte er nødvendigt, hvis bladet skal være på mere end 4 sider.

Gode idéer efterlyses - det samme gør skribenter! Der burde altid være lidt stof "på lager".

Denne gang er det heldigvis lykkedes mig at strikke en artikel sammen om 11 Sport, årgang 1946, med stor hjælp fra Torsten, som har tjekket og bidraget med mange gode oplysninger. Tak!

- jmn.



Den **7. i 11. 2015**. En interessant dato set med TA-øjne! Særligt da klokken nåede **15H 22** (som franskmænd nu skriver det, når klokken er 22 minutter over 3 om eftermiddagen).

Via Facebook blev dette skelsættende og enestående øjeblik markeret flere steder i Europa. Jeg selv befandt mig i Nærum.

- jmn.





Fotos: Eugenio Lai og Jens MN.



Værkstedsdag

Et par billeder fra den nyligt afholdte værkstedsdag hos Bjørn Mogensen i Helsingør, hvor flittige hænder fik strikket flere ledningsnet sammen

Tak til Bjørn for det gode initiativ!

- jmn.



TAD-aktivitetsskalendar

Kommende arrangementer

Fredag den 8. januar kl. 20: Klubmøde i Roskilde i Thomas Bødgers værksted, Elisagårdsvej 16. Tilmelding nødvendig.

Torsdag den 4. februar: Klubmøde hos Per Bladt Kramer, Jomfruvej 6, Fredericia. Tilmelding på telefon 75942053/21727111 senest den 30. januar.

Fredag den 12. februar kl. 20: Klubmøde i Roskilde i Thomas Bødgers værksted, Elisagårdsvej 16. Tilmelding nødvendig.

Torsdag den 3. marts: Klubmøde hos Knud Pedersen, Slåenvvej 1. Taulov. Tilmelding på telefon 75562966/22996466 senest den 27. februar.

Lørdag den 5. marts: Værkstedsdag hos John Reelev i Valby. Tilmelding nogle dage forinden til John på tlf. 36 30 74 02.

Torsdag den 7. april: Klubmøde hos René Christensen, Holmemarksvej 28, Taulov. Tilmelding på telefon 75563209/22336239 senest den 2. april.

Fredag den 8. april kl. 20: Klubmøde i Roskilde i Thomas Bødgers værksted, Elisagårdsvej 16. Tilmelding nødvendig.

Weekenden den 20-22 maj: Sommertræff 2016. Det bliver "Mini-træff", da 2016 jo er ICCCR-år. Træffet bliver i Skærbæk og træffgruppen består af Jørgen Krogh-Christensen, Ingermargrethe Jacobsen, Karin Friis og Sven Åge Hansen.

11-14 august:

Det 16. ICCCR i Holland.

Information på træffets hjemmeside: icccr2016.com. Træffet kan også findes på Facebook: [icccr2016](https://www.facebook.com/icccr2016).

Mange flere detaljer og meget mere kalender er altid opdateret på:

www.traction.dk

Møder i Sydjylland



I september klubmøde hos Jens Ole Høyem i Viuf. Hyggeligt samvær, hvor "konerne" havde mulighed for at deltage og nyde Jens Ole og Anne Grethes "landsted", indrettet med hans samling af det blå Søholmkeramik, gyngeheste m. m.

I november værkstedsmøde hos Erik Hougård i Vejle. Ligeledes hyggeligt samvær i værkstedet for mændene og i stuerne for konerne.

Ingermargrethe Krogh





...og Roskilde

Et par billeder fra novembermødet i Thomas Bødgers værksted. Thomas har for nylig købt en 15six H af Niels Viggo Skovgaard. Den er i karrosseri-mæssigt god stand, men skal som minimum have lavet al mekanikken. Hvor omfattende projektet ellers bliver vil vise sig. På billederne her er kloge hoveder i fuld gang med at analysere og vurdere - hvad skal der til...!

Thomas er (som det ses) glad for bilen, og det er der god grund til! Til lykke med den!

-jmn.





Et signalement af **Citroën 11 Sport 1946** - og de første efterkrigsårgange

11 marts 1946: En 11BL fra den første efterkrigssending, netop trillet ind i Citroëns udstillingslokale i Sydhavnsgade 16. Bilen er ikke klargjort, kun forlygterne er lige skruet hurtigt på.

Af Jens Møller Nicolaisen

De første efterkrigsbiler er på mange måder interessante. På mange måder adskiller de sig fra de øvrige årgange, selvfølgelig især fordi de blev til under meget vanskelige forhold, med stor mangel på varer og materialer. Citroën slap heller ikke for bomber under 2. verdenskrig, hvilket betød et delvis ødelagt produktionsapparat. Dette kom til at sætte et stort præg på de første efterkrigsårgange.

Set med danske øjne er årgang 1946 også interessant. Citroën'erne var jo de første biler overhovedet, der blev importeret efter krigen. Selvom man de fleste steder kan læse i bøgerne, at de første efterkrigsbiler stort set er magen til de sidste førkrigsbiler, er det langt fra tilfældet. Men der er nu heller ikke mange 46'ere i Frankrig. Langt størstedelen af produktionen gik til eksport; det var vigtigere at få gang i handelen

og valuta til landet, end at tilfredsstille hjemmemarkedet. Dette er selvfølgelig et fællestræk – Europa var splittet, og alle kæmpede for at få økonomien til at fungere. Også herhjemme var "handelsbalancen" ét af de mest almindelige ord i aviserne. De danske biler i de første efterkrigsårgange var næsten identiske med bilerne i Frankrig - mere om det senere i denne artikel.

Produktionen i Paris

Allerede i slutningen af 1939 begyndte produktionen at dale, som følge af den tyske fremmarch. Kun et par tusind biler er lavet i de sidste to måneder af 1939, og kigger man på 1940-41, er det nogenlunde samme tal, frem til at produktionen reelt gik i stå omkring april 1941. I 1942 er der kun lavet et par håndfulde, tydeligvis samlet af overgemte karrosserier og hvad man nu har kunnet samle sammen af dele. Den sidste 11BL er fra 17. oktober 1942, hvor serien slutter med produktionsnummer AR52131.

Var der stilhed på fabrikken, har der til gengæld været stor aktivitet i Citroëns udviklingsafdeling, Bureau des Études i rue du Théâtre nr. 48, ikke langt fra Javel. Her er der blevet eksperimenteret, designet og tegnet, ikke kun på det der siden skulle blive til 2CV og DS19. En vigtig opgave lå i at genskabe en stor mængde konstruktionstegninger, efter at fabrikkens arkiver var blevet ødelagt under et stort bombardement i 1940. Også fremtidens traction-modeller var under behandling. Et af de mere kuriøse eksempler på dette kan ses her på denne side.

"Demarrage" 1945

Den første efterkrigs-Citroën var en lastbil, der ifølge pålidelig kilde er fra november 1944. Men vi skal helt frem til sommeren 1945, før der igen var bevægelse på TA-båndet. Den første 11BL blev færdiggjort den 22. juni. Helt sikkert en stor dag - markeret med trikoloreredekoration med farveblyant i Citroëns gamle produktionsprotokoller. Og mens vi er ved protokollerne, så fremgår det



Disse billeder er ifølge Citroën taget i 1944. På dette tidspunkt stod produktionen bomstille. Men som det ses, har vi her den nye motorhjælm med gæller ligesom på den store 15six. Måske er de her ikke i den endelige udformning - der ser ud til at være en lille fals rundt om.

Indtræksstoffet ligner ikke noget man kender fra 11 Sport, men minder en del om det såkaldte "point de Hongrie", som fandtes på de sidste førkrigsnormaler.

Falsen omkring bagruden ses tydeligt, og afslører at det er en førkrigsbil; man kan også se hullet til bagtøjets bageste monteringsbolt i panelet ved bagskærmen. Billedet er ganske sikkert taget i Bureau des Études.

Den hvide frilægning af billederne tyder på at de har været brugt til reproduktion - måske til pressemateriale. Men man kan se at bilen faktisk er møgbeskidt og støvet, så billederne er åbenbart ikke retoucheret færdig.



175178

Airmarage

	1945	
112	4 175178	29.6.45
47	4 175178	25.6.45
	4 175178	25.6.45
	4 175178	25.6.45
	4 175178	25.6.45
	4 175178	25.6.45
	4 175178	25.6.45

Et kig i protokollerne fra slutningen af juni 1945, smukt dekoreret med trikolore-striber. (Billede fra Citroëns egen bog om Conservatoriet).

Endnu en meget speciel bil uden for serie, angiveligt fra 1945. Andre billeder af denne bil afslører at den også har førkrigs-karosseri, og indtræksstoffet er heller ikke her det endelige. Speedometeret af fabrikat O.S. mangler de to små blå kontrollamper - et lille mysterium, da disse ellers ofte ses på 1946-modellerne, i hvert fald på Jaeger-instrumenter. Måske er det ikke til at regne med - for uret mangler viserne.

Yderligere et par ting, der adskiller sig fra førkrigsbilerne: Knappen til betjening af chokeren og rudetrækkets håndtag, hvor man nu havde knopper af metal i stedet for ben.



her, at de første biler simpelthen fortsætter AR-serien, næsten hvor den sluttede, startende med nr. AR52150.

Ifølge de officielle produktionstal er der lavet 1531 stk. 11BL i 1945. I 1946 er det kun små 1000 biler der er produceret frem til marts måned, hvor serie AJ genoptages. Så det er nærliggende at antage, at dette er tidspunktet, hvor produktionen var kommet så meget op i fart, at der kunne køres med to parallelle produktionslinier. Formentlig er det også først omkring februar-marts 46, at bilerne var blevet så tilpas "færdige", at der kunne blive tale om eksport.

De tidlige efterkrigsbiler var skruet

sammen efter de forhåndenværende søms princip, og yderst primitive. Nogle hundrede biler vides at være leveret uden dæk og reservehjul - og den eneste farve man havde var militærgrøn. En del af disse biler vides at være leveret til det franske militær, og det er spørgsmålet om der overhovedet har været almindeligt salg til f.eks. private kunder før 1946. I så fald er det kun meget få biler.

Modeller og produktion 1946

Det var slut med det store modeludvalg, som man havde haft før krigen. Cabrioletterne og Coupéerne kom aldrig igen. Næsten alle kræfter blev koncen-

En halvfærdig 11 BL svæver rundt på fabrikken. Billedet vides med sikkerhed at være taget i marts 1946, hvor produktionen for alvor var i gang igen. Bilen er præcis magen til de første, der kom til Danmark - og i samme farve, nemlig gris irisé clair, AC 105.

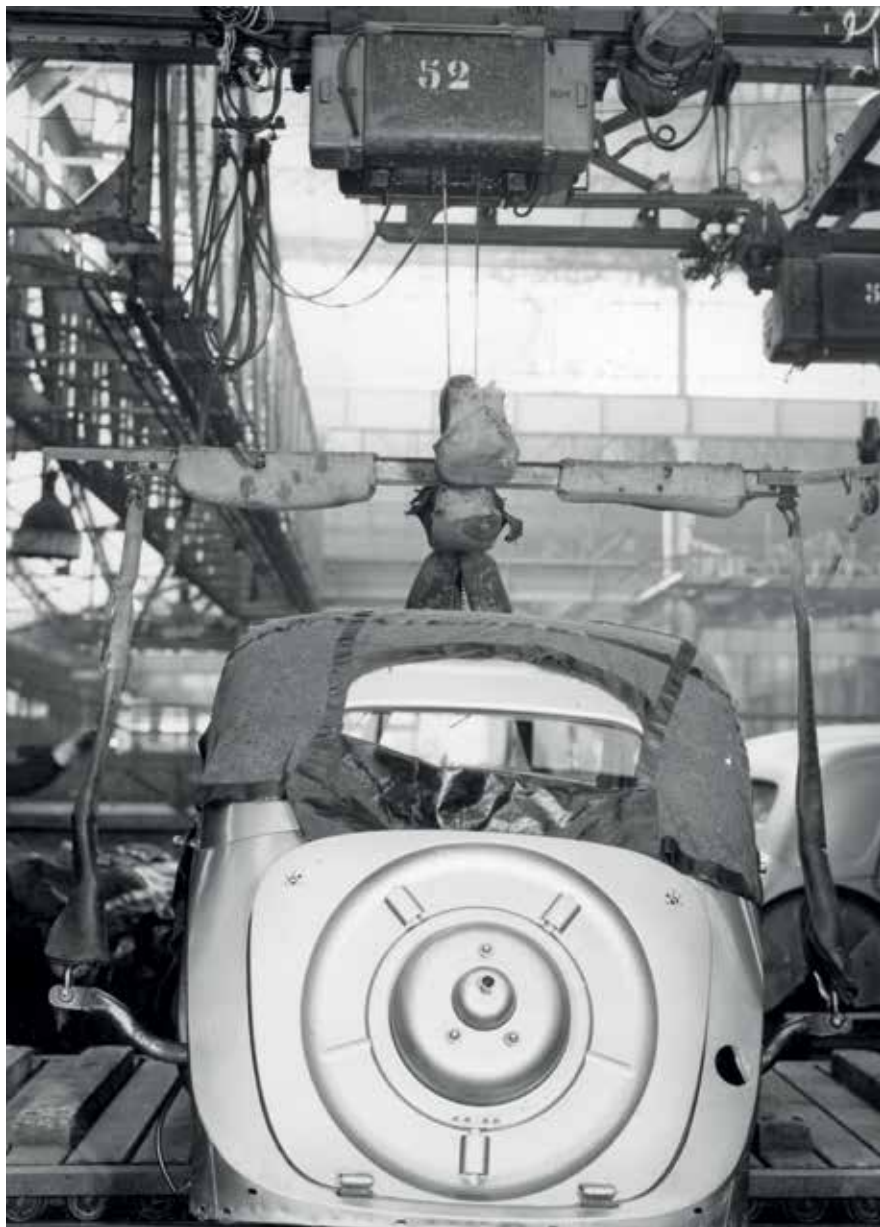
treret om at få gang i produktionen af den almindelige 11BL. Ved årets udgang var der solgt ca. 11.000 af dem. Maskineriet var kommet i gang - selvom man endnu ikke var i nærheden af de store produktionstal fra før krigen.

Med til historien om 1946 hører også, at 15six igen kom på markedet. Men det er små tal: Den første er produceret i februar, så er der én i marts, 10 i

april – og så lidt spredt fægtning frem. Frem til 1948 blev kun lavet ca. 300 15six - et par af dem fandt faktisk vej til Danmark. Det er en historie, som vi kan tage en anden gang. Skal vi lige gøre produktionen for 1946 helt færdig, så blev der den 19. september færdiggjort 1 stk. 11 Normale. Altså én. Den er helt sikkert blevet sat sammen for at kunne udstilles på årets bilsalon i Paris - hvilket bekræftes af Citroëns produktionsprotokoller, der viser at bilen først blev solgt fra Citroën i december.

Samme bil som foregående side. Her ses de tøn-deformede hængsler til bagklappen, som ellers er magen til førkrigsbilernes. I november forsvandt "tuden" til den lange bolt, der holder reservehjulet, og formen ændredes en smule – sikkert i forbindelse med de nye BM-fælge, der afløste pilotehjulene.

Herunder ses én af de kun ca. 200 15six produceret i 1946. Farven er også metalgrå (AC 109) – en nuance midt imellem de to til 11 BL.



Modeludviklingen

Forskelle fra før krigen

Med pilotehjul og motorhjælm med klapper lignede de første biler fra 1946 selvfølgelig førkrigsbilerne. De var enkle og uden pynt; der var stadig hverken kofangerhorn, pyntelister på dørene eller beskyttelsespladerne på skærmene. Ved et hurtigt øjekast, f.eks. på gamle billeder, er det næsten kun forlygterne, der i farten kan afsløre om bilen er fra før eller efter krigen: Førkrigsbilerne havde jo forkromede lygter (af messing) – hvorimod efterkrigsbilernes lygter var helt malede; ikke bare lygtehusene, men også kransene omkring parabolene.

En anden synlig ting er de store stænk-lapper på forskærmene, der først kom efter krigen.

Men der er mange flere forskelle, bare ikke så synlige.



Bagrudens fals på et karrosseri fra før 1945. Sammenlign med billedet til venstre.



Her ses den nye udformning af vognbunden under bagsædet, og befæstningen af rørtraversen der er monteret fra bagsiden. De små "kasser", der dækker rørtraversens sværd er væk. Denne ændring blev foretaget på Normalerne allerede i 1939.

Karrosseriet

En detalje som med 100% sikkerhed adskiller karrosserierne før og efter krigen, er den lille fals, eller rille, der går rundt om bagruden - og som ikke findes på efterkrigsbilerne. Se billederne. I bøgerne er denne oftest forklaret med, at presseværktøjet til denne karrosserisektion var gået til under krigen. Det er muligt, men det er ikke dokumenteret. Det kan sagtens være, at ændringen er sket i forbindelse med almindelig udskiftning af nedslidt værktøj, hvor man så samtidig har moderniseret og forenklet formen lidt.

I november 1939 undergik karrosseriet en del store ændringer (disse er fint beskrevet i Torsten Vigs artikel i Attraktion nr. 257). Foran blev "skinkernes"

afslutning mod forbroen ændret og de store huller hvor bremsesrørene var ført igennem, blev sløjftet på alle modeller, altså både Sport og Normale.

Endnu større ændringer kom på bunden bagi, hvor hele bunden under bagsædet og de bageste inderskærme (som jo er en del af karrosserisiden) blev lavet om. Indkapslingen af rørtraversens sværd forsvandt, det samme gjorde "puklen" ved bagtøjets midte og hullet til panhard-staven, idet vinklen på bunden blev ændret og kom højere op. Udvendigt forsvandt hullerne bagest i yderpanelerne, da bagtøjet nu var monteret fra indersiden. Indpresningerne nederst i inderskærmene blev også sløjftet, da bunden under sædet var bredere. Hele denne revision af bagenden



Øverst ses højre baginderskærm på en førkrigsbil, og derunder den noget mere enkle form fra 1945/46.



De små drænrør fra forrudeåbningen, som stikker ud under forskærmen blev opfundet fordi man manglede gummislanger (til motorrummet) under krigen! Det virkede. Der er vand på gulvet.

har været en stor forenkling, som helt sikkert har gjort produktionen lettere. Men i 1939 var det kun Normalerne, der blev revideret - de samme ændringer blev (af ukendte årsager) først indført på 11BL efter krigen!

Mindre markant, men til gengæld synligt, var de små drænrør, der skulle lede vandet fra forrudeåbningen væk. På de første efterkrigsårgange er de ikke ført ud i motorrummet, men indvendigt i karrosseriet, hele vejen ned under forskærmene, hvor de stikker ud gennem panelerne.

Teknik

Grundlæggende er der ikke mange tekniske forskelle fra de sidste førkrigsbiler, men i begyndelsen havde man stor mangel på materialer, f.eks. kobber og aluminium. Det er selvfølgelig også grunden til at efterkrigsbilerne fra begyndelsen havde forlygter af jern. Mangelen på kobber medførte at dynamoernes spoler blev lavet af aluminiumstråd. Disse havde en anden modstand end kobberspolerne, og derfor skulle de tilhørende laderelæer passe til. Også batterikablerne var af aluminium. Dette er beskrevet i Citroëns tekniske cirkulærer, men det er jo sandsynligt at kobbermanglen også har medført at der har været brugt aluminium i andre elektriske dele, f.eks. startmotorer og tændspoler.

Aluminium var der også mangel på - og det afspejlede sig også i bilerne, hvor indsugningsmanifolderne fra 1946 var af støbejern ligesom udstødningen. Hvornår man igen begyndte at fremstil-

le dem i aluminium er uklart, men det er sikkert i 1947. Flere andre ting var af jern; bla.a. chevron'erne på kølergitteret. Selv stelnummerpladen er af jern på en 11 Sport fra 1946.

I 1943 (!) introducerede Solex en ny karburator, model 35 F.P.A.I. hvor accelerationspumpen var forbedret med indvendig forbindelse til motorens indsugning, i modsætning til den tidligere model 35 F.A.T.I.P., der havde udvendigt banjorør på accelerationspumpen. Den nye model blev brugt på de første efterkrigsbiler. Automatchokeren blev droppet, hvilket selvfølgelig medførte tilføjelse af en manuel chokerknap på instrumentbrættet.

Indtræk

Meget specielt for årgang 46 er indtræksstoffet, som er lysebrunt og vævet med en ternet struktur. Det samme stof blev brugt overalt i bilen, altså både på sæder, dørsider, som himmelstof og diverse kantstykker. Selv "pølserne" rundt i døråbningerne var beklædt med dette stof. Og hvor gulvet normalt har



462.380 er Mia Hendriksens bil, en 11 BL fra maj måned 1946. Den er født i farven gris irisé fonce. Stelnummerplade af jern, den anden i aluminium.



Her er vi ombord i en vaskeægte 11 Sport 1946, tydeligvis i den mørke sølvgrå farve. Billedet er sikkert taget til brug for en tegner eller retoucher, som har skullet illustrere instrumentbrættet - måske til en instruktionsbog.

Bilen er ved at blive beklædt indvendig med det lysebrune stof, der er unikt for årgangen. Selv i handskrummet finder man dette stof - også på Mia Hendriksens bil, der er helt magen til denne.

I modsætning til billedet på side 28 har denne bil Jaeger-speedometer, men her med de små kontrolllys i de nederste hjørner.



I Sverige har Börje Samuelsson restaureret en tidlig 11 Sport 1946, perfekt med sølvgrå lak og det rigtige indtræksstof, der idag kan fås reproduceret. (Prøven på forrige side viser også det reproducerede stof). Det samme stof er anvendt overalt, hvor der kan beklædes, inklusive himmelen. Bilen har de originale gummimåtter - og den bag! må siges at være en stor sjældenhed, for den fandtes i sin tid kun frem til omkring oktober 46, hvor der kom gulvtæppe i stedet for.

Denne simple indretning er et synligt udtryk for de magre efterkrigsårs materialemangel, men giver jo samtidig bilen sin egen charme!

Billederne er taget af Torsten Vig – under lidt besværlige lysforhold.

væg-til-væg-tæpper, var der kun gummimåtter – også bag! De indvendige rude-rammer var lakeret i en rødbrun farve.

Diverse ting

Dørenes inderdel var mere simpel, idet de manglede den lille fordybning eller vandrigle i overkanten, som ellers findes på førkrigsbilerne - og som kommer tilbage omkring 1948-49. Ligesom det ændrede profil omkring bagruden, kan denne ændring måske tilskrives ødelagt eller nedslidt presseværktøj - men her er der i hvert fald ikke tale om en modernisering eller forbedring.

En mindre detalje er bagklappens hængsler, der på efterkrigsbilerne var tøndeformede i stedet for de tidligere rent cylinderformede.

Nævnes skal det også, at de første mange efterkrigsbiler stadig havde forruderamme i forkromet jern. Det er uklart hvornår man begyndte at bruge aluminiumsrammerne i stedet - i Frankrig findes en 11 BL fra 1949, der ifølge ejeren er født med jernrammen. Jeg vil nu gætte på at aluminiumsrammerne kom noget tidligere, sikkert allerede i 1947.

Lakering/farver

Den militærgrønne farve, et sted benævnt *vert reséda* /AC 500, har nok kun været brugt på de absolut tidligste biler i 1945. Fra produktionens egentlige genstart i begyndelsen af 46 fandtes kun to grå metalfarver: Den lyse gris irisé clair, AC 105 og den lidt mørkere gris irisé fonce, AC 106. Begge var af fabrikat NITROLAC, og var en 1-lags celluloselak med fine metallkorn



Reklamefoto fra omkring august 1946: Nyt type motorhælm, kofangerhorn og pyntelister på dørene - og de nye aluminiumsplader på forskærmene med muslingemotiv, "hentet" fra 15six. Læg også mærke til det lille drænrør under forskæmen. Bilen er helt ensfarvet - gris irisé fonce - også lygterne!

- formentlig ikke af videre god kvalitet og heller ikke særlig blank. En teori går ud på, at man i begyndelsen kun havde den lyse, og at den mørkere AC 106 kom til omkring april eller maj. Bilerne var helt ensfarvede - både fælge og hjulkapsler var malet i samme farve som karrosseriet, uanset om det var den lyse- eller mørkegrå.



Fru Fussing, eller "Fusser" – telefondame fra Citroën i Sydhavnen – fremviser venligst de forsimplede døre uden den lille vandrille foroven, som ellers fandtes på tidligere årgange (th) – og som kom igen omkring 1948-49. En sjov detalje.



Paris 1946

I oktober afholdtes den 33. bilsalon i Grand Palais - og det var første gang siden 1938. 1939-salonen blev i sidste øjeblik aflyst på grund af krigen, så det er ikke så underligt, at 1946-salonen blev et kæmpemæssigt tilløbsstykke!

I bilindustrien var hjulene dårligt nok kommet i gang – og langt de fleste bi-

ler, fortrinsvis franske og amerikanske mærker, var prototyper. Dette gælder i høj grad også bilerne på Citroëns store stand!

På billedet til højre ses 5 tractioner. Fra venstre: en 11 Sport og en 15six Berline. Derefter (i forgrunden) den eneste 11 Normale, der er lavet i 1946, og



en 15six Limousine eller Familiale - en model, der jo ikke kom i produktion før mange år senere, og i en noget anden udgave. Til sidst ser det ud til at være endnu en 11 Sport.

Alle bilerne er sorte og har stadig pilotehjul og helt malede lygter, selv 15six'erne!

TUB-kassevognen øverst i billedet er også en prototype, med en lasteevne på 1200 kg, mod førkrigsudgavens 850 kg.

TUB kom aldrig i produktion igen. Allerede året efter kunne Citroën præsentere H-modellerne, der nok allerede var undervejs, da billederne blev taget.

Modelændringer i 1946

Maj

- Stor ydre ændring med den nye motorhjelms, med gæller i stedet for klapper. Som tidligere med malede hjælmskåntag, og den ny type simple returfjedre, indført i 1939.
- Pyntelister på dørene
- Konfangerhorn
- Det er sandsynligvis samtidig, at den mørkegrå farve, AC 106 fremkommer. Men den lyse er stadig tilgængelig.

August/september

- Beskyttelsesplader på for- og bagskærme, med "muslingemønster". Fabrikat AXO.

September

- Ny farve: Sort. Cellulosemaling fra flere leverandører. Elfenbensfarvede (pilote) hjul og hjulkapsler. De to grå metalfarver udgår.

Oktober

- Nyt indtræk, med glat stof på sæder og døre og tyndere loftsindtræk. Gulvtæpper i stedet for gummimåtte (bagi).

November

- Pilotehjulene afløses af lukkede plade-fælge, Michelin BM. En kort overgang anvendes en mellemmodel: "Erstatningshjul". Alle bilerne er sorte med elfenbensfarvede hjul. Og sådan skulle det blive ved med at være meget længe - først fra 1953 kunne man i Frankrig få tractionen i andre farver.





Danmark

Man skal generelt udenfor Frankrig for at finde billeder af de tidlige efterkrigs-biler, da stort set hele produktionen som tidligere nævnt gik til eksport. Her i Danmark er 1946 og 1947 til gengæld de helt store rekordår, med salgstal for 11 Sport på hhv. 372 og 660!

De første 23 biler kom til landet den 11. marts 1946, og det var selvfølgelig en stor festdag. Historien om denne og de efterfølgende dage er fortalt i Attraction nr. 239. Allerede ugen efter landede den næste portion biler i København.

Det var stort; i hvert fald i begyndelsen. Også selvom aviserne beskrev de skræbende biler som "præget af krigens nødstørfthighed". Man hører ofte om

efterkrigsårenes strenge importregulering, men den første tid var ualmindelig god for Citroën i Sydhavnen, især fordi der stort set ikke var kommet konkurrenter på markedet endnu. Før krigen var bilerne som bekendt samlet i København, hvorved de kom til at adskille sig en del fra de franske. Processen blev detaljeret styret, og med hård hånd, af Valutacentralen, der havde beordret at en stor del af arbejdet og komponenterne skulle være dansk. Under besættelsen blev Valutacentralen nedlagt og erstattet af Direktoratet for Vareforsyning, og det gamle regelsæt var ikke længere gældende, da de første Citroëner landede på Frederikskaj i København i 1946. Først omkring 1. oktober 1947 blev bremserne for al-

vor slået i, hvilket tydeligt afspejler sig i salgstallene for året: 648 biler blev solgt fra januar til september, men kun 10 i oktober, 1 i november og 1 i december. 1948 blev det måske allerværste år, hvor der i de første fire måneder kun blev solgt 6 biler.

De første biler - alle i den lyse gris irisé clair. På dette billede er bilerne klar til afhentning af forhandlerne, efter klargøring hos Citroën. Der er afviservinger, nummerpladeholdere og bagskærmene har fået gummiplader på.

Det er den nye forhandler i København, Knud Bærentzen, der ses ved den forreste bil i forårsollen i Scandigade.



Ud over det meget store salg i 1946-47 kunne Citroën i København også nyde godt af at klargøre og videreeksportere et meget stort antal 11 Sport til det svenske marked: over 1600 stk. i 1946 og ca. 1000 stk. i 47. Men så var det også slut i 1948, hvor Citroën fik et selvstændigt agentur i Sverige og bilerne blev sendt direkte fra Frankrig. Alt dette er selvløselig baggrunden for dansk Citroëns kreative arbejde med at sælge busser og lastbiler, og bygge et større antal 11 Sport om til varevogne – men det er en anden historie.



Disse to billeder har været vist før - men vi kan vist godt holde ud at se dem igen (og igen). Og efterhånden ved vi mere og mere om dem, blandt andet at det *ikke* er de samme biler på de to billeder.

På det øverste billede er der over 100 biler under klargøring i Citroëns store fabrikshal i Scandiagade. Bilerne i venstre side har fået afviservinger på. I forgrunden ses en tilsyneladende ny 11BL i farven gris irisé fonce. De sorte biler har *ikke* BM-fælg endnu, men de specielle "erstatningshjul", som brugtes da pilotehjulene ikke kunne fås mere. Dermed kan billedet med stor sikkerhed dateres til oktober-november 1946.

På det nederste foto ses over 150 stk. 11 Sport i baggården hos Citroën. Billedet må være taget meget tidligt i 1947, senest i marts. Bilerne i forgrunden har maalede lygterande, men på andre billeder taget ved samme lejlighed, kan man se at andre af bilerne har forkromede lygterande. Her ser det også ud til at i hvert fald nogle af bilerne har bakspejlet monteret ved forrindens underkant, en modelændring, som skete i januar 1947.

Trods det store antal, kan alle bilerne sagtens være blevet indregistreret i Danmark. Det bekræftes også af vores klubregister, med flere større rækker af sammenhængende stelnumre i 1946 og 1947. Det var fede tider! Stormen før stilheden.



Øverst: Først efter krigen begyndte man at bruge franske baglygter og nummerpladeholdere. Foran blev de franske "nummerpladeplader" monteret på kofangeren og den danske plade på et beslag i bilens højre side.

Bilerne

Bilerne af årgang 46 og 47 kom i princippet fuldt færdige til det danske marked. Herved adskiller de sig fra bilerne både før og efter. Førkrigsbilerne var udstyret med mange dansk fremstillede komponenter, indtrækket var syet herhjemme og farveudvalget var noget større end i Frankrig. Og vi skal formentlig frem til et tidspunkt efter nul-punktet i 1948, før bilerne igen blev lakeret i Danmark og forsynet med udstyr som f.eks. (danske) varmeapparater og diverse andet. Måske fordi man havde mangel på materialer – og maling. Også i Danmark var årgang 46-47 (og måske



I Sverige findes en urestaureret 11 Sport, som er fra marts/april 1946. Udvendigt er den malet sort, men indvendigt findes den originale farve: *gris irisé clair* AC 105. Altså den lyse grå. Bilen er helt sikkert klargjort i København, og der er mange sjove detaljer. F.eks. kølevandstermometeret og kædetrækket til kølgardinet. Afviserkontakten og måske endda den lille knap til instrumentbelysningen er sikkert også originalt, hvorimod det store varmeapparat må være en senere tilføjelse. Foto: Ronald Knoth.

det meste af 1948) med fransk lake-ring, hvilket altså vil sige enten lys eller mørk sølvgrå, og derefter sort med elfenbensfarvede hjul.

Visse ting blev der dog gjort ved bilerne i København. Naturligvis blev de lovbe-falede afviservinger monteret, og den forreste nummerpladeholder i bilens venstre side. Selvom kofangerne nu var franske, monteredes også den diagonale afstivning af de forreste kofangerkon-soller. Desuden stenslagsgitteret bag kølergrillen, som også brugtes på de danske biler fra 1937 og frem.



Her har vi lige Knud Bærentzen igen, men denne gang med hans egen privatbil, K567 – en 11 Sport fra sidst i 1946.



Her har vi en af de mørkegrå igen. Der er ikke oplysninger om dette billedes herkomst, men bilen er i hvert fald efter maj og før august 1946 - før der kom AXO-muslingskaller på skærmene. Nummerpladen (fra Ringsted/Sorø) er nydeligt, men atypisk monteret.

Meget tyder på at bilerne også fik monteret kølervandstermometer fra begyndelsen. På billederne kan man til desuden se, at de første biler fik stenslagsbeskyttere af gummi på bagskærmene.

I betragtning af, at de to årgange den dag idag udgør en betragtelig del af de bevarede danske biler, kan man undre sig lidt over, at vi idag (endnu) ikke kan fremvise et eksemplar af slagsen, der er restaureret til originalt udseende – f.eks. i de rigtige farver. Jeg tror ikke vi har en eneste bil i klubben, med malede lygterande, selvom alle biler havde det indtil februar-marts 1947, hvorefter de igen var forkromede.

Senere, formentlig i 1948 begyndte man igen at lakere bilerne i Danmark

og der var et pænt udvalg i farver. I 1952, hvor der var kommet konkurrerende biler på det danske marked, indførte man valgmuligheden mellem model "11 Standard" og "11 de luxe", for at have en billig standardmodel. Det var fransk lakerede biler, både Sport og Normale, som dog ikke fik det store salg, fordi prisforskellen var meget lille. Da Familialemodellerne dukkede op i 1953 var de også med fransk lak (og lille farveudvalg). Det samme gælder 11D-modellerne fra 1955. I sidstnævnte tilfælde skal det ses som udtryk for, at Citroën reelt ikke interesserede sig for salget af tractioner mere. Man ventede på en ny Citroënmodel, og alt salgsarbejde var på dette tidspunkt koncentreret om 2CV'en.



3x 11 Sport 1946, som det ikke gik så godt for. Bilerne repræsenterer farverne: Først den lyse og så den mørkegrå, og til sidst den sorte. Den øverste bil findes der flere billeder af - og en grusom historie. I bilen ligger motorhjælmen - den er med gæller, hvilket fortæller at den lyse farve stadig kunne fås efter maj måned.

Og bare rolig. Det vides med sikkerhed, at både den øverste og den nederste blev repareret (faktisk ses den nederste under reparation på det øverste billede). På dette tidspunkt var en brugt bil ofte dobbelt så dyr som end en ny, på grund af importreguleringen. Så mon ikke også bilen på det midterste billede kom ud at køre igen.