



ATTRACTION 322

57. årgang · april 2019 · Citroënklubberne i Danmark



TRACTION SPECIAL

Traction Avant Danmark

Bestyrelsen:

Formand - indmeldelse:

Eugenio Lai

Baldersgade 16, 2.tv.,

2200 København N.

Tlf: 23 26 28 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:

Jørgen Hove

Julius Thomsens Gade 16, 2.th,

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

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

Aktiviteter - øst:

Benny A. Jensen

Vingetoften 114,

2730 Herlev.

Tlf: 23 21 10 46.

e-mail: benny.jensen@cookmedical.com

Aktiviteter - vest:

Claus Falden

Erantisvej 4,

9750 Østervrå.

Tlf: 40 98 92 82.

e-mail: clausf@lden.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:

Nordjyske Bank

Thulebakken 34

9000 Aalborg

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.



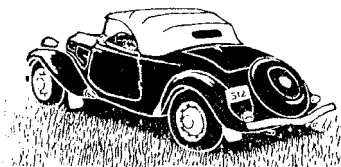
www.traction.dk

Fra formanden

Så er vi ude at køre, og hvor skal vi hen i år? Kig i kalenderen og vælg hvad-somhelst. Udbuddet er stort, ikke kun i TAD-regi. Der er næsten ingen grænser for alt det man kan få lyst til at deltage i. Budskabet her er: Det er en rar hobby at køre veteranbil! Det skal vi holde fast i, i disse tider hvor alt bliver målt i CO2-udslip, og alt hvad der er mere end et par år gammelt er yt, og skal skrotes! En veteranbil er ikke altid den flotte Ferrari til 50 millioner, men ofte familiebilen, hvor er svært at argumentere for det udslip den genererer i løbet af året, selvom det jo er helt minimalt. Vi har forholdsvis gamle biler i klubben, og de ser "søde" ud. Derfor er det nemt for de fleste tractionister at slippe for den værste "omtale". Når du er ude i landet med din bil, så prøv at spille bolden videre i den gode dialog: At vi bidrager med mere godt end vi gør ondt – et godt budskab at sprede!

Vi ses derude!

Eugenio Lai



Nye medlemmer

Søren Winkler Rasmussen
Joachimparken 6
6400 Sønderborg
11B 1952, Z15289.

Fredericia

Vi håber at disse linier når jer før Fredericia bilmessen! Som skrevet tidligere deltager TAD sammen med Dansk Citroënklub og ID/DS klubben med en fælles stand for at markere de 100 år Citroën har lavet biler.

Standen er på 200 m², og vi vil klemme 5 biler der repræsenterer Citroëns arv, set fra vores vinkler. Vi har lånt de 8 plancher fra den tidligere Citroën-udstilling på Sommers Automobilmuseum. De gennemgår minutvist hele mærkets udvikling fra starten til CX-æraen, med meget informativ tekst. Plancherne bliver placeret centralt, da de er værd at læse. Udover det har vi fået en ekstra standplads på 60 m². Vi kalder det "jubilæumafdelingen" og den kommer til at ligge lige overfor hovedstanden. Her udstiller vi to biler, en gammel og en nyere, for at markere de 100 år.

For dem som har lyst til at besøge os, møde hele bestyrelsen og få en hygge-snak, så har vi et godt tilbud til jer medlemmer: I kan købe online rabatbilletter til 50,- kr.

Gå på www.bilmesse-brugtmarked.dk. Indtast nedenstående kode ved købet af billetterne til søndag den 7. april.

Under rubrikken "Kuponkode" skriv følgende: **488318bmbf19cit50**

Vi ses på messen!

Eugenio Lai

Redaktionen

Så er vi igang – der må køres! Ud i foråret til masser af arrangementer rundt omkring, der er næsten tilbud hver dag.

Når nu I gør det, så tag kameraet med, og skriv til redaktionen om jeres oplevelser. Eller del jeres aktiviteter i garager og værksteder med os andre, så det ikke kun er de samme tre-fire medlemmer, der bidrager til vores blad. Vi er jo stadig et par hundrede i vores gode gamle klub. God tur!

jmn.



Årgang 1949/50 er udvendigt så lig de foregående, at de fleste brochurebilleder er gamle billeder, der har fået en let retouche. Bilen der ses her, er i virkeligheden en model 1947, hvor lygterandene var malet sorte!

Thomas Overgård

Vores mangeårige medlem af klubben, Thomas Overgård, forlod os fredag den 4. januar efter flere års hård sygdom.

Thomas var kendt for altid at give en hånd med hvis det var nødvendigt, han har hjulpet mig rigtig meget igennem årene.

Æret være hans minde.

Viggo Plith



En travl mand...

Et par billeder fra den årlige værkstedsdag hos John i Valby. Vores biler må generelt være i ualmindelig god stand. For der var kun én, der lavede andet end at spise frikadeller og drikke kaffe...

...hyggeligt var det!



TAD-aktivitetskalender

Kommende arrangementer:

Fredicia-Messen

Lør/søndag 6-7. april: Bilmesse i Fredericia, hvor vi har fælles klubstand sammen med de andre danske Citroënklubber.

Klubmøde i Roskilde

12. april. Sæsonens sidste klubmøde i Thomas Bødkers værksted, Elisagårdsvej 16 i Roskilde. Start kl. 20 – det er ikke nødvendigt at melde sig til.

Forårsklargøring

Søndag den 14. april: Værkstedsdag – forårsklargøring af Traction! Thomas Bødkers værksted fra kl. 9.00 med lidt morgenmad. Og så får vi os en grillpølse senere på dagen...

Skovtur øst

Lørdag den 11. maj: Skovtur øst. Vi mødes kl. 9.30 hos Thomas Bødker i værkstedet, hvor vi spiser morgenmad. Derefter går turen til Sporvejsmuseet på Skjoldenæsholm. Tilmelding til Torsten 30 30 56 36 i god tid.
OBS: Bemærk startstedet - der står noget andet i sidste blad.

Fransk Biltræf

Søndag 16. juni: Fransk Biltræf på Gavnevø fra kl. 10.00. Der er ikke planlagt noget specielt tema i år, men der vil blive et lille hjørne med fejring af Citroëns 100 år. Tilmelding på Gavnevø Slots hjemmeside: www.gavnevø.dk/ autojumble-tilmelding

CC100

Fredag 19. - søndag 21. juli: Det store officielle Citroën 100-års jubilæumstræf, La Ferté-Vidame, Frankrig.
Se hjemmesiden: www.citroencc.com

Sommertræf 2019

Fredag 16. - søndag 18. august: TAD Sommertræf 2019 i Viborg.

Det anbefales at holde sig orienteret på www.traction.dk/





K9931

Den gamle politibil har været stærkt truet på sin eksistens efter uheldet i april 2017. Karrosseriet var mere bøjet end det så ud til, så totalskaden mere end spøjte... men:

Langt om længe fik jeg kontakt til et værksted som var i stand til at rette den gode 11 Sport inderfor rammerne af det forsikringsmæssige.

Takket være Stig Larsen, der "kørte forbi" værkstedet og spurgte om de kunne lave en sådan en bil, er arbejdet nu godt i gang. Først blev bagenden trukket ud og rettet op i facon indtil skærme passede, så blev den nederste del hvor hængslerne sidder rekonstrueret, så en ny bagklap kan sidde på sin rette plads. Arbejdet forsætter...

Eugenio Lai





"Tikøb Cabriolet-følgeton" (Nr. 4)



Som alle ved, foregår der spændende ting i Tikøb – hos Stig Larsen. Af og til kommer der andre småprojekter i vejen for cabrioletten her, (senest var det en mølle), men i stå går det ikke.

Sidst vi skrev om cabrioletten var i Attraction nr. 303 - i 2014.

Siden da er pladearbejdet (forlængst) blevet færdigt, og bilen har tilbragt et par år hos maleren. Det var ellers maleren selv, der for 2½ år siden ringede og sagde, at nu havde han tid til at male bilen. Så der var faktisk fart på, for at få de sidste ting klar, da den skulle afsted. Noget blev endda sprunget over, og må klares når bilen kommer tilbage.

På billederne ses bilen på vej afsted til maleren. I skrivende stund står bilen som på de to nyeste billeder, der er taget i februar. Men prognosen er god; maleren mener i hvert fald at han får hængt noget maling til tørre i uge 13.

Vi ser. Og kommer naturligvis tilbage her i bladet, når der er nyt. Hvadenten det bliver i næste blad eller til næste år. Farven bliver "Beige irisé" – som de fleste nok kender, fra bl.a. Pim Berends' familiale fra 1939.

Tak til Stig for at holde os orienteret!

jmn.







Fabrikfoto af en 11BL, maj 1949.

Modelændringer i 1949 og 50

Af Torsten Vig
& Jens Møller Nicolaisen

Vi har tidligere behandlet forskellige årgange af traction-modeller og beskrevet, hvilke ændringer som er indført i det pågældende år, og denne lille artikel omhandler 1949 og 50. Vi tager udgangspunkt i de franske biler og deres udseende – mange modelændringer slog selvfølgelig også igennem i Danmark, men herhjemme blev bilerne gerne modificeret med dansk lak (I Frankrig var alle bilerne sorte på det

tidspunkt!), forskelligt udstyr – og de særlige De Luxe-modeller, for ikke at tale om varevognene. Det fører lidt for vidt at tage det med her.

De modeller af 11'eren, 11BL (Sport) og 11B (Normale) som tilbydes kunderne i starten af 1949, er i princippet en fortsættelse af modellerne fra 1947, da der næsten igen ændringer sker i 1948, udover at stenslagsbeskytterne



på bilens skærme ændres fra den glatte type med muslingeskalsform til AXO-modellen med vaffelmønster.

Så 11'eren i starten af 1949 ab fabrik er en typisk traction, sort (de kunne leveres med andre farver i København) med cremefarvede BM-fælg uden gennembrydninger, buede kofangere og flad bagklap med reservehjul. Indvendig er der rørstole med ensfarvet gråt betræk, et instrumentbord med et rundt starttræk D, et rundt chokertræk S, en lille tryknap til instrumentbelysning samt et sort speedometer til 150 km/h med elektrisk ur indbygget. Og derudover er der et sort 3-eggers rat.

I motorrummet sidder stadig den gamle performance-motor med næsten samme bestyknig som i 1939, undtaget Solex-karburatoren der er udskiftet fra en 35 FATIP til 35 FPAI i 1943, i begge tilfælde med det lange rørformede luftfilter og benzinpumpen som er enten en nyere SEV eller Guiot model.

Første ændring i juli 1949 er det sorte speedometer, som bliver udskiftet med et tilsvarende hvidt. Det er stadigvæk gradueret til 150 km/h, og 45 og 50 liter på benzinmåleren alt efter modellen, og leveres stadigvæk af de 2 fabrikanter Jaeger og OS.

I december 1949 errstattes rørstolene foran med de nye og mere luksuriøse Pullman-sæder med rigtige fjederbunde. Stoffet er stadigvæk det samme ensfarvede gråt som på rørstolene. Resten af interiøret ændres ikke.



Det hvide speedometer er den første ændring – her er det et O.S.-speedometer til en Normale, hvilket ses ved at tankmåleren er med skala til 50 liter. Jaeger og O.S. har til syneladende været brugt i flæng.



De gamle rørstole som jo have overlevet helt tilbage fra 1935 holdt til december 1949, hvis vi skal tro pålidelige kilder. Da man på dét tidspunkt introducerede de noget mere luksuriøse, såkaldte "Pullman"-sæder, bibeholdt man i første omgang det lysegrå ensfarvede sædestof. Billederne her er ikke verdens bedste, men viser nogle yderst autentiske biler – på billedet til højre ses den sjældne kombination: Den nye type sæder med det gamle stof. Få måneder senere var der ændringer igen.



Næste ændring er den forkromede forruderamme som udskiftes til en ny letvægtsramme i materialet Duralinox som er en legering af aluminium og magnesium. Den nye ramme er derfor meget korrosionsresistent, i modsætning til de gamle ruderammer, som var lavet af et hult profil af tynd stålplade, hvor rusten rigtig kunne hænge indefrå! De nye ruderammer bliver monteret fra januar 1950. Det har tidligere været en almindelig antagelse, at aluminiumsrammerne kom på bilerne allerede omkring 1947, men det må simpelthen bero på, at meget få af de gamle jerneammer havde overlevet. Men de blev altså brugt helt frem til 1950!

I februar 1950 forhøjes kompressionen på motoren fra 6,2:1 til 6,5:1 ved hjælp af et nyt topstykke, som kan kendes på nogle små hulninger og udbulinger henholdsvis under og over tændrørshullerne. (Se foto s. 50). Samtidig afløses den gamle strømfordeler med vacuumdåsen monteret på holdebeslaget for strømfordeleren, med en ny strømfordeler med integreret vacuumdåse, fabrikaterne SEV, RB og Ducellier.

Samtidig monteres en manuel tændingsregulering med et hvidt håndtag, som sidder tæt på gearskiftet i højde med starttrækket på modsatte side af tændingslåsen. Tændingsreguleringen



Et helt unikt godt fabriksfoto ned i motorrummet på en 11BL fra maj 1949. Det lange luftfilter fortæller at bilen stadig er med den store karburator, Solex 35 FPAI. Læg også mærke til benzinrøret som er fastgjort med et lille beslag ved vandpumpen og isoleret/beskyttet med sort gummislange. Denne montering er den gængse på dette tidspunkt. Ventilækslet er af den type, der har et præget S (hvorfor vides ikke - med det må vel betyde ét eller andet).

En sjov og interessant detalje ved billedet er også, at stelnummerpladen endnu ikke er fastgjort på vognen – sikkert af den simple grund at den ikke var solgt fra fabrikken. Men nummeret stemmer trods alt nogenlunde overens med produktionsnummerpladen ved siden af.

gør det muligt at starte motoren i lav tænding, og således skåne starteren. Start og chokertræk ændres også udseende fra runde til ovale knapper som vender på højkant. Knapperne er lavet i poleret forkromet zamak (zinklegering) og mærket med et D henholdsvis et S.



Marts 1950. Næste ændring: Sædernes ensfarvede stof erstattes af stibet stof i to grå farver. Se billederne.

I juli 1950 ændres instrumentbordet igen da det forsynes med 4 små aluminiumspyntelister og et lille fint emblem med chevroner i samme materiale over tændingslåsen.

Det sorte 3-eggers rat udskiftes ved samme lejlighed til et 2-eggers også i sort, og med lidt større diameter.

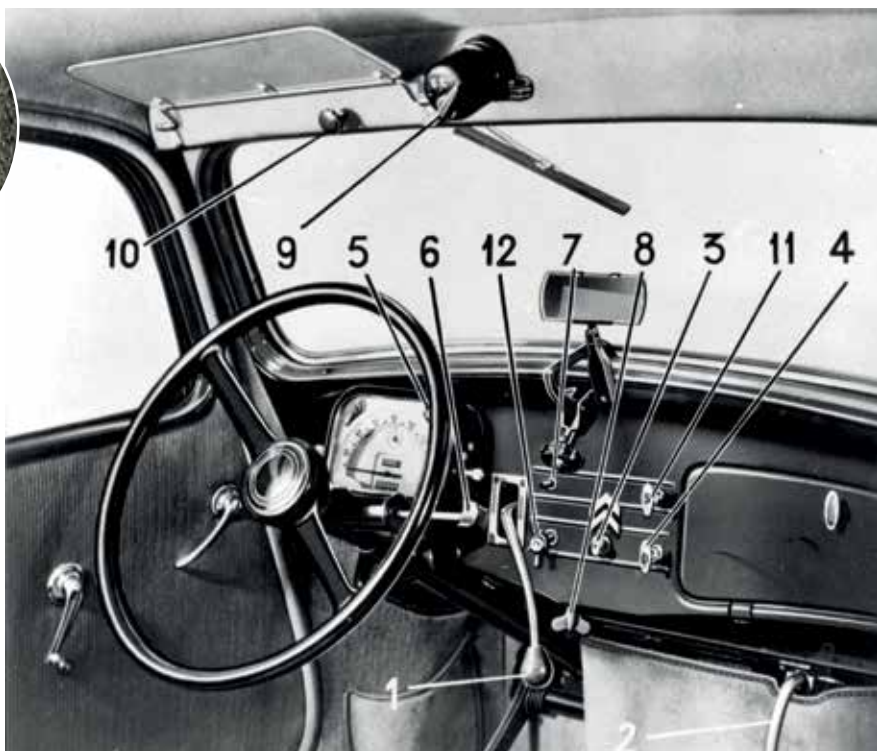


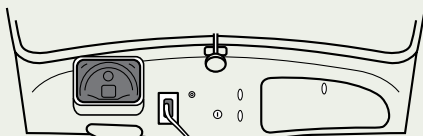
Fabriksfoto, der illustrerer Pullmann-sædernes lyksaligheder i en Normale.

De runde bobler viser det gamle sædestof og det nye sribede. Nederst til venstre Pullmann-sæderne igen, montret fra marts 1950.

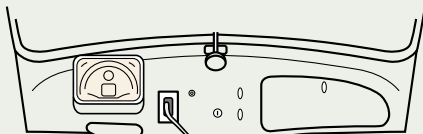


Det "nye" og mere pyntede instrumentbord fra juli 1950 og frem til kuffertmodellen i juni 1952. De smarte små lister blev ligefrem et tema i markedsføringen, som det ses herover. Det nye to-egrede ret er 2,5 cm. større i diameter.

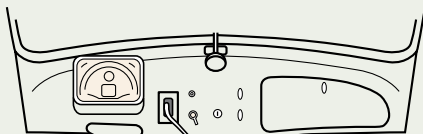




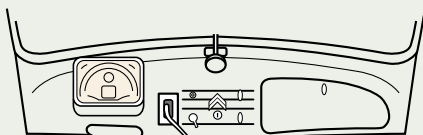
Før juli 1949:
Sort speedometer



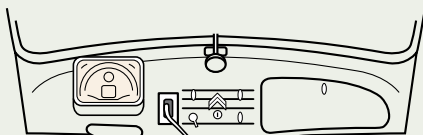
Efter juli 1949:
Hvidt speedometer



Februar 1950:
Tændingsregulering

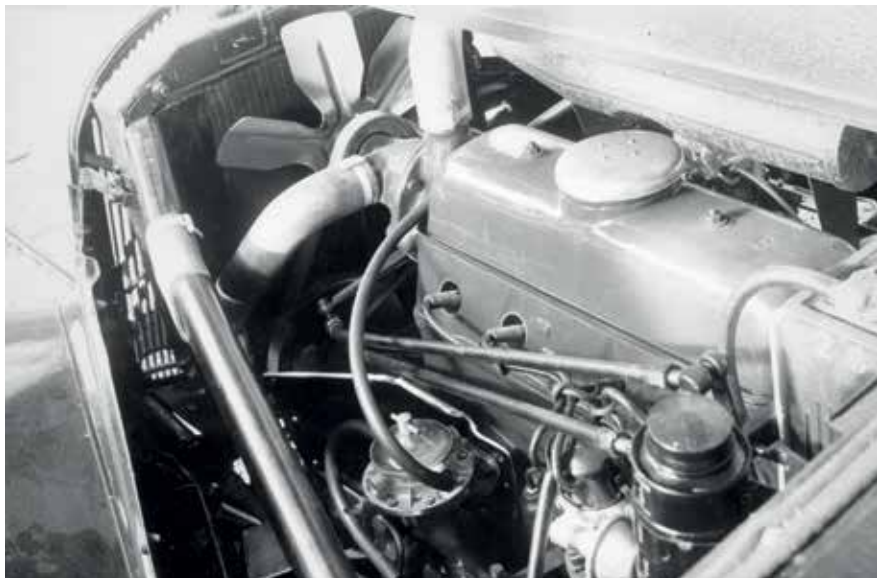


Juli 1950:
Pyntelister, emblem
og to-egret rat



November 1950:
Ny oval knap til
instrumentbelysningen

Bortset fra selve speedometeret samt bakspejlets placering, var der ingen ændringer på efterkrigsbilerne op til 1949. Efter november 1950 var der heller ingen ændringer før i 1952, hvor de første "overgangsmodeller" til kuffert-bilerne kom frem, med et nyt instrumentbræt.



På dette fabriksbillede kigger vi ned i motorrummet på en 11BL fra efter maj 1950. Den er med Solex 32 BPIC karburator og Vokes-luftfilteret. På billedet ses også benzinpumpen (her S.E.V.) og den nye strømfordelere med vacuumdåsen monteret direkte på strømfordelerhuset.

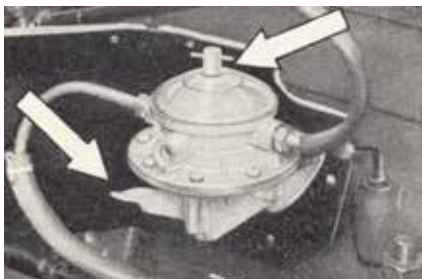
Ligeledes i maj kommer der en nye karburatorer Solex 32 PBIC til afløsning af Solex 35 FPAL. Det betyder også en ny indsugningsmanifold og 2 forskellige nye luftfiltre fra leverandørerne Vokes og senere Miofiltre. Solex 32 PBIC karburatoren bliver i august suppleret med en Zénith 32 IN som alternativ.



Vandpumpen bliver redesignet i september med helt ny moderne tætning, oliesmøring og større pumpehjul, til afløsning af den gamle pumpe med blytætning og fedtsmøring. Det vender vi tilbage med meget mere om i en snarlig artikel.

I oktober 1950 kommer der nye hjulmøtrikker med større nøglevidde på 19 mm mod tidligere 16 mm. Hjulnøglen og forlængeren til donkraften ændres ved samme lejlighed, så de passer til en nøglevidde på 19 mm.


Kontakten til instrumentbelysningen får i november samme ovale hoved som start- og chokertræk.



Benzinpumper: Øverst fabrikat S.E.V. og derunder en Guiot-pumpe. De to er brugt i flæng.

SOLEX TYPE 32 PBIC

22 OKT. 1951



- **Faldstrømskarburator**
med mekanisk Membran-Akcelérationspumpe
- Med denne Karburator vil Deres Vogn yde meget mere — med samme Forbrug — og ofte med mindre.

Solex 32 PBIC som kommer i brug fra maj 1950, giver sammen med den forhøjede kompression bilerne en bedre brændstoføkonomi. Det er i øvrigt en "universalkarburator", der bruges på mange forskellige bilmærker – ikke kun franske.



I mange år har man kunnet købe dårlige efterligninger, hvor farven er silketrykt på en plan plade. Det rigtige skilt har præg i relief.



Det er på disse årgange at man finder det lille fine "Citroën"-skilt på bagkofangeren, og det fremgår hverken af reservedelskataloger eller anden litteratur hvornår det kom i brug. Men det sad i hvert fald på ret tidlige efterkrigsbiler – tv. ses det på en 15six som nok ikke er nyere end 1947. Men næppe på 11'erne før lidt senere. Det er også brugt på danske biler, men ikke alle, sikkert fordi vi jo også havde det kendte danske skilt på reservehjulsdækslet.



Til slut skal det for en sikkerheds skyld igen nævnes, at i denne artikel er det de franske, fabriksoriginale biler, der beskrives. De danske biler var som bekendt udstyret med forskelligt dansk udstyr, ligesom de kunne fås med dansk lak i et stort antal farver.

Fra april 1952 kunne man i Danmark købe modellerne 11 og 11 Sport i en "de Luxé"-version, hvilket dækkede over at der nu også fandtes en

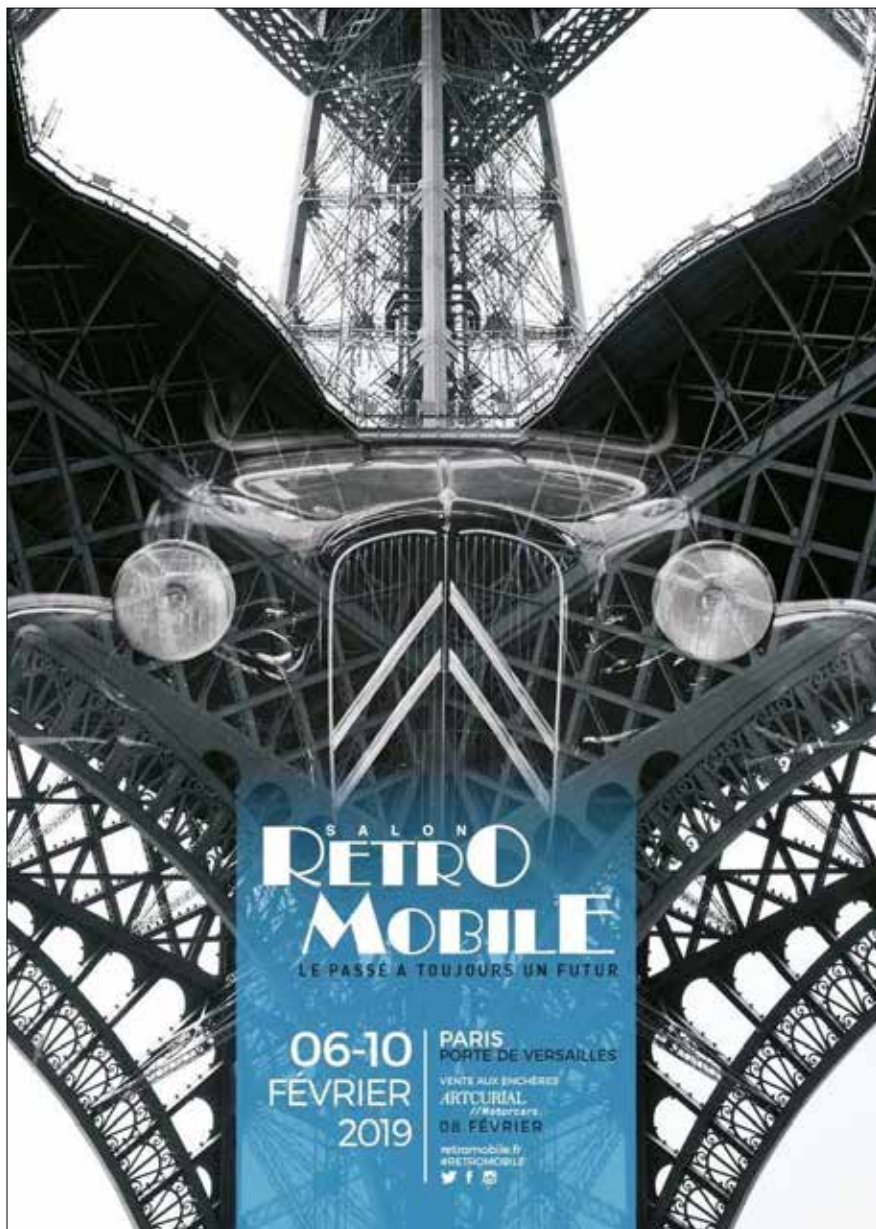
"Standard"-udgave: Det var biler med mindre af det danske udstyr, og i fransk lakering – der på dette tidspunkt kun var sort. Prisforskellen var ikke stor, men det gav mulighed for at tilbyde en 11 Sport til en pris under den magiske grænse på 15.000 kr., i en tid hvor priserne eller var stærkt for opadgående.

Noget af det danske udstyr, som f.eks. kølergardin og kofangerstiverne foran, beholdt man på Standardmodellerne.

Dette foto er taget i baggården i Sydhavnsgade 16 – det er en 11 Normale, godt læsset til med diverse pynt og pjank. Samme bil ses i den lille brochure på side 49; den er dateret april 1952.

På det tidspunkt var en Citroën 11 en fuldstændig håbløst gammeldags bil af udseende, og der var massive rygter om at en helt ny model var på vej. Den lod vente på sig – kuffertmodellen var bare et plaster på såret, mens man ventede på noget større.

At panikken har været voldsom ses næsten af billedet med de "ekstra" pyntelister, askebæger, "lukusknapper" og pyntepladerne ved sideruderne. Det blev den ikke kønnerne af!



Retromobile 2019

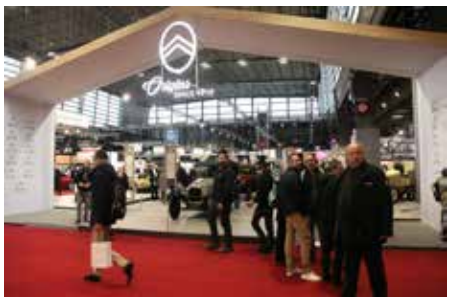
Tekst og foto: Jens MN.

Citroëns 100-års jubilæum var det gennemgående tema for dette års Retromobile-udstilling – og Citroëns egen stand var mildt sagt imponerende, med et flot udvalg af tidens mange banebrydende modeller. Men der var meget mere at glæde sig over.

For det første, så havde man valgt ikke at have det nye PSA-mærke "DS" repræsenteret overhovedet. I mine øjne har dette mærke heller intet at gøre på Retromobile, for selvom man sidste år havde en stor afdeling med navnet "Héritage DS", så har dette bilmærke jo absolut ingen arv! Den del af fortiden tilhører Citroën – og de rigtige Citroën ID/DS var, i modsætning til sidste år, da også kommet tilbage på Citroëns stand, i tråd med den faktuelle motorhistorie! Forhåbentlig en markering af, at det er slut med markedsføringsdrengenes latterlige og ynkelige forsøg på at skabe en forbindelse mellem den historiske Citroën DS og nutidens platformprodukter, hvor begrebet styling er indført på bekostning af udvikling og reelt design.

Nu hvor en Citroën DS igen er blevet en Citroën, kunne man glæde sig over, at der var rigtig mange, både på Citroëns stand og rundt omkring hos de mange andre udstillere på Retromobile.

▶
Vi kan jo ikke rigtig have noget imod årets Retromobile-plakat! Den flotteste nogensinde – faktisk et stykke grafisk kunst i absolut topklasse!



Indgangen til Citroën-Origins-standen, med et stort antal biler, som til daglig befinder sig på Conservatoire Citroën – der stadig er åbent. Museumsplanerne i Poissy er åbenbart udskudt lidt.

Udstillingen var større end nogensinde før; så stor, at man har taget en ekstra hal i brug, så det hele nu fylder tre store haller. Der blev også slået publikumsrekord i år: 132.000 mennesker har været forbi i læbet af de 5 dage udstillingen er åben.

Som sædvanlig havde Citroën, ud over deres egen stand, via Amicale Citroën France, støttet de franske klubber ved at lægge plads til.

Så meget desto mere kan man undre sig over nogle rygter om at Citroën ikke vil være repræsenteret til næste år. En jeg talte med dernede, havde dagen før hørt det direkte fra Citroëns øverste direktør, Linda Jackson. Så noget er der nok om det, selvom andre har afvist det. Måske bliver Citroën en del fra "l'Aventure Peugeot Citroën & DS"s afdeling...

Her er nogle billeder – selvfølgelig mest af Citroën'er – men det skal siges, at Retromobile byder på utrolig meget mere!



"Petite Rosalie", der i 1933 tilbagelagde 300.000 km med en gennemsnitsfart på 93 km/t – dog en replika.



Traction Universelle udstillede en meget fin Normale fra 1940. Den er perfekt restaureret af nogle unge elever fra en teknisk skole.





Kégresse K1 fra den første Sahara-krydning i 1922-23. Den ægte vare!



Så bliver det vist ikke mere Retromobile...!



DS19 i sjælden farvekombination: Gris Rosé/Aubergine



André Léfèbvres futuristiske C10 fra 1956, som aldrig burde have været restaureret!



GS Camargue



Til salg hos en handler var denne meget sjældne og originale reklameplakat fra 1937. Den kunne godt få en plads over min sofa, men jeg turde ikke spørge om prisen.





Én af de helt gamle: 7A (eller 7B) fra 1934.

KØB & SALG



Sælges:

Velholdt Citroen Berline fra 1954. Er løbende blevet vedligeholdt, blandt andet nyt betræk på sæder, i originalt stof fra Frankrig, og dørindersider også købt i Frankrig. Motor fungerer perfekt og der er lige skiftet bremsetromler. Bilen holder syn til medio 2026.

Pris 110.000,- kr.

Bilen står i Holbæk.

Henvendelse på mail:

mogenshansen49@gmail.com

– eller på 21495389.



Et firma der restaurerer biler viste denne 11B Normale Coupé fra 1938, nylakeret i vert irisé. Det er Olivier de Serres' gamle bil, der tidligere var mørkeblå.



Panhard 24CT 1964 i introduktionsfarverne



Til sidst noget lidt andet: Hvad der var verdens største lastbil i 1958: Berliet T100. "Stor" er ingen overdrivelse.

