

A close-up, low-angle shot of the front of a Citroën car, focusing on the iconic round headlight and the chrome grille. The car is dark-colored, and the background is a soft, out-of-focus landscape. The word "citroën" is overlaid in a white, lowercase serif font on the left side of the image.

citroën



ATTRACTION 313

55. årgang · Januar 2017 · 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:

Peter Dahl

Hasselvej 4,

9600 Aars.

Tlf: 20 87 70 55.

e-mail: pedahl@c.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: 20 46 27 98.

e-mail: jmn@traction.dk

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

Deadline til næste nummer: 1. marts!

Medlemsbidrag er mere end velkomne!

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



www.traction.dk

Fra formanden

Godt nytår til alle!

Så er vinteren godt i gang, men dagene bliver længere og lysere, og så pludselig er det forår, kørsæson starter og vi bliver alle glade.

Ja. Hvad skal der til, for at I er i stand til være kørende til foråret? Fortæl det til os andre! Vi vil gerne vide!

Sommertræf-planlægningen er i fuld gang. Læs om det her i bladet eller følg nyhederne på hjemmesiden.

En person der har betydet meget for os i klubberne gennem mere end 30 år, Ellen Nørregaard, er trådt tilbage hos Citroën Danmark. Hendes glæde og begejstring har præget positivt i det samarbejde vi har haft gennem alle årene.

Vi møder hende og siger tak for hendes indsats i nu januar, se invitationen andet sted her i bladet.

Til sidst vil jeg byde velkommen til de nye medlemmer i klubben!

Eugenio Lai

Nye medlemmer

Velkommen til:

Niels Lervad Andersen
Græskobbel 6, 6440 Augustenborg.

Søren Them Kjær
Ladegårdsbakken 10, Hjørnet,
8660 Skanderborg.

Lynge Christensen
Platanvej 9, 7441 Bording.

Vagn Sletting
Rosendalvej 44, Stavtrup, 8260 Viby J.



11 Sport 1954 643.401

Lidt om bilen: Jeg har købt den i januar 2014 af et gammelt TAD medlem, Preben Junge i Horsens. Han har fået den restaureret i 1982, men den blev aldrig indregistreret, så den har stået i hans garage i alle de år.

Jeg har i 2014 fået den synet og indregistreret med nr. AB 20333 og kørt ca 10.000 km i den siden.

Det er en 11 BL fra 1954/55 med stelnummer 643.401, indregistreret første gang den 20. september 1955.

Ejeren før Preben Junge var Viggo Emil Simonsen, Nymarksvej 18, 8722 Hedensted. Indregistreret med nr BM68179 fra den 21-11-1978 indtil 28-01-1982.

Med venlig hilsen

Lynge Christensen

**TRACTION AVANT DANMARK
SOMMERTRÆF 2017
18-19-20 August**



Er du klar til Dansk Sommertræf 2017?

Ellers må du se at blive det!

Det afholdes på Hotel Trinity, Fredericia

www.trinity.dk

Træfgruppe:

Poul & Benedicte, René & Lena og Henrik

Mail: sommertraef2017.dk@proeng.dk

Tlf. +45 22 33 62 39

Fra redaktionen

Redaktørens jævnlige opfordringer til at bidrage med stof til bladet har kun givet nogle enkelte resultater, og som jeg også tidligere har nævnt, så er der i større grad end tidligere andre ting, der optager min tid. Så her er opfordringen igen, bare uden detaljerne!

En anden ting er, at bladet jo kun udkommer kvartalsvis og desuden har en produktionstid – så det kan undertiden være svært at få de helt aktuelle emner med. Det er også grunden til, at der

ikke denne gang er de store nyheder om det kommende sommertræf; bortset fra ovenstående lille "flyer". Men træfgruppen skulle efter sigende have holdt møde den 6. december, så forhåbentlig kommer der en lille rapport om planlægningen til hjemmesiden.

Ellers er der bare tilbage at ønske alle et rigtig godt nytår herfra – med ønsket om en god kommende sæson, og at vi fortsat vil være én af landets mest aktive mærkeklubber!

- jmn.

Kommende arrangementer

Januar:

Lørdag den 7. januar, kl. 15.00-17.00: Afskedsreception for Ellen Nørregaard, der pr. 1. januar forlader Citroën Danmark. Arrangementet finder sted på Sommer's Automobile Museum, Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum. Se forrest i bladet.

13. januar: Værkstedsmøde i Roskilde, i Thomas Bødkers værksted på Elisagårdsvej 16. Møderne er altid den 2. fredag i måneden kl. 20.00. Tilmelding ikke nødvendigt.

Februar:

Lokalmøde torsdag den 2/2-2017 fra kl. 17 hos Per Bladt Kramer, Fredericia. Tilmelding senest den 26/1 på telefon: 74942053 /21727111.

10. februar: Værkstedsmøde i Roskilde, i Thomas Bødkers værksted på Elisagårdsvej 16. Møderne er altid den 2. fredag i måneden kl. 20.00. Tilmelding ikke nødvendigt.

Marts:

Lokalmøde torsdag den 2/3-2017 fra kl. 17 hos Niels Jessen, Padborg. Tilmelding senest den 23/2 på telefon: 74672045 /52854550.

Lørdag den 18. marts: Værkstedsdag hos John Reelev i Valby. Tilmelding nogle dage i forvejen til John på tlf: 36 30 74 02.

10. marts: Værkstedsmøde i Roskilde, i Thomas Bødkers værksted på Elisagårdsvej 16. Møderne er altid den 2. fredag i måneden kl. 20.00. Tilmelding ikke nødvendigt.

April:

Lokalmøde torsdag den 6/4-2017 fra kl. 17 hos René Christensen, Taulov. Tilmelding senest den 30/3 på telefon: 75563209 /22336239.

Der kommer mere – og der kan komme ændringer. Det anbefales kraftigt at holde sig orienteret på www.traction.dk!



Motorvejsindvielse

Tekst og Foto: Kim Kvist Hansen

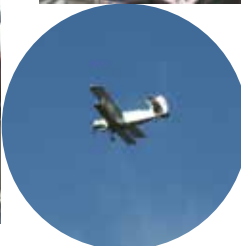
Et af de største anlægsprojekter omkring Silkeborg er nu afsluttet med indvielsen af den nye Silkeborg motorvej. En bymotorvej. Eller i hvertfald en del af motorvejen er meget bynær. Over fire dage fra den 8. til den 11. september fejrede hele Silkeborg den nye motorvej under navnet "Danmarks Største Vejfest". Festlighederne bestod af store motionsarrangementer, koncert- og kulturbegivenheder og den officielle vejåb-

ning, som kulminerede om eftermiddagen søndag den 11. september med snoreklip af HKH kronprins Frederik. For at repræsentere brugerne af motorvejen, var Automania og Silkeborg Brandmuseum (veteraner), Sportscafevent (dyre biler) og Elbil foreningen (el-biler) inviteret til at køre på motorvejen og være de første, der kørte på motorvejen efter snoreklip. Sikkert noget med fortid, nutid og fremtid for bilisme. Der

var kun 2 Citroën'er med i kortegen – Vilhelmine og en 2CV fra Ringkøbing. Den var dog langt tilbage i kortegen.

Silkeborg Museums arkæologer har siden 2009 fundet mange spor efter fortidens mennesker forud for anlæggelse af Silkeborgmotorvejen.

Motorvejen knytter Silkeborg tættere til omverdenen, men det tankevækkende er, at der helt tilbage i stenalderen har



været vidtrækkende forbindelser. Udsmykning af lerkar, udformning af økser og huse viser hvordan idéer og viden rækker langt udenfor landets grænser. Helt unikt fandt museet Danmarks længste jernalderhus ved Linå og det sætter tanker i gang om, hvordan folk levede og boede dengang.



Fakta om Silkeborgmotorvejen:

- Silkeborgmotorvejen er 29,2 kilometer lang – fordelt på 24,7 kilometer i Silkeborg kommune og 4,5 kilometer i Skanderborg kommune.
- Der vil på sigt køre op imod 30.000 biler i døgnet på den. Til sammenligning kører der omkring 65.000 biler i døgnet på E45 ved Århus.
- Silkeborgmotorvejen vil give en tidsbesparelse på minimum 12 minutter mellem Funder og Låsby. Væsentligt mere i myldretiden.
- Der bygges 35 broer på hele strækningen.
- Broen over Gudenåen bliver ca. 350 meter, mens broen i Nordskoven bliver ca. 500 meter lang.

Fra de gamle fotoalbum...

3 stk. TA fra Aalborg

1.



2.

Ved et onsdagstræf på torvet i Blokhus kom jeg i snak med Birthe og Svend Nielsen fra Hune, som udviste ualmindelig stor interesse for min Traction. Sådan én havde de også haft i deres unge dage, det var bare en fantastisk bil. Jeg spurgte til billeder, det mente de ihvertfald de havde, så jeg var velkommen til at kigge ind.

Ved besøget kom der flere gamle familiealbum på bordet, ligesom historierne væltede frem. Den egentlige grund til det blev en 11 Sport, var at Birthes stedfar, Godtlob kaldet Golde, arbejdede hos Citroën i Aalborg som mekaniker og selv kørte 11 Sport, så var der jo hjælp til at holde bilen kørende.

Birthe og Svends bil, en 11 Sport ca. 1948, UA 23.186, købte de i 1963 for 4.000,- kroner og solgte i 68-69 for 300,-, hvilket Birthe stadig synes "var alt for billigt". Bilen var blå med hvide sider og i "god stand". Et års tid inden den blev solgt, blev den malet "dådyrbrun", en skrækkelig farve, mindes de. Deres næste bil blev en Saab 2-takter, men det er en helt anden historie.

Hans-Henrik Sørensen

3.



4.



5.



Et par nørdede billedkommentarer:

1. Birthe ved bilen.
2. Den blå farve kan godt have været bilens første, for det var omkring starten af 1948 at bilerne begyndte at få danske farver efter at de første efterkrigsbiler var importeret med fransk lak. De hvide sider er naturligvis en "hjemmelavet" tilføjelse. Birthe og Svends lille datter poserer ved bilen.
3. Svends bror er på besøg fra Sverige, fint kørende i en Volvo Amazon.
4. UA 21.639 rød 11 Sport tilhørende Birthes mor og stedfar, Andrea og Golde Pedersen.
5. På det sidste billede er hovedmotivet nok den ridende rytter til hest, men en interessant traction har sneget sig ind. Det ser ud til at være en dansk model 11 Berline de Luxe fra efter 1952, som ofte set med 15six-kofangere, som den sagtens kan have været leveret med fra ny. Baglygterne er fra en tidlig VW, hvilket nok størsteparten af de danske TA på et tidspunkt kom til at køre med.

-jmn.



11C Commerciale

Her i bladet har vi ved flere lejligheder skrevet om model 11 Commerciale. På klubbens hjemmeside kan du f.eks. finde Attraction nr. 159 og 160, hvor der er en større beskrivelse.

11C, som modellen betegnedes af fabrikken, blev produceret i to perioder, 1938-41 og 1954-57. Som de brugsbiler de var, blev de brugt grundigt og er

idag blandt de mere sjældne. Det gælder især førkrigsudgaven, der også skiller sig ud fra f.eks. Familiare, som mere "rå" og praktiske, med en meget fleksibel indretning.

I Danmark har vi (mindst) 4 stk. førkrigs-Commercialer, men her skal det handle om en svensk, der sidenhen blev amerikansk!

Førkrigs-udgaven af 11 Commerciale, med den todelte bagklap og aftagelige dørsider. Dørene kan åbnes næsten 180 grader. Ialt produceredes godt 3.500 stk.

Bilen på billedet er en prototype med "stop"-hjul fra 1937. Så tidligt som oktober 37 udsendte Citroën en salgsbrochure med flere billeder af bilen, men den kom først i produktion i marts 1938 – og da havde bilerne som bekendt fået pilotehjul.





1971. Bilen havde kun kørt 60.000 km. Jeg brugte den som hverdagsbil i to måneder.

En Commerciales liv, død og genopstandelse

Af Per Åhlström

Omsider ruller den på vejene igen – min 11. Citroën Commercial fra 1939. Den brummer lykkeligt over at være genopstået fra de døde.

Bilen forlod Citroënfabrikken på Quai de Javel i Paris i februar 1939 og blev sendt til Citroëns filial i København. Herfra leveredes den til Erik Abrahamson i Junsele langt oppe i Ångerland

(små 1200 km. oppe i Sverige -red). Abrahamson blev senere Citroënforsandler i Kramfors, og da jeg i 1985 interviewede ham, kunne han ikke lænere huske om han havde kørt Commercialen fra København, hvilket fra en tredages tur dengang, eller om den blev leveret med jernbane. Commercialen var én af de allerførste biler han solgte,

og den blev brugt til flytningen fra Junsele til Kramfors før salget.

I juni 1939 blev bilen leveret til malermester Johan Sandin i Kramfors; han havde brug for at kunne transportere både maling og stiger mellem arbejdsstederne. Sandin brugte udelukkende bilen i sit firma. Jeg har i 2007 talt med hans søn Herbert, der i 50'erne

spillede fodbold på landsholdet og var stjerne i IFK Norrköping. Han fortalte, at faderen ikke brød sig om at køre bil og at hans mor hadede den. Under krigen fik malermesteren en lille benzination hver måned, da han jo havde brug for bilen i sit arbejde. Men han brugte aldrig det hele, så Herbert og hans ven, Janne Wedin, tog bilen indimellem, når de ville til Ullånger og danse. Da jeg selv boede i Härnösand var Janne Wedin i øvrigt annoncesælger på avisen hvor jeg selv havde job. Janne fortalte, at de slog tændingen fra, når det gik ned ad bakke - der skulle spares på de dyrebare benzindråber.

Ifølge Herbert tog familien kun en enkelt længere tur med bilen. Den gik til Edsbyn, ca. 300 km fra Kramfors. "Det gik meget langsomt", fortalte Herbert.

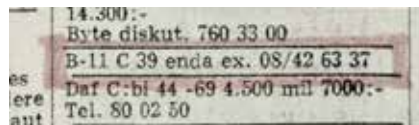
Forklaringen på denne langsommelighed havde jeg fået tidligere, da jeg omkring 1990 havde kontakt med Arnold Mattsson, der servicerede Commercialen gennem 40'erne og 50'erne. "Jeg husker en gang, hvor jeg havde rensat topstykket, tog en prøvetur med malermester Sandin. Da jeg skiftede til 3. gear råbte maleren: Stop!, stop! Dét der har jeg aldrig prøvet!" Det sled selvfølgelig på gearkassen, når bilen altid blev kørt i 2. gear, og Sandins naboer husker at Sandins bil ofte stod med forenden pillet af, for at få repareret gearkassen.

Maler Sandin døde i midten af 60'erne, og bilen gik i arv til yngre generationer. Ann-Sofie Andersson, malerens barnebarn, brugte bilen til at pendle til sine

studier på det nyetablerede Umeå Universitet, en tur på godt 200 km. Jeg interviewede hende i begyndelsen af 70'erne, og hun syntes at det var en underlig bil. Den var utæt overalt, sagde hun.

Det må have været en kold fornøjelse at køre den om vinteren i Norrland. Varme var der ikke i den. Ann-Sofie Andersson så sig om efter en bedre bil, og Commercialen blev afmeldt i 1969. Den undgik dog skrotning, da bilsamleren Claes Asker fra Lidingö, som havde sommerhus nær Kramfors, forbarmede sig over den. Om det var ham, der fik liv i den igen, eller om det var de næste ejere, tvillingerne Götlin på Götgatan i Stockholm, ved jeg ikke. Men i april 1971 blev bilen registreret igen, nu i Stockholm, til brødrene Götlin.

I efteråret 1971 havde de to brødre kvalificeret sig til VM i sejlsads i Brasilien. For at få penge til rejsen blev Commercialen annonceret til salg i Dagens Nyheter. "B11 C" stod der. Eftersom jeg ledte efter en B11 fangede annoncen min opmærksomhed, men jeg havde ingen anelse om hvad C'et stod for.



I det øjeblik jeg så Commercialen var jeg helt på. En så lang B11 havde jeg aldrig set! Hele familiens opsparing blev satset på købet, inklusive hverdagsbilen. Men Commercialen var også i så god stand at jeg kunne bruge den, bl.a. til at hente møbler i Ikea, et formål

den var særdeles velegnet til. Efter et par måneder begyndte kølerslangerne at revne, vinteren nærmede sig, og bilen blev sat i et parkeringshus til bedre tider.

I 1973 købte jeg et hus med garage, og så begyndte jeg at skille bilen ad, for at restaurere den rigtigt.

For at kunne deltage i B11-klubbens træf og møder købte jeg i 1977 en B15 fra 1939, som var restaureret. Troede jeg da. Men efter en tid stod motoren af. Jeg bestemte mig for at sate på 15'eren først; det var jo kun motoren. Mens Hempa Sörman tog sig af motoren sørgede jeg for at male motorrummet - i hånden, så det ikke blev mere blankt end resten af bilen. Men det blev det nu alligevel. Men jeg opdagede også at panelerne var perforerede som kaffefiltre og hullerne fulde af Plastic-Padding. Resten kan I selv regne ud...

Sidenhen flyttede vi fra Stockholm til Ådalen, Commercialens gamle hjemegn, og med to demonerede tractioner. Utroligt nok fik jeg sat 15'eren sammen så jeg kunne køre til B11-klubbens sommermode på Åland i 1990. Siden beslaglagde 15'eren både min tid og mine penge, indtil jeg solgte den i 2005.

Omsider skulle Commercialen renoveres. Jeg fik lejet en garage sammen med nogle andre biltosser. Men af forskellige årsager gik det noget trægt, og endnu værre gik det, da jeg i 2008 mødte en af mine gamle veninder fra mit år på en amerikansk high school i 60'erne: Sød musik opstod – og jeg bestemte mig for at flytte til USA! Med



I 1973-74 skilte jeg bilen ad. Jeg brugte en måned i indkørslen på at brænde gammel rustbeskuttelse og tjæremasse af, som forberedelse til sandblæsning.

Sådan så Commercialen ud i mere end 30 år. Mindst fem gange blev den flyttet sammen med alle løsdelenene, før restaureringen for alvor kom i gang i 2011.



Commercialen var det nu lidt problematisk. For den var så adskilt, at det hverken gik at sælge den eller at tage den med. Min nye hustru og jeg bestemte os for at få professionel hjælp. I september 2011 lejede jeg derfor en lastbil og kørte Commercialen samt hvad jeg i øvrigt havde af Citroëndelev til Ulf Stålnacke i Surte – han havde sagt ja til at få en bil ud af det hele. Hvordan det faktisk lykkedes er mig en gåde, men i foråret 2014 var bilen så klar, at den kunne synes og registreres. Og vi kørte med den til B11-klubbens sommermøde i Jönköping, for jeg havde en aftale med mig selv om at bilen skulle vises frem i klubben, før den skulle eksporteres til USA.



September 2011. Puslespillet ankommer hos Ulf Stålnacke.

Ulf havde meget travlt igennem foråret 2014, og han kunne ikke nå at foretage de efterjusteringer som altid er nødvendige, så rejsen Göteborg-Jönköping-Göteborg blev en smule oplevelsesrig.

Efter klubbens sommermøde tog vi hjem til USA – og bilen skulle komme senere. Det gjorde den også, men den var nær groet fast i containerhavnen i



Ulf Stålnacke gennemrenoverede motoren i samarbejde med Lasse Törnblad. For- og bagtøj fik nye bøsninger og silentblokke. En god brugt gearkasse blev købt hos Peter Larsson. Differentialet havde lidt slør, men blev justeret af Bengt Möllerberg. Bedre hjælp er svær at finde.



Oktober 2014. Commercialen lander omsider i sit nye hjem i Yardley, Pennsylvania, USA.

Port Elizabeth fordi speditøren blev væk og udgiften til oplagring i havnen steg til enorme beløb. Med hjælp fra en god ven som er advokat lykkedes det dog at skræmme agenten til at få betalt afgifterne til havnen, og i oktober 2014 landede Commercialen omsider til sit nye hjem i Yardley, Pennsylvania.

Nåja, hjem og hjem. Jeg havde jo ingen garage til bilen, så den måtte bo i telt, mens jeg fik bygget en ny garage. Den blev først færdig i januar 2016, men så kunne jeg begynde at kigge på bilen igen.

Det viste sig at dynamoen var hinsides enhver redning, og at en del af ledningsnettet var dårligt, så jeg bestemte mig for at lave et helt nyt elsystem, med sikringer og relæer. Det tog sin tid, da jeg fik lavet en del fejl og derfor måtte lave tingene om. Det gode ved det er, at jeg nu er ret god til fejlsøgning i systemet.

Den 9. november 2016 var bilen klar til den første rigtige prøvetur i sit nye hjemland. Det gik godt!

Øverst: I januar kunne bilen flytte ind i sin garage. Og jeg kunne gå i gang med alt dét som Ulf Stålnacke ikke havde kunne nå, inden bilen sendtes afsted.

Her til højre ses motorrummet med vekselstrømsgeneratoren og sikringsboksene, der vil blive skjult af et sortlakeret dæksel.



Jeg har forsøgt at holde bilen så original som muligt, men med en del afvigelser for at gøre den mere letkørt og sikker i dagens trafik. Motoren har fået højkompressionsstempler, hvilket forhåbentlig giver lidt ekstra hestekræfter, selvom man ikke kan være helt sikker på det. Elektronisk tænding fra 1-2-3 gør bilen let at starte. Nye drivaksler med homokinetiske led gør kørselen glidende og behagelig. Den moderne 6V vekselstrømsgenerator er malet i samme grønne farve som motoren. Relæerne har jeg gemt i en tom oliedunk, som sidder i beslaget, der jo netop er beregnet til en oliedunk. Samlestykkerne til ledningerne bliver dækket af plader, så de ligner de originale. Sikringsdåserne sidder på højre skinke, men skal også dækkes med en lille sort boks i plade. Jeg synes selv at motorrummet er blevet rigtig fint. Alle de blanke skruer og bolte samt diverse andet har jeg malet sort. Der er monteret en elektrisk ventilator, men den ses næsten ikke bagved kølergrillens fluegitter. Et relæ og en thermokontakt, monteret i stedet for den lille hane til aftapning af kølervandet i motorblokken, sørger for at ventilatoren går i gang når kølervandet når 98 grader. Det behøves her, hvor temperaturer på 45 grader ikke er ualmindeligt om sommeren.

Der mangler stadig et par småting, men nu er Commercialen så færdig, at det er sjovt at vise den frem. Motoren spinder fint, bremserne tar jævnt og godt, og bilen er en fornøjelse at køre.

Per Åhlström

Oversat af Jens MN.





Det originale indtræksstof i en førkrigs-Commerciale er pegamoid, en type voksduk med et stort indhold af celluloid. Det er voldsomt dyrt og skulle også være yderst brandfarligt, så i stedet valgtes galon, der ligner det meget. Saddelmagerarbejdet er ualmindelig smukt udført af Jan Olof Gustavsson, som fik en særlig udfordring da alt jo skulle laves specielt.

Nederst til højre ses bilen på den første rigtige prøvetur. Billedet er taget den 10. november 2016.





CITROËN

på forkant



Ingeniørkunst i design

Citroën-udstillingen i Nærum

Vores fine Citroën-udstilling på Sommers Bilmuseum i Nærum bliver godt besøgt, og vi har fået stor ros! Både for det flotte udvalg af biler og for udstillingen som helhed, der rummer masser af information. Mange har været involveret i at få udstillingen op at stå. Fra klubberne er det især Erik Olesen, Sune Frisgaard, Eugenio Lai og undertegnede, men også museet selv, med hele kusto-degruppen. Og så er der jo dem der har lagt biler till! Her er lidt stemningsbilleder; nogle af dem er fra åbningsdagen.

Snyd ikke dig selv for en tur til Nærum, med god tid til også at studere udstillingens plancher og historierne om de enkelte biler.

Udstillingen har åbent hver onsdag fra 18.00-21.00 og søndag fra 14.00-17.00. Sidste dag er søndag den 19 marts.

-jmn.



Udstillingens ældste bil er Evald Hennebergs perfekt restaurerede 10hp Model A, Coupé Docteur fra 1920. Den er dog indregistreret et par år senere og har altid kørt i Danmark.



Den lille 5HP type 2 er museets egen. Den er fra 1923, importeret i nyere tid fra Frankrig og har tidligere tilhørt Bo Bonfils. Det er en 3-personers model, men ikke en Kløverblad.



Ved indgangen mødes man af Krybebaands-Societets Kégresse, model P17 E. På åbningsdagen var der mulighed for en prøvetur.

En overblik over udstillingen, med to perfekte D-modeller, Stig Elkiers ID19 fra 1959 og Mikkel Hansens DS23ie fra 1974, i forgrunden.



2CV'erne er godt repræsenteret med Anders Theills AZL fra 1956 og chassis'et fra Erik Olesens 2CV Club fra 1985.



Henrik Jacobsen og Per Nielsens 11B 1953.



Danmarks med garanti ældste H-varevogn er fra 1953. Den er med fin patina og tilhører Dan Lerche.



Ole Sommer og Ellen Nørregaard.





Udstillingen har fokus på de banebrydende modeller frem til PSA's overtagelse af Citroën i 1975. Sune Friisgaards helt nyrestaurerede CX GTI er dog fra 1980. Opron-afdelingen er desuden fint repræsenteret med Jan Christensens GS Pallas og Dario Campeottos SM, der begge er urestaureerede originalbiler.



Plancher og vognskilte fortæller både generel Citroënhistorie og om de udstillede biler. Og så længe lager haves, kan gæsterne få et par Attraction med hjem.



Fotos: Albert Kuhn Nicolaisen og JMN.

KØB & SALG



Sælges:

Citroën 11BL – H13.884.

Registreret 1. gang i Kalundborg 20. juli 1949. Bilens stelnummer er 476383, hvilket antyder at den er fra 1947.

Jeg købte bilen af en skrothandler i Sydhavnen den 5. april 1986.

Bilen er totalrenoveret med nye sliddele mv. Bilen var oprindeligt ensfarvet grønlig. Jeg har valgt tofarvet, resedagrøn vognkrop og vogngrønne skærme. Bilen er malet hos Bjæverskov Autolakering. Gearkassen er totalrenoveret hos John Reece, Valby, TA medlem. Motoren er totalrenoveret med nyt topstykke til blyfri benzin af Per Bødker, TA medlem.

Registreret af mig 1. gang 13. marts 2000. Registreret 2. gang af Thorsten Laursen Vig og Thomas Bødker 2. maj 2014, TA medlemmer. Bilen skal synes igen 2022.

Prisen er 100.000,- kr.

Steen Johannesen
Skrænten 28, Strøby Egede
4600 Køge

Tlf: 2325 0552.