



# ATTRACTION 314

55. årgang · April 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. juli.

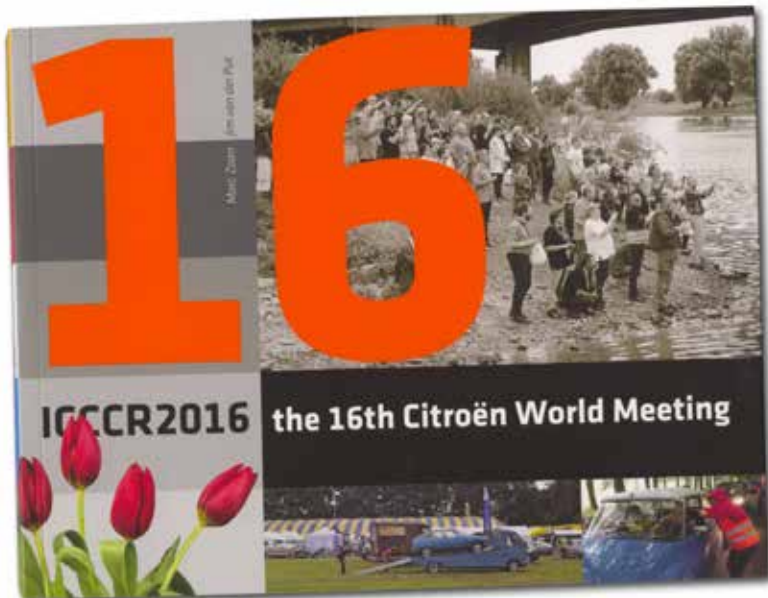
Deadline til næste nummer: 1. juni!

Medlemsbidrag er mere end velkomne!

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



[www.traction.dk](http://www.traction.dk)



Var du til ICCCR i Holland sidste år? Der er udgivet en meget fin lille billedbog (over 500 fotos), som fås for 15 euro. Man kan også købe den officielle film, enten på DVD eller USB-nøgle til omkring 20 euro. Se [icccr2016.com](http://icccr2016.com).

## Fra formanden

Så er vi ude at køre igen!

Jeg håber at de fleste har haft tid til at klargøre deres biler. Jeg har ikke gjort noget ved bilerne, på grund af at have fået en kæreste... så har jeg intet at fortælle om hvad jeg har lavet i løbet af vinteren. Derfor vil jeg opfordre alle jer, der har gjort noget ved bilerne, til at fortælle os andre, her i bladet, hvad I har gjort på jeres biler. Selv et olieskift er der flere meninger om!

Til foråret vil jeg samle en gearkasse, gennemfotografere processen og forhåbentlig få hjælp til at lave en nøjagtig beskrivelse på hvordan man gør det.

Når i læser dette, er særudstillingen om Citroën på Sommers Automobil-museum afsluttet. Tak til alle der har bidraget til udstillingen. Der meldes om at et stort fremmøde, og museumsledelsen har udtrykt stor begejstring for udstillingen, som de siger er den flotteste til dato!

Og til sidst, en stor tak til Ellen Nørregaard for det lange samarbejde vi har haft gennem mange år!

Vi ses derude!

*Eugenio Lai*

### Kommende arrangementer

#### April:

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

14. april (Langfredag): Værkstedsmøde i Roskilde, i Thomas Bødgers værksted på Elisagårdsvej 16. Kl. 20.00. Tilmelding ikke nødvendigt.

#### Maj:

Madpakketur til Henne, den 20.-21. maj, se hjemmesiden.

#### August:

Sommertræf 2017 i weekenden 18-20. august finder sted på Hotel Trinity i Fredericia. Invitation er udsendt.

#### OBS!:

**Der kommer mere – og der kan komme ændringer. Det anbefales kraftigt at holde sig orienteret på [www.traction.dk](http://www.traction.dk)!**





## Aksel Kjellund

I dette blad kan vi bringe en lidt speciel udgave af den efterhånden gennemprøvede rubrik, "fra da gamle fotoalbum". Det er et indslag med en lidt pudsigt historie.

De fleste kender nok til en Herre ved navn Aksel Kjellund (1896-1976), fra Automobiles Citroën i København. Han startede da firmaet blev etableret i 1924, først som bogholder og senere som prokurist. Da tyskerne besatte Danmark i april 1940 måtte Citroëns direktør Jean de Faramond, der også havde været med fra begyndelsen i 1924, i hast flygte til Frankrig, for ikke at blive arresteret. Med en dags varsel blev Aksel Kjellund kastet ud i posten som fungerende direktør – en post han så formelt overtog i 1946 da krigen var slut. Kjellund beholdt jobbet lige til 1966.

Kjellund var en ualmindelig sympatisk og afholdt mand, selvom han også havde et temperament, der blandt medarbejderne gav ham øgenavnet "Foxterrieren". I min evige jagt på Citroëns historie er jeg selvfølgelig stødt på ham ofte. Blandt andet findes en gribende dagbog, hvor han fortæller om sine op-

gaver og problemerne i de første uger under besættelsen. Kjellund er også med på mange af de gamle fotos fra Citroën i Sydhavnen – og man finder hans underskrift på mange de fleste af de gamle tekniske cirkulærer fra Citroën.

Gennem tiderne har jeg også haft samtaler med mange tidligere medarbejdere fra tiden i Sydhavnen – de fleste er forlængst døde, men mange har fortalt om Kjellund, og om hvor afholdt han var, som firmaets direktør.

Helt tilbage i 1992 var jeg sammen med Peter Juel Jeppesen en tur i Bagsværd, hvor vi besøgte en dame på 88: Grethe Grønbjerg, der tidligere havde været gift med Knud Bærentzen, der både var ansat i Sydhavnen men også havde sin egen virksomhed, med forhandling og værksteder. Et spændende besøg, som også gav pote i form af utallige fine fotos (de fleste har efterhånden været vist her i Attraction). Hvad der også var med til at gøre dette besøg interessant var, at Grethe og Knud privat havde haft meget med familien Kjellund at gøre, idet Kjellund var gift med Grethes kusine Karen.

Grethe kunne fortælle en masse. Også at Aksel Kjellunds liv ikke havde været let. Et par år før krigen havde han mistet en lille søn på grund af mæslinger og i marts 1945 omkom datteren under fejlbombningen af Den Franske Skole. Og som om det ikke var nok, blev Kjellunds hus også ramt af krigens bomber. Grethe Grønbjerg kunne også fortælle, at Kjellund i 1947 adopterede en lille pige, som hed Lena. Lena var på et tidspunkt, vistnok i slutningen af 60'er-

ne flyttet til Frankrig og havde giftet sig med en franskmænd og dermed fået nyt efternavn. Med andre ord – det ville være nogenlunde umuligt at finde hende, så det slog jeg hurtigt ud af hovedet.

I 2015 skrev jeg en artikel i DVK-bladet VeteranTidende om Citroën DS. Nogle måneder senere sad jeg en dag i DVKS bibliotek og kiggede i nogle gamle bøger. Blandt folks mumlen omkring mig hørte jeg pludselig noget, der trængte direkte igennem! En mand spurgte til et ekstra eksemplar af bladet med Citroën-artiklen. "Så vil jeg give det til Kjellunds datter".

Sætningen rungede et par millisekunder i mit kranium, før jeg som en raket røg op af stolen. Nå, det korte af det lange er, at manden var én af Lenas gamle klassekammerater, og de har stadig kontakt, selvom Lena bor i Frankrig. Og selvfølgelig blev diverse kontaktoplysninger udvekslet øjeblikkeligt.

Siden da har jeg haft adskillige meget hyggelige samtaler til Frankrig via telefonen – Lena har været ganske rørt over at nogen interesserer sig for hende far, som hun holdt utrolig meget af. Uden at have mødt hinanden (endnu) er vi blevet de fineste venner. Jeg har selvfølgelig spurgt til alt det historiske, og om hun mon havde billeder, der kunne være af interesse for sådan nogle som os. Det havde hun i høj grad – og her kan vi vise et lille udvalg af de mest fantastiske billeder, for jeg fik lov til at låne originalerne. Jeg har stadig til gode at møde Lena – så mon ikke vejen snart falder forbi Bourgogne!

- jmn.

## Fra de gamle fotoalbum...

– Kjellund special!



Her har vi Aksel Kjellund yderst til venstre - på ferietur omkring 1929 i en meget fin C4, rigget til med kufferter både bagpå og på trinbrættet i venstre side. Der er flere billeder fra denne tur, der bl.a. gik til Tyskland. Bilen ser meget luksuriøs ud, med de store blanke hjulkapsler.



Kjellund bag rattet i en 5HP. Billedet er taget i baggården hos Citroën i Sydhavnsgade, og nummerpladen afslører at det er efter 1930.



K427 ser ud til at være en 7C fra 1936/37. Vi er ved familiens sommerhus ved Vig Lyng på vestsjælland. Det er Aksel Kjellund ved rattet.



Det mest sensationelle foto i samlingen er ubetinget dette: Med nummeret K6065 er det nemlig en 15six G fra 1946, en yderst sjælden bil. Vi kender den: Denne 15six er den første af to til Citroën, stelnummer 682.631. Den er indregistreret 11/12-1946. I slutningen af 1947 blev den solgt til Citroënførhandleren i Aalborg. Nu har vi så omsider et billede af den – taget i vinteren 46/47 på en ferietur til Sverige. Bemærk den mørkegrå metalfarve. Det var den eneste man kunne få på det tidspunkt.

Theodor Arendal var disponent hos Citroën i Sydhavnen, men kom på et tidspunkt til at arbejde i Sverige. Her er han på besøg i sin 11 Sport 1947; billedet er fra 1950. Familien Kjellund har stadig sommerhuset, som i øvrigt skulle ligne sig selv.





Til venstre ses K6065 igen, men det er ikke samme bil! Denne er nemlig den anden 15six som Citroën havde efter krigen, registreret 20. november 1947. Stelnummeret er 682.742, og dermed er den én af de allerførste 15six D –altså med højregående motor. Samtidig én af de sidste med pilotehjul. Kølgitteret har oprindeligt været malet som på 11'erne, men må være blevet forkromet senere. Billederne er taget i begyndelsen af 1950 – det øverste fra Viborg, det nederste ved sommerhuset i Vig Lyng. Og det er lille Lena selv, der står ved bilen.



Samme bil, sommeren 1950. Nu er den blevet malet i tofarvet grå, præcis som vi har set det på flere biler i Sverige. Familien er på sommerferie til Spanien – der var langt til Barcelona i 1950, selv i en veltrimmet 15six!



Kjellund (tv) fotograferet sammen med Jean de Faramond, hos Citroën i Stockholm. Cabrioletten tilhørte Raymond Sjöqvist, som bl.a. brugte den til væddeløbskørsel. Billedet er taget mellem 1947 og 1949, og bilen findes skam endnu – den tilhører Carl-Jonas Johnsson i Nora i Sverige. Vi har flere gange haft fornøjelsen at se den til TADs sommertræf. Nu er den hvid med en rød staffering - og heldigvis et helt almindeligt kølegitter.

Til sidst K6065 endnu en gang. Nummeret blev også brugt på den allerførste DS19, som Kjellund kørte til København fra Bruxelles i begyndelsen af januar 1956. Denne bil må også være én af de helt tidlige DS - sandsynligvis aubergine-farvet, og helt sikkert fra 1956 eller 1957.







## 11 Sport 1937

Tekst: Jens MN.

Da importen af TA med stor forsinkelse kom i gang i september 1934, var det stort set kun model 7B og 7C, der kom til Danmark. Først på et tidspunkt i december 34 blev model 11 Sport tilbudt de danske kunder. 11 Sport dækkede over betegnelserne 7S og 11AL, der i praksis er samme model. Skal man lige beskrive resten af begyndelsen, så kom de store 11 Familiale hertil fra maj måned 1935, og den "almindelige" 11 Normale blev endda lanceret så sent som i maj 1936!

Bliver vi ved de små karrosserier, så var det i 1937 at produktionen af 11'erne overhalede 7'erne. De tidlige 11'ere (11AL og 7S) er faktisk meget sjældne, med et samlet produktionstal på ikke meget over 6000. Men i Danmark vedblev 7'erne med at være langt de mest almindelige frem til 1939, sammenlignet med 11 Sport. Et kvalificeret skøn ud fra Toldvæsenets protokoller og Citroëns salgsstatistikker går på, at der ved udgangen af 1937 var solgt ca. 325 7'ere (model 7B og 7C) mod

**Dette foto var meget kontrastsvagt, så det er blevet stortunet i Photoshop. Men det er nok det eneste rigtig gamle billede der findes af bilen, og den har sikkert været ny da det blev taget.**

**Bilens farve er bleu irisé, en sjælden, men meget flot originalfarve!** Foto fra Per Johansen.

ca. 165 11 Sport (model 7S, 11AL og 11BL).

De danske 11'ere fra før 1938 var gennemgående meget luksuriøst udstyret, ofte med metalfarver og altid med forkromede pynteringe på fælgkanterne. Bilerne havde en del dansk udstyr, og visse dele, f.eks. kølerne var af dansk fabrikat. Det er almindelig kendt, at Normalerne havde bredere kofangere end de tilsvarende i Frankrig, men også 11 Sport (og 7C for den sags skyld) havde danske kofangere, fremstillet på Søborg Vognfjederfabrik i en kvalitet der var noget kraftigere end de franske. Idag kan antallet af overlevende danske (dansksamlede) 11BL årgang 1937 tælles på én hånd. I klubregistret har vi noteret omkring 75 stk. importerede, heraf kun 4 der stadig vides at eksistere.

En usædvanlig velbevaret én af disse findes idag på Ærø, og i dens 80 år lange liv har den stadig aldrig været længere væk end Svendborg!



### 365.487 - en bil med ø-historie

Vi kan lige starte med de rå data: Bilen er desværre ikke med i mine optegnelser fra Conservatoire Citroën, men den har nogle søstre, så det kan med sikkerhed fastslås at den er produceret lige omkring den 15. juni 1937. Dermed er den helt sikkert med i en sending på mindst 6 (adskildte) biler, der blev sendt til København blot 8 dage senere, den 23. juni. De er af den "nye" 37-model, hvor hornene sidder på gearkassen, hvorfor bilerne ikke har de

runde gitre i forskærmene. Samlearbejdet i København må have taget en del tid, for de 6 biler vi kender til er med en enkelt undtagelse (den 8. oktober) indregistreret omkring november, en enkelt først i februar 1938.

Det er som med alle de danske førkrigs-TA: Bilen får stelnummer i København. Nummeret 365.487 er noget lavere end det ville have været i Frankrig – her hedder de fleste biler i denne produktionsserie typisk 369.000. Sådan

Her ses lige et foto af en anden bil, som faktisk er helt magen til 0788, bare med en anden kulør: vert irisé. Det er igen en 11BL, med de danske træk: Bosch afviservinger, danske kofangere med ovale monteringsbolte, Jantex fælgringe etc. Oprindeligt færdiggjort i Paris den 22/5-37 og indregistreret som dansksamlet bil den 26/6-37 til Hans Hvam, der var landmand i Kjellerup. Også denne bil findes idag; hos Christian Friis. Foto fra Dorrit Hvam.



Dette foto, som Torsten har taget af bilen, giver en god idé om farven vert irisé.

er der så meget sjov, med de danske biler som jo blev samlet i Sydhavnen for anden gang.

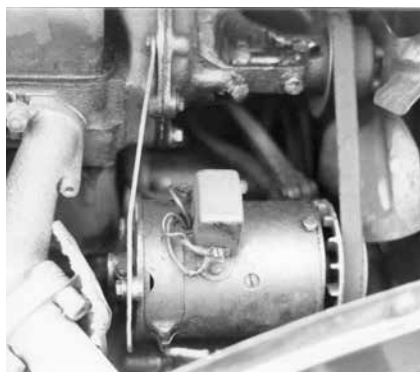
#### **0788 - CJ52.578**

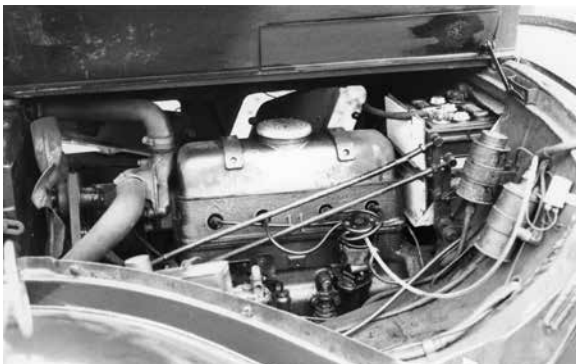
Der var ingen Citroënforhandler på Ærø, så den 1. ejer, Bødkermester E. Knudsen, måtte købe sin nye bil hos Citroënforhandler Jens Moses i Svendborg. Købekontrakten findes stadig og er underskrevet den 20. november 1937. Bilen indregistreres første gang den 23/11-1937, med nummeret 0788. Bilens liv og levned på Ærø kan vi forhåbentlig vende tilbage til i en senere artikel. Den gode Hr. Knudsen var helt sikkert både stolt og glad for sin bil, og han beholdt den til sin død. På et tidspunkt blev den omregistreret og fik nummer CJ52.578. Om dette skyldes at den har været afmeldt for reparation eller at en af Bødkermester Knudsens sønner på et tidspunkt kørte med bilen ved vi ikke pt., men den blev i hvert fald i familiens eje og Knudsen brugte den jævnligt, til han var så gammel at han ikke kunne køre bil mere. Den blev afmeldt og stod en del år i en fugtig og utæt garage af træ.

I de sidste år Knudsen kørte i bilen var den efterhånden blevet kendt af flere i klubben. TAD blev som bekendt stiftet i 1982, og det er omkring dette tidspunkt, måske et par år tidligere, at Peter Juel Jeppesen på en ferietur tilfældigt mødte Bødker Knudsen i sin 11'er. Det blev selvfølgelig fotograferet – og her kan vi vise Peters sort/hvide billeder af bilen, der nok bar præg af små 50 års dagligbrug, men stadig var i meget original stand. Det er den stadigvæk – og den er stadigvæk på Ærø.



**Omkring 1980: Her viser Bødkermester Knudsen sin bil frem, og stoltheden er vist til at få øje på! Man kan se at bilen har været i brug: Den forkromede forruderamme (af jern) er blevet malet og kofangerne har fået en gang husmandskrom. Bilen er naturligvis blevet lakeret (mørkeblå), og så er der både afviserveringer (de originale fra bilen var ny) og blinklys. Men alt er som det skal være; de halvsmlle skærme med den karakteristiske lille bue forned mod kølegitteret og de flotte forkromede Ducellier-forlygter.**





Dækkene var ikke bilens første, men Knudsen kørte rundt på rigtige Michelin Superconfort 150x40 – ikke dem fra Michelins "veteranserie", der både har problemer med størrølse og kvalitet.

Nedenfor: Fint stævnmøde med Peters Normale fra 1938 og Knudsens 11BL. Alle danske TA havde bagnummerpladen placeret midt på bagkofangeren frem til begyndelsen af 1938. Fotos fra PJJ.





## Et besøg på Ærø

Vi har snakket om det mange gange, men her i februar lykkedes det. Torsten og jeg tog på besøg hos bilens nuværende ejer, Per Johansen, Søby på Ærø. Vi har haft en del korrespondance og set billeder af bilen, så det var spændende at skulle se den i virkeligheden.

Per købte bilen gennem en ven, der havde købt den af Bødkermester Knudsens arvinger, i 2001. Efter lidt forskellige småreparationer fik han bilen gjort kørende, og det blev til nogle småture på øen gennem et par år, før han gik i gang med at skille den ad. For selvom bilen var og er sund, lænede den sig

naturligvis op ad en mere grundig, men nænsom restaurering. Projektet har dog ligget lidt (for) stille, især i de senere år. Det hænger dels sammen med Pers job – han sejler som maskinmester, og er ofte væk i længere perioder – og dels den omstændighed, at der lige kom en Austin Healey 3000 forbi. Argumenter man må bøje sig for.

Vi fik nogle hyggelige timer sammen med Per, og gennemgik både bilen og mange af dens enkeltdele. Diverse papirer og andet fortæller lidt mere om dens historie; eksempelvis fik den for ikke så mange år siden lavet lidt plade-

arbejde ved batterikassen og et par andre småreparationer i forbindelse med et serviceeftersyn. Det havde kostet den nette sum af 54.000,- kr!

Det lykkedes forhåbentlig at give svar på de fleste spørgsmål om hvordan forskellige delopgaver i restaureringsarbejdet kan gribes an, og vi hjælper selvfølgelig gerne med hvad vi nu kan, så bilen ender med at blive så original som muligt. Heldigvis er vi ikke i tvivl om at Per har de bedste forudsætninger og mulighed for at udføre en restaurering, der bevarer den unikke bil helt som den skal være!



Numre, der passer sammen – stelnumret er monteret i København. Bemærk også karrosseriets nummer 69080, som er slået i skinken.



Originale detaljer, som "strømpen", der omslutter ledningsbundtet. Indtil slutningen af 1937 var hovedbundtet ført ud langs kanten af motorrummet.



Gulvet er todelt på tværs, som på alle førkrigs-Sport'er. Bemærk også den lækre originale nappa på sædetraversen.



Bagagerumsbund uden rust. Det må kaldes et særsyn!



Igen et billede af en meget urørt bil. Pladearbejdet der skal laves i denne inder-skærm begrænser sig til en 3-4 cm bred strimmel langs kanten ved kofangerbeslaget bagtil.



Et fantastisk originalt instrumentbræt, hvor den oprindelige farve, bleu irisé, står næsten som ny. Det eneste uoriginale er nok askebægeret, men det ville jo være syndt at ændre noget som helst her.



Kombinationen af et O.S.-speedometer og et Jaeger-ur ville være utænkeligt på en bil fra Paris - men her i Danmark var man ikke så bange for at blande tingene lidt sammen.

Normalt er O.S.-instrumentet udstyret med en rød olietrykslampe, men den mangler - til gengæld er der monteret én på instrumentbrættet, så man ikke den altid har været der.

Alt andet er også det oprindelige, incl. knappen til starttrækket. En sjældne ting!



Mod forventning viste det sig at motorblokken ikke er den originale med motornummer DK02925. Den er sandsynligvis frostsprængt for mange år siden. Blokken her har støbedato i 1960 og ser ud til at være en HY-blok.



Bosch-afviservinger – som på alle danske førkrigstractioner.



Det helt originale bagnummerpladeholder med den runde baglygte, der ganske sikkert har siddet på bilen da den blev leveret fra Jens Moses i Svendborg.



Til gengæld er der ingen tvivl om at alt hvad der er skruet på motorblokken er det oprindelige – som her karburatormonteringen med automat-choker.

Motorfarven er langt fra den originale, som i øvrigt kan ses på det lille trekantbeslag nederst på det øverste billede af motoren.



10 2 J = 10. februar 1960



Fotos og billedtekster:  
Torsten Vig og JMN.



## **ACI, PSA, RetroMobile**

- og et par betragtninger om historiske kendsgerninger

Tekst og fotos: jmn

Her i februar var der som altid generalforsamling i ACI - Amicale Citroën Internationale. Som dansk delegeret var jeg afsted sammen med Sune Friisgaard, der som de fleste sikkert ved for nylig er blevet valgt som afløser for Flemming Smidt Pallesen.

Disse linier skal ikke være et referat fra denne generalforsamling – det kan man nemt finde på ACIs hjemmeside. Men et par ord skal alligevel siges. For vi har jo været flere, der har været noget bekymrede over den seneste udvikling, hvor PSA i deres behov for at markedsføre de moderne DS-biler elegant har forsøgt at tilføje det helt nye bilmærke en "arv", ved at fremhæve mærket som en direkte efterfølger for den historiske (Citroën) DS. Det resulterede i en strategi, hvor DS ikke skulle fremstå som en del af Citroëns historie! Et grelt eksempel på denne noget besynderlige historieforvanskning har været hjemmesiden [citroenorigins.fr](http://citroenorigins.fr), hvor alle Citroëns historiske modeller vises i en meget flot præsentation – men hvor der lige kom til at mangle et par modeller: DS og SM. For de skulle jo bruges til noget andet!

Når markedsføring bliver vigtigere end historisk sandhed må alarmklokkerne

selvfølgelig ringe. Vilklårene for produktion og salg af biler anno 2017 er som de er - og ganske anderledes end i de gode gamle dage, hvor innovation og mod kunne bringe et bilmærke som Citroën i en position, hvor de var op mod 20 år forud for deres tid. Det kan nok ingen være idag, heller ikke Citroën. Lidt trist, men det kan man jo mene hvad man vil om. Nogle vil sikkert synes, at noget efterhånden er blevet taget fra Citroën. Men at "glemme" DS-modellerne i PSA's egne beskrivelser af Citroëns historie er utilgiveligt – skal fortiden nu også tages fra Citroën, og dermed fra os, der som de glade entusiaster vi er, hylder den utrolige pionérånd der skabte det hele?

### **Prominente gæster**

På ACI-generalforsamlingen havde vi flere prominente gæster. Den første der talte, var Xavier Peugeot. Han sidder i den absolutte top og er bl.a. ansvarlig for PSAs modelpolitik og planlægning af nye modeller, og det gælder alle tre mærker (altså Citroën, Peugeot og DS).

Det var ret tydeligt, at der har været en temmelig massiv kritik af markedsføringen af DS, og at det har gjort et indtryk. Xavier Peugeot gjorde meget ud af at berolige forsamlingen og forsikre om,

at man stadig betragter DS som en vigtig del af Citroën historiske arv (hvad ellers?). Han havde knapt så meget at tilføje, da vi var et par stykker, der gav udtryk for at vi stadig er temmelig "bekymrede".

Her skal det lige tilføjes, at nogen er kommet smule til fornuft – DS og SM er nemlig for nylig blevet at finde på [citroenorigins.fr](http://citroenorigins.fr), og mon ikke det også vil ske på de øvrige sprogversioner af hjemmesiden. Flere af DS-mærkets hjemmesider, herunder Danmark, er 100% støvsuget for navnet Citroën. Det findes bare ikke, selvom der ivrigt fortælles om mærkets arv og vises billeder af historiske biler. Også her er man kommet til fornuft i Frankrig, hvor ordet Citroën ikke længere er bandlyst.

### **Den nye organisation**

Citroën Heritage er som bekendt blevet en del af den nye organisation "l'Aventure Peugeot, Citroën & DS". Herfra havde vi besøg af den øverste chef himself, Xavier Crespin. Vi spurgte naturligvis lidt til fremtiden for Conservatoire Citroën og til arkiverne. For tiden kører det jo noget på vågeblus; der er stort set ingen adgang til f.eks. historiske fotos, ingen arkivalier på Conservatoire, som heller ikke er i stand til at udstede



Citroën historiske modeller ifølge [citroenorigns.fr](http://citroenorigns.fr) – skærmbillede fra efteråret. Nu er de to manglende modeller omsider kommet rigtigt med.

attester længere. Crespin fortalte om planerne – at Conservatoriet ikke vil blive lagt sammen med Peugeot-museet i Sochaux, men at man vil forsøge at finde et sted, der alene har relation til Citroën, på den ene eller anden måde. Han kom ikke nærmere ind på mulighederne, men nævnte spøgefuldt at Quai de Javel nok ligger udenfor mulighederens grænser.

Meget af arkivmaterialet, incl. Citroëns produktionsbøger, er såvidt vi kunne forstå stadig "i byen" for at blive digitaliseret, og planen er at man vil lave et "superarkiv" i Héricourt, som ligger ca. 15 km fra Sochaux. Her vil man også samle Citroëns billedarkiv (som vist stadig befinder sig i hovedkvarteret i Paris) og gøre det hele meget tilgængeligt via internet. Man behøver ikke at

være professor i logistik for at indse, at det vil kræve en omfattende registrering og katalogisering; noget som givetvis kommer til at tage mange år, og koste uhyrlige summer penge.

Et andet ambitiøst projekt er, at l'Aventure vil nu hjælpe os entusaster med reservedele til bilerne. Vi har hørt lidt om det sidste år. Det skulle være dele, som ikke er i produktion hos alternative leverandører, eller som kun kan fås i en meget dårlig kvalitet. ACI kan være med i denne proces ved at hjælpe med oplysninger om hvilke dele, der er behov for. Det med reservedelene er en gammel ACI-kongstanke tilbage fra 90'erne, men der er sket meget siden. Spørgsmålet er selvfølgelig både hvor stort behovet er, og om de nødvendige midler kommer på bordet. Lige præcis

dét, satte på et meget tidligt tidspunkt en stopper for sidste forsøg, for få år siden. Man kan også tvivle på om der nogensinde bliver et stort behov for ny-fremstillede stumper til Citroën XM. Men ingen tvivl om at intentionerne er gode nok – og på generalforsamlingen var der i hvert fald ingen, der havde lyst til at skyde projektet ned.

Crespin fremhævede flere gange, at alt lige nu befinder sig i en overgangsfase og at den nye organisation kun er 14 måneder gammel. Der er tilskud fra PSA, men det er meningen at organisationen med tiden skal blive økonomisk selvkørende og uafhængig af PSA (hvor dan man så vil gøre det i praksis).

Det lød altså ganske fint, men også lidt naivt – lad os lige se hvad der sker, når det begynder at koste penge!

### Besøg af Monsieur Citroën

En tredje prominent gæst var Henri-Jacques Citroën. En meget sympatisk og hyggelig mand, der i hele sin fremtoning er som snydt ud af næsen på sin farfar – André Citroën. Han var virkelig en oplevelse! Og så var det i øvrigt til at få øje på, hvor hans sympatier lå, når det drejer sig om at bevare og passe på Citroënmærkets historie. Blandt hans ærinder var at promovere idéen om at etablere et rigtigt Citroën-museum; han kom ikke nærmere ind på om l'Aventure eller om PSA skal medvirke. Op til generalforsamlingen havde bestyrelsen besluttet at udnævne ham til "Ambassadør" for ACI – måske en god idé, da denne titel jo nok forpligter en smule mere end en udnævnelse som æresmedlem.



Dagen fortsatte med de sædvanlige ting – præsentationer vedr. afholdte og kommende begivenheder, valg til bestyrelsen osv. Referatet fra ACI-generalforsamlingen findes her:

<https://www.amicale-citroen-internationale.org/wp-content/uploads/2017/02/20170211-ACI-AGM-2017-Minutes-of-Meeting.pdf>

**At møde Henri-Jacques Citroën må være det nærmeste man kan komme på at møde patronen selv. Her er en mand, der i den grad ligner sin farfar! Helt vildt. Så kameraet kom selvfølgelig lige op af tasken.**

### **Retromobile**

Inden jeg slutter helt, så må det lige nævnes, at Citroëns stand på Retromobile langt fra nåede samme standard som de havde for bare et par siden. Det er mere end tydeligt, at der er skruet grundigt ned for budgettet og ambitionerne. De tre PSA-mærker var mere eller mindre slået sammen til én stand, med lige dele af hvert mærke. Selvfølgelig ingen DS'er eller SM'er på Citroën-delen af standen – nej de stod jo hos "DS" sammen med en meget moderne konceptbil (der efter min mening absolut intet har at gøre på Retromobile). Og for lige at nævne det, så var der, bortset fra salgsauktionerne, kun én (1) traction på hele Retromobile; en pænt restaureret 11C Commerciale fra 1939, udstillet hos vennerne i Traction Universelle, på Citroënstanden.

## Fremtiden

At der ligger uvurderlig værdi i den historiske arv for ethvert bilmærke er der vel ingen tvivl om. Lad os håbe at vores indsats bliver påskønnet i fremtiden, og at der bliver et frugtbart samarbejde, hvor de nye kan hjælpe de gamle, og omvendt. Det gælder både i den store verden i ACI-sammenhæng og herhjemme, hvor vi som bekendt har fået ny importør.

# SALON RETRO MOBILE



"Ceci n'est pas une Citroën". Eller? Fine modelbiler til salg på l'Aventure's stand på RetroMobile. Måske står der Citroën i bunden af bilerne, men i hvert fald ingen steder på æskerne. Tak for kaffe.



Et par ægte Citroën'er fra RetroMobile: Her den ekstremt sjældne TUB, verdens første kassevogn. Til højre den meget fine 11 Commerciale, der var pænt restaureret og fremvist med det plane trægulv, der i sin tid var tilbehør til modellen. Og selvfølgelig med en vintønde bag!





## Renovering af en 11 Sport

Tekst og billeder: Freddy Pedersen

Som tidligere beskrevet i Attraction 301, hvor jeg står som nyt medlem og en tidligere beretning af Citroen 11 BL "Renovering af motor" i Attraction 304, har jeg nu overstået renoveringen af min Citroen 11 BL fra 1946.

Jeg vil nu fortsætte med at beskrive

renoveringen af bilen efterhånden som jeg skiller den ad og laver den, jeg havde noteret alt det op, både hvordan det skal sidde (hvis det kan misforstås) også de dele der skal fornyes/bestilles. Alt blev lagt i kasser og mærket op, som gør det hele nemmere, på et senere tidspunkt.

Fortøjet blev rensat af og alle dele blev kontrolleret for slitage og funktion, og de defekte dele blev udskiftet med nogen af de andre brugbare reservedele jeg havde. Min mening med at renovere bilen er, at alle de dele der fulgte med ved købet skal anvendes, når det er nødvendigt og kan lade sig gøre.

Alle de karosseridele i undervognen o.l. der skal males, er blevet rensset i bund med roterende stålbørster på en vinkelsliber eller boremaskine, derefter har det fået antirustmaling og skibsgrundmaling før lakering med en blank overflade maling.

Efter renoveringen af motoren gik jeg igang med gearkasserne, som jeg havde 4 af. Den gamle gearkasse (måske fra da bilen var ny), med støbedato 22/2-46 havde mange fejl, som en knækket tand på 3 gears bundhjul, slør ved kronhjul p.g.a. at lejebroen var knækket, slør ved højgearaksel, slid ved første og bakgearhjul, meget slid ved de små tænder på 3 gear, og slid på 2. og 3. gears skiftegeffell, så den var godt brugt.

Men den gearkasse med støbedato 4/10-49, som sad på den beskidte motor, hvor også gearkassen var meget beskidt, havde nogle gode dele som kunne bruges. Huset var lidt tæret i bunden, så jeg kunne flyttede alle indvendige dele fra den over i huset fra 22/2-46.

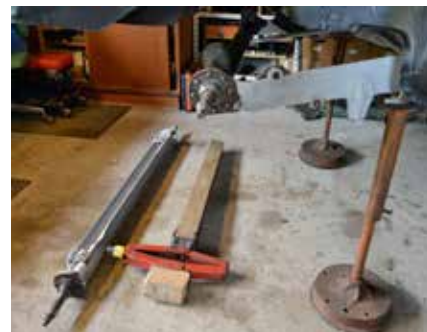
De andre gearkasser blev også set efter for gode dele, som blev taget fra og sammenlignet med andre dele, de blev rengjort og lejer o.a. kontrolleret, hvor de bedste dele blev brugt, hvor det var nødvendigt. Derefter blev spids-hjulsakslen med bundhjul, bakgear og 1 gearhjul med låsebolt og prop i enden, spedometertrækket, højgearaksel med de 2 lejer, foreste leje ved spids-hjul med skiver, foreste leje ved hovedgearaksel, begge de store møtrikker, spændt og låst og de foreste dæksler



Hovedbremsecylinderen med rør

monteret. Derefter blev bevægelserne kontrolleret o.l. som beskrevet i reparationshåndbogen fra 1949. De fire store pindbolte ved kronhjulslejeholder, blev udskiftet p.g.a. at de der sad på var for korte (der er også en forskel på dette felt). Kronhjulet blev lagt ned i gearkassen og lejeholdere og de store justerings-omløbere sat på og lejerne spændt let sammen, kronhjulet og spidshjulet blev justeret til et slør på 0,27 mm og derefter blev den ene store omløber til kronhjulslejerne løsnet 20 mm, for at give rullelejerne et let slør, ifølge foreskrifterne. Derefter blev lejeholderne spændt fast og låst, derefter blev trykmærkerne kontrolleret på tænderne, for korrekt indgreb. Så blev koblingshuset sat på, samtidig med pakkåserne med flydende pakning. Der blev også sat flydende pakning bagved skiverne på kardanflangerne ind mod strålerne. Gearkassedækslet havde for stor afstand ved 3 gearsgeffell og dækslet, så der blev lagt en 1,5 mm skive ved, så afstanden blev ændret til 0,5 mm.

Derefter blev de mange andre løsdele



Værktøj til at tvinge bæreamene fra hinanden

taget frem, hvor jeg fandt de bedste dele som der skulle bruges, de blev rengjort, malet og lagt væk i kasser, så de er klar til montering.

Nu kom turen til forbremserne som blev adskilt med en 38 mm nøgle til møtrikkerne, hvor der i højre side er venstregevind og venstre side er højregevind. Til tromlerne lånte jeg en aftrækker af et medlem fra Citroën 2CV klubben. Hovedcylinderen blev demonteret og sammen med de andre jeg havde, blev de adskilt og kontrolleret, for at finde noget jeg kunne bruge, det viste sig at det kun var gummidelene der skulle fornyes, de blev bestilt sammen med flere andre dele i Holland. Gummidelene var af mærket "Seinsa" hvor den yderste tætningsring kun passer til det originale alu-stempel, som har en bred rille på 2,5 mm. Jeg havde andre alu-stempler som har en bred rille på 3,1 mm, som ikke kunne holde tæt for bremsevædske. (Den fejl har jeg prøvet af). Også bremsecylindererne kunne jeg finde nogen der kunne bruges, hvor også alle gummidelene skulle fornyes, de foreste er 1 1/4" og de bageste er 1". Derefter



**Instrumentbord med mange huller**

blev der lavet nye 6 mm (org. er 1/4"= 6,3mm) kobberør med dob. kraver til alle 4 hjul, med de originale gamle omløbere, som blev rensed og malet. Nye bremseslanger blev også monteret. 5/16" (7,9 mm) røret og bremsevædskebeholderen blev genbrugt.

Efter at alle 4 bremsetromler var blevet afdrejet og ny belægning sat på hos Fyns Kardan & Bremseservice, så blev bremsebakkerne sat på og justeret ind med div. skivetykkelser på tappene for anlægget, så bakkerne flugter med ankerpladerne, hvilket er vigtigt at udføre. Derefter blev bakkerne justeret ud til tromlen med en afstand ved hjulcylinderen (tåen) på 0,25 mm og forneden (hælen) til 0,12 mm. Det blev gjort med to gamle bremsetromler med samme diameter som de afdrejede, og hvor jeg fjernede noget af godset udvendigt, så

der kunne måles fire steder og et hul til nøglen til møtrikkerne ved nederste op-hæng. Derefter blev bremserne udluftet, hvor den lille bolt blev skruet ud af den store originale udluftningsluftskruer, og hvor jeg satte en almindelig 1/4" udluftningsskruer i alle 4 hjulcylindre, så der kunne sættes en slange på.

Bagakslen blev også udskiftet, da den var blevet skæv, (nok p.g.a. man løfter bilen midt på akslen) og løberingene til pakkåserne var også slidte. Jeg lavede en træstolpe med en påmonteret donkraft, så jeg kunne trykke de to stræbere fra hinanden, så akslen kan lirkes ud, og en anden aksel kan sættes ind i stræberne igen.

Der blev også lavet et nyt 8 mm benzindrør, hvor den gamle banjo ved tanken blev slagloppet på røret, som blev

trukket ud og rundt i venstre bageste inderskærm i dens holdere og ned i trekantsforstærkningen på vognbunden, som også var blevet udskiftet før købet af bilen. Så skal det lige bemærkes, at da jeg fyldte benzin på tanken så var den lidt utæt. Det var den gamle originale tank, som egentlig så meget fornuftig ud, men da den blev demonteret og rensed af for malingen, som var smurt på før jeg købte bilen, så viste det sig, at den havde været svejst mange steder, som var meget dårligt, så der blev bestilt en ny rustfri tank i Frankrig til min model og årgang. Men da jeg fik tanken var den til en nyere årgang, og derved passede sugerøret ikke til det rør jeg havde lavet. Så der blev lavet en overgangsforskrunding med en plade til de tre 4 mm skruer (som ved tankmåleren) og midt på pladen lavet et ca. 12 mm hul og på undersiden blev der svejst en 12 x 1,25 mm møtrik på. Nu blev pladen monteret med pakning på, så det originale sugerør som jeg havde lavet, kunne skrues på igen.

Instrumentbordet blev demonteret for alle kontakter, varmereguleringer, låger, ure og gearskifte, så de huller som ikke skal bruges mere kunne blive lukket til. Der er lavet for mange uoriginale huller igennem tiderne. De kontakter og dele som der skulle bruges blev kontrolleret og renoveret og lagt til side sammen med andre instrumenter, relæer og viskermotor o.a.

Ledningsnettet strikkede jeg selv sammen, lavet efter de forskellige diagrammer fra Citroëns optegnelser, deraf lavede jeg selv en tegning med de forskellige farver og tykkelser, som kan



#### Tilpasning

være nemmere at forstå, efterhånden som de forskellige samlinger og strømforbrugere bliver monteret, f.eks. med et dobbelt hjælperlæ til forlygterne, så lyskontakten ikke bliver overbelastet og kun bliver brugt til styrestrøm til relæet. Der er selvfølgelig også et særskilt strømskema til blinklyset, med blinkrelæ og kontakt på ratstammen. Der blev også monteret en sikringsdåse med 6 sikringer, til blinklyset sammen med stoplys, foreste parklys, baglys, fjernlys, nærlys og viskere.

Tagstoffet, dækplader incl. træstykker, kantbånd ved døre blev demonteret og træskelettet og filteren blev fjernet i taget, som blev rensat af og fik antirustmaling og skibsmaling. Dæmpningsplader i butyl med alu-side, købt i Biltema, blev skåret til efter de gamle filtstykker og sat op på taget med det klæbemateriale der er på pladerne. De må ikke røre hinanden, så er de ikke er til at rive fra hinanden igen. Derefter blev der sat filt op bagved trærammen i loftet, og jernbøjler op i bagenden til tagstoffets trådbøjler. Det nye tagstof havde fået syet løbegange på til trådbøjlerne,



#### Venstre baghjørne næsten færdigt Prøvemontering af masonitplader på dørene





som jeg tog ud af det gamle loftbetræk og lavede en optegnelse af længderne og bøjningerne. Jeg malede dem før de blev monteret i det nye betræk og rettet til i enderne ifølge optegnelsen og der blev bundet en snor i alle 10 ender ved trådbøjlerne, så betrækket kan strammes ud til siderne. Loftbetrækket blev sat op fra bagenden i jernbøjlernes spidser og videre fremover, trådbøjlerne blev sat på med selvskærende skruer langs siderne. Der blev fremstillet en ny træramme omkring bagruden, hvor tagstoffet blev sat fast, derefter blev hullet klippet ud til kanten af trærammen, derefter blev bagruden limet fast med BT Multibond Rapid fra Biltema, og understøttet indefra, og efter det var tørret efter et par dage, blev stoffet limet i kanten og metalrammen skruet på, og tagstoffet blev strammet ned til baghylden med en gummiliste trykket ned i en fals som derefter blev klemt sammen.

Derefter blev filt og stof limet fast på baghylden med 3M spray. De nyfremstillede "keder" omkring dørene og taget, blev sat fast i det originale paplignende materiale i metalskinne. Oppe langs siderne ved dørene, fik jeg lavet en ny tynd træplade/liste, som blev tilpasset i rundingen over dørene og sat fast under tagbøjlerne. Loftbetrækket blev også clipset fast foran i det paplignende materiale. Nu kunne betrækket skubbes op under den halvbløde træliste over dørene og strammes til. Træstykket blev skruet fast på midterdørstolpen forned og pladen med stof og metalpladen blev begge klikket på, begge har clips på bagsiden. Der blev lavet to bageste sideplader i

hård masonit med skumbelægning under betrækket, som er limet fast med 3M spray. To specialclips som jeg havde, blev sat ind i et hul i pladen, så den kan skubbes ind over den buede skinne i baghjørnerne ved taget. Og der blev sat clips i pladen langs bagdøren, som kan trykkes ind i hullerne i metalpladen. Intet kan ses når pladen er monteret mellem bagsæde og loft.

Alle døre blev sprøjtet med rustopløser på hængsler o.a. før adskillelsen, (de udvendige dørhåndtag skal trykkes ned for tage dem ud) betræk, rudeoprullere, ruder, dørlåse, og div. lister blev demonteret, så dørene er lettere at håndtere før de bliver skruet af dørstolperne, det kan være noget vanskeligt, at tage hængslerne af på selve døren p.g.a. rust. Naglerne kan også sidde godt fast. Men jeg fik lavet alle hængsler så de er uden slør, hvilket er vigtigt for tilpasning af dørene.

Derefter blev div. rusttæninger i dørene efterset, særlig i bunden var der nogen dele som skulle repareres og en metalskinne blev fremstillet til forkanten til en fordørs gummiliste. Da malingen blev slebet væk, kom de tidligere reparationer til syne, som så meget fornuftige ud. Jeg havde en del andre døre, hvor jeg tog en anden højre fordør som blev tilpasset/sat på, og alle døre blev prøvemonteret og rettet til, så de sad pænt i døråbningerne. Derefter blev alle hængsler taget af igen og noteret op hvordan de skal sidde sammen med div. skiver, så dørene kan sættes på efter malingen, uden at rette på tilpasningen.



Fordørene før maling



Højre fordør var anderledes med clips og lignende

Alle dørene fik antirust- og skibsmaling indvendig efter afrensningen og der blev sat en Butyl-lyddæmpningsplade ind i dørene, derefter gik de til maler, hvor alt gammelt maling blev slebet af, og fik epoxy primer som bundbehandling. Efter dørene var færdig malet, blev de sat til side, så de kunne hærde af. (I mellemtiden blev den indvendige beklædning monteret, som tidligere beskrevet).

Dørene blev sat ind på plads og samlet med de opnoterede dele til hængslerne og spændt fast, derefter blev plader i

dørkarme og gummikiler sat på dørene og tilpasset så dørene sad pænt, før alt andet blev monteret.

Så nu var det tid at tage kassen med de gode brugte dele, jeg tidligere har rengjort og smurt, slebet og pudset og montere dem i den rigtige rækkefølge, med dørlåse og pladen på karmen først, og justere dem ind så dørene lukker let. De nye røde føringer blev limet fast med SikaBond T2 elastisk højstyrke klæbemasse. Jeg lavede en vinylplade og satte den fast et stykke oppe i døren, så vand ikke trænger ud på dørplade/betræk, men løber ind i døren og ud af bundhullerne. Der blev lavet nye masonitplader til dørbetræk, boret huller i pladen til clips, dørgreb og holdetappen så det passer til hullerne på dørene, som kan være forskellige (p.g.a. årgang ?). Pladerne blev prøvemonteret med de indvendige ruderammer og tilpasset hele vejen rundt, før skumbelægningen og stoffet blev limet på med 3M spray, nu med clipsene sat i, var beklædningen klar til af blive monteret færdig.

Da motor og gearkassen var færdig d. 21/5-14, blev de sat til side og taget



Polerede dørhåndtag



Motoren lægges i



frem igen d. 2/4-16, for at blive monteret i bilen, som imellem tiden har været ved maler. Det var en god beslutning at vente, da alt det malerstøv fra afslibning og maler arbejdet havde sat sine spor alle steder, så der var mange steder det skulle renses og males om, både i motorrum og på undervognen.

Efter motoren blev lagt ned i bilen, skal alle de renoverede dele tages frem og monteres, som er det arbejde man glæder sig mest til.

Efter karrossen har været fuldstændig afmonteret, var der meget at montere rundt omkring både ude og inde, som tidligere beskrevet.

Så efter ca. 5 mdr. var bilen næsten færdiglavet, dog undtaget forskærme og kølerpartiet, som tidligere har været prøvemonteret og rettet til, som også gælder kofangere o.a. før maling. Med olie på gearkassen og motor, 15 l benzin i tanken og håndpumpet det op i karburatoren, blev motoren startet op, først uden vand, for lige at høre om motoren kunne starte og gå fornuftigt. Det viste sig at være tilfældet, så derefter blev der fyldt vand/kølervædske på, så motoren kunne blive varmet igennem, og lidt maling blev brændt af efter en lille tur på den lukkede vej. Selve motoren og gearskiftet gik fint og motoren havde et olietryk på 3 kg. Men det rungede/rystede noget i kabinen. Det skyldtes at udstødningsrøret var sat fast i vognbunden, hvor det tidligere har været monteret i nogen beslag som sad på. Det var ikke rigtigt, så det blev lavet om, og kun sat fast helt ude bagved som originalt. Det bageste motor-

ophæng blev justeret, så klodsen sad i midten, efter motoren havde fået alt sin vægt monteret.

Den gamle varmemåler virkede ikke, så der måtte indkøbes en ny og senere viste det sig at vandpumpen ikke kunne holde tæt p.g.a. at kulskiven var lidt uens slidt og med et lille hak i pakdåsen. Så jeg fandt en anden original vandpumpe, som ikke havde kørt ret meget. Den blev lavet og sat på og smurt med vandpumpefedt, og kan senere tryksmøres efter behov. Derefter blev forskærme og kølerpartiet o.a. monteret færdigt, så vognhøjden kunne kontrolleres. Der skulle ændres lidt ved venstre foreste affjedring. Sporingen blev justeret til -1 mm, så nu venter bilen til foråret, hvor den skal til syn/toldsyn og have bestilt de gamle nummerplader med nr. M2510.

