

ATTRACTION 327

58. årgang · juli 2020 · 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

Søndervigvej 16, 2720 Vanløse.
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 Østerrå.
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. oktober.

Deadline til næste nummer 1. september!

Medlemsbidrag er mere end velkomne!

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



www.traction.dk



Fra formanden

Ja, det skulle have været et forår som alle de andre, men ak! Selv sommeren bliver ikke som den plejer. Sommertræffet er udskudt til næste år, samme sted, på de eneste ledige datoer: den 10-12 september 2021. Håber at I alle kan få det bedste ud af denne sommer.

Klubben kommer til at have en del udfordringer i den kommende tid. Jens stopper som redaktør for bladet, det næste (nr. 328), bliver hans sidste Attraction. Det første var nr. 127 i maj 1983, altså for over 37 år siden! Det må siges at være den længste post i klubben nogensinde. Tak for alt Jens!

Fra januar er vi uden redaktion. Så, er der nogen som kan/vil tage over helt eller delvis, eller være en del af en ny bladgruppe, så kontakt mig!

Klubbens primære kommunikationskanaler er jo bladet og hjemmesiden, den sidstnævnte bør styrkes for at kompensere for mangel af blad. Facebook er efter min mening ikke en kanal klubben skal satse på som hovedkommunikationskanal, den er fremragende til "dag til dag" almen oplysning, men umuligt til det bredere overblik.

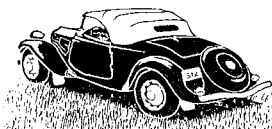
Generalforamlingen 2020

Generalforamlingen er også udskudt til et senere tidspunkt. Jeg arbejder på at få den gennemført inden årets ud-

gang. Det er svært i disse tider at finde steder som kan rumme både deltagerne og afstand mellem dem. Husk at det er vigtigt at deltage i generalforsamling! Når alt er på plads vil der blive udsendt et ny indkaldelse.

Vi ses derude!

Eugenio Lai



Fra kassereren

Det blev jo uægtelig en speciel start på årets køresæson, selvom man jo stadig kan køre en tur, savner vi vel alle fællesskabet, ikke kun i TAD.

Årets kontingentoprævning kører sin vante gang, der er som altid 15-16 stykker som "hænger i bremsen", når disse linier skrives. Er din samvittighed ren? – ellers skynd dig på netbanken. Rykkerprocedure er sat igang.

Aflysningen af årets sommertræf, giver også lidt ekstra arbejde, de (få) der allerede havde betalt, skulle gerne have fået deres penge retur.

Regnskabet for 2019 er færdigt, men ikke revideret, endelig lykkedes det at bruge lidt af formuen. Det vil sige at vi kommer ud med et underskud, som stort set svarer til omkostningerne ved deltagelse i fejringen af Citroën's 100 års jubilæum, i forbindelse med Bilmesse og stumpemarked Fredericia.

Mvh - Hans-Henrik Sørensen

Nye medlemmer

Søren Prien
Poppelvej 43, 2791 Dragør.

Jens J. Jensen
Hedeborydevej 18, 4293 Dianalund.

Fra redaktionen

At jeg længe har haft ønske om at blive frigjort fra arbejdet med vores klubblad er forhåbentlig ikke nogen nyhed. I hvert fald har jeg i flere år givet udtryk for det, både til bestyrelsen, her i bladet og på flere generalforsamlinger. På sidste generalforsamling var emnet oppe igen, hvilket selvfølgelig afødte en (god) diskussion om, hvordan vi som klub forholder os til det. Nogen egentlig konklusion nåede vi naturligvis ikke. Jeg har meddelt, at jeg fortsætter 2020 ud, senest på bestyrelsesmødet i januar. Dermed bliver det næste blad (oktobernummeret) det sidste.

Det store spørgsmål er naturligvis om TAD kan fortsætte i Attraction-samarbejdet med de andre klubber. Som minimum vil det naturligvis kræve, at en anden melder sig som redaktør, og desuden skal spørgsmålet om layout/produktion også afklares.

Så vidt jeg er informeret står det stadig åbent. En løsning, især på det sidste, kan forhåbentlig findes i dialog med de andre to klubber, hvilket jeg håber der bliver taget initiativ til.

Hvis ikke det sker, står TAD uden klubblad fra 1/1-2021. Men kan så spørge sig, om det i virkeligheden er den store

ulykke. Selvfølgelig har bladet haft meget stor betydning for klubben gennem de (ufatteligt) mange år, men med et medlemsgrundlag på under 200 er det måske lidt overflødigt i nutidens digitale verden – hvor der i modsætning til tidligere er utallige muligheder, ikke kun for at viderebringe aktuel kommunikation, men også for at udgive artikler og den slags. Det kan være, at bladet har haft sin tid.

Det bringer mig videre til hjemmesiden, som har kørt siden 1998, og i det nuværende design siden 2006. Jeg har lavet den i gammeldags html, og fortsætter gerne indtil videre, men måske kan vi finde en frisk web-mand m/k, gerne med forstand på CMS (f.eks. WordPress), som kunne have lyst til at

tage over og bibringe noget fornyelse, som måske også er tiltrængt.

Når alt det er sagt, vil jeg slutte med at sige, at det ikke er manglende lyst eller engagement, der ligger til grund for min beslutning om at stoppe. Det er alene mangel på tid! Jeg bruger nemlig mere tid end godt er på DVK-bladet, som jeg laver hver eneste måned – hvilket deværre også betyder, at jeg aldrig har tid til noget af dét jeg allerhelst vil: Få skrevet mine to Citroënbøger færdige og få dem udgivet! Den store danske bog er næsten klar, men lige pt. lagt på hylde, til fordel for den mere internationale, om identifikation, produktion og numre på TA.

Jens MN.

Kommende arrangementer:

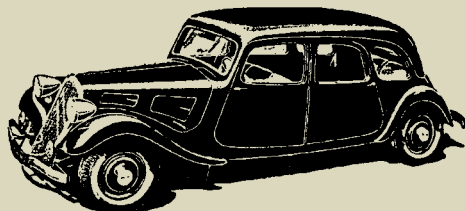
September:

Fransk biltræf på Gavnø, søndag den 6. september kl. 10-16.

Tilmelding på gavnø.dk. Sidste frist for gratis tilmelding er mandag den 24. august, derefter koster det 100,- kr.



SØBORG AUTOMOBIL- CENTRAL



SØBORG
714

SØBORG
653

v/ S. M. Jensen

Lillebilerne ved Linie 16's Endestation

Nu hvor verden igen er begyndt at åbne sig, kan der jo komme nye initiativer! Derfor anbefales det at holde sig orienteret på www.traction.dk!



Gammel kærlighed ruster aldrig

På grund af en en oplevelse for 50 år siden var jeg nødt til at købe en Traction Avant...

Af Søren Prien

“Hvorfor i alverden vil du købe en næsten 80 år gammel bil? Du har en veteranbil i forvejen, og vi har ikke plads til flere biler. Hvorfor? Sig mig hvorfor.”

Sådan nogenlunde spurgte min kone, da hun for fjerde gang på to uger tog mig på fersk gerning i at sidde om aftenen og kigge på annoncer med billeder af store sorte biler med to omvendte V'er over hinanden placeret forrest på en enorm kølerhjelm.

Det værste var, at jeg var ude af stand give hende et fornuftigt svar. Først prø-

vede jeg med noget forbløffet vrøvl om, at jeg bare kiggede og ikke så meget som overvejede at købe en bil. Jeg mener, hun går da selv en gang imellem ind i en skobutik og prøver nogle sko uden at købe dem.

Men hun kender mig for godt til at ryge på den slags. Hun ved, at jeg hader at shoppe. Det er virkelig ikke noget, jeg



Endelig er det søndag og fejbladet med den nye bil ankommer.

gør for sjov. Hun kunne se på mig, at jeg var grebet af en trang, jeg ikke selv kunne styre. En trang til at kigge på, læse om, røre ved, køre i og ikke mindst eje en Traction Avant.

Og ja indrømmet, jeg endte med at købe en Traction. En tidlig søndag morgen for lidt over en måned siden ankom et fejblad til min bopæl. Langsomt og majestætisk trillede en blanksort vogn med et overdrevent stort Citroën-logo forrest på køleren ned af slisken og lige ind i min indkørsel. Jeg stod og kiggede på og prøvede at få øjeblikket til at vare ved lidt længere, mens en ubeskrivelig følelse af glæde skyllede igennem min krop. Jeg var lykkelig lige der.

Det er jeg stadigvæk, men inden jeg fortæller alle de spændende detaljer om årgang, stand og motorgang, er jeg nødt til at forsøge at besvare min kloge hustrus spørgsmål. Hvorfor?



Der er mange klassiske biler med i tegneserien om Tintin. Traction Avant optræder hele fem gange.

Det er Tintins skyld

I virkeligheden er der to grunde til min fascination af Tractionen. Den første ligger mange år tilbage. Jeg læste meget Tintin som barn. Jeg havde samtlige album, og sammen med en god kam-

merat læste jeg dem igen og igen, til de var helt lasede. Vi kunne både dialogerne og samtlige af kaptajn Haddock's eder og forbandelser udenad. Mens vi sad og drak saftvand og læste Tintin, brændte billedet af skurkene, der flygtede i en sort Traction, sig for evigt fast på min nethinde. Men lidt tegneserie-romantik er vel ret beset ikke helt grund nok til at købe en bestemt bil 50 år efter. Nej der skal mere til. Og der er mere. Meget mere.

Som ung kørte jeg motorcykel, men da jeg i 90'erne fik børn og forpligtelser, skulle jeg bruge en billig bil. Valget faldt på en rød, solbleget Citroën BX. Jeg købte den, fordi den var billig, men jeg faldt pladask for både mekanikken og hydraulikken. Efter et par år skiftede jeg den til fordel for en blanksort CX'er. Altså en endnu større Citroën med endnu mere finurlig Citroën-mekanik og endnu mere hydraulik. CX'eren rustede op og kostede mig en formue i reparationer. Så da den røg til skrothandleren, svigtede jeg Citroën og købte en kedelig japansk familiebil.

Hele Citroëns sjæl i en bil

Her kunne min flirt med Citroën sagtens være stoppet, men efter CX'eren var skudt af, begyndte jeg at drømme om en DS'er. Udover at være verdens smukkeste bil, stod D-modellen for mig som hydraulikkens moder og jeg syntes, at den med sine mekaniske, fjederstyrede dreje-lygter rummede hele André Citroëns krøllede sjæl.

Jeg brugte et års tid på at lede efter en egnet D-model. Jeg søgte efter en ure-



Den "nye" Traction Avant B11 må pænt tage plads bag ved den DS21, der har boet der i 17 år

staureret bil med læderstue, 2,1 liters motor og 5 gear. Jeg fandt en DS21 super 5 fra 1973 hos en VVS'er i Aalborg og kørte den over 300 km hjem til København en råkold efterårsaften i silende regnvej.

Det er 17 år siden, og i alle årene har jeg skruet på den, så den i dag kører fantastisk og står i noget nær perfekt mekanisk stand. Det kosmetiske er jeg ikke helt i mål med, men planen er, at den skal males lyseblå og have creme-farvet tag i år eller næste år.

Og når man er kommet dertil, hvor alt det mekaniske er ved at være på plads og vognen kører godt, så begynder drømmene om den næste bil at trænge sig på. De kommer snigende om nat-



Første køretur i den "nye" Traction foregår uden problemer, og den nye ejer er ved at revne af stolthed.

ten, på man er helt forsvarsløs. Og derfor var jeg nødt til at sidde aften efter aften og kigge på annoncer for store, smukke, klassiske, sorte, franske gangsterbiler.

En gammel tysker

Jeg fandt min Traction i Ribe. En B11 fra 1956. Ham jeg købte den af, havde haft siden 2012. Den forrige ejer importerede den fra Tyskland i 2007. Det var, da den kom til Danmark i 2007, at den fik sin historiske nummerplade,

U1157. Angiveligt fordi den danske ejers far havde haft en folkevogn med registreringsnummer U1157, og så købte han den samme nummerplade som en slags hyldest til sin far og sin barnheds folkevogn.

I forbindelse med importen blev der skiftet en masse dele, bla. udstødning og vandpumpe. Tyskeren, som solgte den i 2007 hed Uwe Schmidt. Han havde købt den i 1993. Der ligger en masse regninger fra 1993, hvor bilen blandt meget andet fik ordnet bremsen



Gule lygter i natten. Så bliver det ikke mere ikonisk.

og monteret en ny kobling.

Der er ingen dokumenter fra før 1993, men den mundtlige fortælling om bilen siger, at en Citroen-forhandler i Köln fik den ind omkring 1970 og brugte den som blikfang i sit udstillingslokale. Hvis det er sandt, har den kun kørt som helårsbil fra 1956 - 1970. Der står 59.000 km på tælleren, og jeg er tilbøjelig til at tro, at det er sandt. Ikke mindst fordi, at motoren går fuldstændig jævnt og helt uden mislyde. Der er en smule rust nederst i de bagerste

døre og lidt i bunden af den højre forskærm. Derudover har den lidt små buler og skrammer hist og pist.

Alt i alt er det en sund og god bil, som jeg foreløbig har kørt 900 km i uden nævneværdige problemer.

Vi ses til en træf en dag!

Man må gerne være lidt follet, når man lige har købt en superfed veteranbil :)





Mit liv med Citroën

Egentlig har jeg været fascineret af Citroën det meste af mit liv. Jeg fik øje på den omkring 1960, da vores tegnelærer troppede op på skolen i en ID19 og belærte os om design og teknik. Aldrig havde vi da set noget lignende (og hvordan kunne han det på en lærerløn?). Så begyndte de spøjse 2CV at køre rundt, og i teenageårene så man dem dagligt. Ligesom ID19 og DS21 skilte hippie-vognen sig ud fra den almindelige bilpark. Fra bryllupsrejsen i 1970 i Paris, har vi fotos af den nyanskaffede hustru og jeg i hver sin Citroën i deres flagshipstore på Champs-Élysées. Hun i en DS 21 Pallas og jeg i en Mehari. Det frankofile blev hjemme vedligeholdt gennem ejerskab og vedligehold af en række Velo Solex, som vi købte i bundter på Politiets Cykelauktioner.



Min første bil blev dog en VW-boble, købt i 1972 for 5.000 kr. og solgt igen tre år efter for 3.000 kr. Nr. 2 var ligeledes en boble, men da den skulle udskiftes fandt jeg en Ami 8 Break i

en garage i Humlebæk. Den skulle synes og have lavet pladearbejde (aldrig havde pladesmeden svejset i noget så tyndt). Det mekaniske blev lavet hos Dominique Frey (Domino Auto) i Birkerød.

Min far var maskinmester og gav gode råd, når der skulle laves mekanik, så det meste arbejde på bilerne blev klarret hjemme på vejen. Amien kunne dog ikke holde rusten borte i så mange år, og blev afhentet af jernhandleren mod betaling (ingen skrotpræmie dengang).

Så kom alle årene, hvor designet på Citroën begyndte at lige alt andet på vejene, og interessen dalede. Lige indtil jeg i 1988 i FDMs Motor (nr. 8/1988) så en artikel: "Gammel kærlighed rustner ikke". Skovby Autoimport fra Californien og fik dem sendt til Sønderjylland, og der var et billede af en sort 11'er, årgang 1952 (går godt i motor og gearkasse). Jeg ringede og spurgte på den. Den kostede 45.000 kr. plus registrering og moms.

Interessen var vakt, men min arbejdsplads gik konkurs og jeg fik en diskusprolaps. Da jeg kom på benene (og havde et nyt job) var den naturligvis solgt til anden side. Jeg begyndte dog at orientere mig. I 1995 meldte jeg mig ind i den engelske TOC (Traction Owners Club) og fik tilsendt deres medlemsblad "Floating Power". Først i 1999 opdagede jeg, at der også var en dansk Traction klub gennem et avisinterview med Peter Juel Jeppesen (det var før internettet). Jeg meldte mig ind og var passivt medlem uden bil frem til 2004,



hvor vi købte et nyt hus med lukket garage. Nu skulle det være.

I Attraction nr. 258, marts 2005 annonceredes "Citroen 11 Sport 1952 sort. Motor er renoveret i 2003, nyt indtræk, nyt ledningsnet m.m. Er i meget fin stand, uden rust og registreret på sorte plader. Forskellige gode dele medfølger". Den blev min – og – det viste sig at være samme bil fra Californien, jeg spurgte på i Vojens i 1988 – registreringsattest fra Los Angeles medfulgte.

Hvor heldig kan man være, og så var den ovenikøbet registreret og restaureret i mellemtiden og køreklar. Nu kunne man blive mere aktiv i klublivet, og jeg var på første træf i Skærbæk 2006. Det er senere blevet til mange.

Bilen har det godt selvom den, efter vi er flyttet igen, ikke længere har en garage hele året, men må nøjes med at væ-

re under tag om vinteren. I morgen kører jeg den til Thomas i Roskilde, som skal have den igennem et 8 års syn. Af større problemer gennem ejerskabet har kun været diverse bremsekalver og en brand i motorrummet (kortslutning ved startmotorkontakt) på vej til træf i Svendborg (jo, jeg fik muslingerne).

Glæder ved sådan en bil: folk er så smilende når man kører rundt, og der er altid positivt interesserede, når man holder stille. Og så er der en personlig stolthed ved, at kunne holde sådan et stykke kulturhistorie kørende (uden at være mekaniker) og glæden ved, at kunne finde og udskifte den stump, man lige mangler. Og glæden ved at køre gennem landet uden at skulle jage fra A til B, men bare køre og dufte markerne. Gennem træffene lærer vi hvert år nye interessante landsdele og mennesker at kende, og en række konfirmander og brudepar har fået en tur.

Ulemper: det er stressende, altid at skulle have et øre ude efter mislyde og usikkerheden ved ikke at vide, om den nu også starter næste gang, man prøver. Og så de katastrofeopbremsninger (uden servo) man af og til må lave, fordi andre trafikanter tror, at dér kommer en gammel veteranbil de lige kan smutte ud foran, når man nu kommer drønende med de 80 i timen.

Mest af alt: et glædeligt bekendtskab. Vores anden bil er naturligvis også en Citroën – C3 Picasso, som bringer os og alt vore pakkenelliker fra A til B uden problemer. Men det er ikke så sjovt.

Søren Lang



"11" Luksus-Sedan

Af Jens Møller Nicolaisen

Lidt om en luksusmodel og de tidligste af de lange...

I forbindelse med en artikel til DVKS medlemsblad, Veteran Tidende, er jeg faldet over nogle billeder af, hvad der først så ud til at være en tidlig Familiale – men som viste sig at være én af de meget sjældne og helt tidlige Limousiner. Modellen har også den franske betegnelse "Conduite Interieure", men ingen af de to betegnelser blev brugt i Danmark. Her fik den navnet "11 Sedan", i hvert fald i begyndelsen.

De første biler i Danmark

Da de første Traction Avant så dagens lys i 1934, var det som bekendt model "7", der som de første forlod fabrikken i april, i form af model 7A og snart efter 7B. I Danmark var det anderledes: Valutacentralens restriktioner for import medførte, at bilerne skulle samles i Danmark – men den helt nye biltype kunne ikke leve op til kravet om, at chassis og karrosseri skulle sættes sammen på dansk jord. Bilen *havde jo*

ikke noget chassis – og i løbet af sommeren fulgte en dramatisk historie, med forhandlinger og tovtrækkeri, som nær havde medført lukning af Citroëns danske samlefabrik og med den konsekvens, at det nye vidunder slet ikke ville komme på markedet her. Sådan gik det heldigvis ikke, men forløbet medførte, at den danske præsentation først fandt sted i september. De første biler i Danmark var således model 7B, efterfulgt af 7C (der i Frankrig gik i produk-

Til venstre: Fabrikfoto af en meget tidlig model 11, med lang akselafstand og 6 sideruder. Der er separate forsæder, hvilket viser at bilen enten er en 7-personers Familiale eller en 5-personers Limousine, som i Frankrig blev introduceret senere end Familialen, men til gengæld produceret i større antal.

tion omkring 1. september). 7C var en meget forbedret vogn, men de to blev i Danmark solgt i flæng, vel at mærke til samme pris, hvorfor det sikkert ofte har været ganske tilfældigt, om en kunde fik en 7B eller en 7C.

I november-december 1934 dukkede de første 7S/11 Sport op i Danmark – de to modeller er der til gengæld ingen forskel på, andet end navnet, og selv om mange af dem havde 7S-stelnummer, blev de da også i de danske toldprotokoller registreret som model "11 Sport". De tidlige 11 Sport (7S/11AL) havde den store motor på 1911ccm, og var betydeligt mere veludstyret end 7'erne.

I hele førkrigsperioden udgjorde 7'erne langt størsteparten af TA'erne i Danmark. De større modeller, Normalerne og Familiale/Limousine, var (og er) der ikke mange af herhjemme.

Normaler

I Frankrig blev gik produktionen af Normale i gang i løbet af september 34. I begyndelsen i et meget begrænset antal. Af Citroëns produktionsprotokoller fremgår det, at en væsentlig procentdel af de første biler blev "annuleret" – der er simpelthen streget ud, men i nogle tilfælde forsynet med nye stelnumre og salgsdatoer. Det er



"Hundevøjers-brochuren" blev udgivet i april 1936 og viste billeder af de fleste modeller. En lille notits under billedet af en 11 Sport fortæller om den helt nye (!) model: "11" (Normale).



Der findes kun yderst få fotos af de tidlige Normaler i Danmark. Men her er i hvert fald én. At dømme efter billedet må det være en 11A, oprindeligt produceret i Frankrig mellem maj 1936 og februar 37, men altså adskilt og sendt til København, hvor den er samlet og måske endda stået en rum tid på lager før den kom til Århus.

Bemærk de blanke fælgringe i forkromet messing. De er af (fransk) fabrikat "Jantex" og var standardudstyr på alle danske biler af model 11 og 11 Sport, men ikke på model 7.

Billedet er sikkert taget i 1938, hvor Frederiksbjerg Autohandel, Jægergårdsgade i Århus, var ny som Citroënforhandler. Måske er det grunden til den flotte blomsterudsmykning.

helt kaos. Og det har det sikkert også været på fabrikken, som havde sikker kurs mod den økonomiske katastrofe, der indtraf i december, hvor Citroën som bekendt gik konkurs og fabrikken blev lukket i flere uger. Det gik også ud over ordenen i produktionsbøgerne, hvor mange af bilerne helt mangler fær-diggørelsesdato og salgsdato. Men da jeg for få år siden havde lejlighed til at studere bøgerne, kiggede jeg lidt på de første Normale-produktionsserier. Den første hedder "ET" – altså produktionsnummer ET0000-0999. I denne serie var alle bilerne almindelige Normaler, altså Berlina-modeller – på nær én. Den stod opført som en "FPVF" – altså en Familiare, med det lange karrosseri og 6 sideruder. Det har så senere vist sig, at den ikke var en helt almindelig Familiare, men den historie kan I få en anden gang.

I den næste produktionsserie "EY" er bilerne fra september-oktober 1934, og de første Cabriolet og Coupé omkring den 1/10. Men ingen af de lange biler. For begge serie gælder, at mange biler fik stelnummer 108.xxx og blev solgt i 1936 – hvor de jo burde have heddet 100.xxx eller 101.xxx. Og som nævnt, mange biler kan være kaldt tilbage til fabrikken og (om)bygget igen. Derfor tror jeg heller aldrig at nogen vil kunne fastslå de endelige produktionstal – selvom der selvfølgelig findes nogle "officielle" fra Citroën. Det bliver de altså ikke mere troværdige af!

Om der har været særlige tekniske problemer, eller måske problemer med dele, skal her være usagt – hele produktionen af Normaler har kørt på lavt



En 7C i forgrunden. Bagved ses den nye "11 Sedan". Vi er hos Svend Petersen på Toldbodvej 14, og billedet er så godt som sikkert taget den 11. maj 1935, ved indvielsen. Motivet på det flotte vægmaleri er kopieret fra en fransk salgsbrochure fra 1934.

blus og tilsyneladende noget ustabil, sammenlignet med de mindre modeller. Men det er nok i det vi skal søge årsagen til, at Normalerne hverken kom til Danmark i 1934 eller 1935! Faktisk skal vi helt frem til marts-april 1936, før de første Normaler blev samlet i København! Den første blev indregistreret den 5. maj 1936, ikke overraskende til Citroënforhandler Svend Petersen på Strandboulevarden. Han havde på dette tidspunkt eneforhandling i København, efter at Citroën havde nedlagt deres egen forhandling med udstillingslokale på Vesterbrogade. Der blev ikke gjort det store ud af introduktionen af den nye model, og under 20 stk. blev solgt i løbet af 1936 – de fleste lang tid efter

at være blevet samlet i København. Det var jo bare en kortere udgave af den store "11 Sedan", der allerede var introduceret i Danmark.

De lange

For en ordens skyld skal det lige nævnes, at Normalerne og de lange modeller deler både typebetegnelse (11A, fra 02-1937: 11B) og stelnummerserier. Men karrosserinumrene er separate serier, og produktionsnumrene i nogle tilfælde også forskellige fra Berlinerne.

Tilbage i fabrikens gamle produktionsbøger stødte jeg på en serie "EF", med en usædvanlig lang periode, fra oktober 1934 til marts 1935. Og hvor serierne

normalt betegner 1000 biler, er der kun 366 stk. i serien. Det er de første 11A med den lange akselafstand – ingen almindelige Normaler! Der er til gengæld både Limousiner og Familialer samt nogle få fabriksbyggede taxa-modeller i slutningen (altså marts 1935).

I de følgende serier fra slutningen af 1934 og ind i 1935 er modellerne blandt; der er både almindelige Berliner, de lange, samt Cabriolet og Coupé. Limousine-modellerne havde fabrikskoden SPVF og blev gennem hele førkrigsperioden fremstillet i større antal end Familiale (FPVF). Limousinen har ikke klapsæder (og derfor flad bund), og desuden er bagsædet rykket en smule frem, og hattehylden er lidt bredere. Altså to forskellige karrosserier, som da også havde hver deres karrosseriummerserie på fabrikken.



Fabriksfoto af en Limousine, 1936-37. Der er god plads til herskabet. Karrosseriet adskiller sig fra Familiale ved ikke at have fordybning i gulvet til klapsæder – bagsædet er placeret en smule længere fremme og hattehylden er lidt bredere. Fælles for de lange modeller indtil 1938 er udkæringen til bagdørene. Det kan se ud som om for- og bagdøre er ens, blot vendt 180 grader, men det er ikke tilfældet!

CITROËN – 2 AAR FORUDI



EN NY, STØRRE CITROËN!
 TYPE "11" • PLADS TIL HELE FAMILIEN
 Vægt 1.050 kg • Bæreevne 11 liter per 100 km • 118 km i Time

Ny Økonomi-Rekord sat af „Danmarks økonomiske Vogn“
 Naturligvis har Citroën "11" alle de samme revolutionerende Egenskaber som i 1935 har gjort Citroën "7" til den store Salgs Succes i Danmark, nemlig:

Fabrikations- og Reparerings- og Skadeforsikring	Transportomkostninger reduceres ved Citroën "11" med sin lave Vægt og store Hjulafstand	Skattefordele, Bæreevne, Bredde, stor Brændstoftank, stor Motor, stor Vægt og stor Styrkraft	Den lille "11" Sport Cabriolet har den største motor i sin Klasse, 118 km i Time, 11 liter per 100 km
Stærk og sikker	Stærk og sikker	Stærk og sikker	Stærk og sikker

CITROËN
 Automobilfabrik CITROËN S.A. 23000 SAONAY • Køber og Fabrik • Stort Service-Værksted
 35 Parkvej og 45 Service-Værksted Landst.vej 101 (tidl. Citroën-Service) Europa (tidl.)

Annonsen for den nye Citroën "11" har været vist før, men det skal ikke afholde os fra at vise den igen. Den blev indrykket i mange aviser og blade i maj og juni 1935. Den ny større Citroën er selvfølgelig en "11" Luksus-Sedan.

Den lille annonce herunder er fundet i Politiken og er fra juni 1935. 11 Sport var på markedet og nyheden "11" dækker også her over den lange Sedan.

Der skulle gå et helt år, før den diskret blev suppleret med den almindelige Normale!

Importen til Danmark

Hvorfor vi ikke fik de tidlige Normaler til Danmark er selvfølgelig stadig et mysterium, til trods for ovenstående. Måske kan det have noget at gøre med de danske myndigheder, herunder kriterierne for den danske samleproduktion, som var ekstremt detaljerede og strikse. Måske i kombination med at Citroën i Frankrig havde et ønske om et tilfredsstillende hjemmemarkedet først – her skal man tænke på, at Citroën, og efter årsskiftet 34/35 Michelin, havde brug for at få et storsalg i gang hurtigst muligt! Det lille besværlige og perifære marked der oppe i Norderuropa, kunne

Verdens mest moderne Vogn
CITROËN 7 · 11 SPORT OG DEN NYE 11
 Demonstreres af aut. Forh. Svend Petersen - Øbro 300,
 Strandboulevard 91. C. 7107. Udstillingslokaler: **Toldbodvej 14.**

Den nye Luksus Sedan „11“
3,28 m Hjulafstand
3 Pladser foran og 3 bagtil



2 Aar forud!

Den forhjulsdrevne Bil har bestaaet sin Prøve med Glans. - Citroën „7“ og „11 Sport“ har vist Overlegenhed i Kraft og Styrke, i Acceleration og Manøvrelethed, i Komfort og Elegance og i de for Bilkøbere saa vigtige Punkter: *Økonomi og Kørselssikkerhed*. Nu præsenterer vi en stor Vogn, CITROËN „11“ for Publikum. Og denne er **en ny Økonomi-Rekord, sat af „Danmarks økonomiske Vogn“.**

Naturligvis har CITROËN „11“ alle de samme revolutionerende Egenskaber, som i 1935 har gjort „7“ og „11 Sport“ til den store Salgs-Sukces i Danmark:

Forhjulstræk: En Opbe-
velse i Køreren, paa glatte
og røde Veje! En paa alle
Punkter fuldstændt Kædetak-
tion!

Torsionsfedtøjer:
Fjedringen af 1935!
Spring Citroën-Ejersne!

Topventilmotor: Med ef-
terlygte Cylindre, 64 be-
sling, økonomisk og
kraftig.

**„Monocoque“-Konstruk-
tion:** Chassis-Rammen er
overbeliggjort. 3½ Gang
stærkere end Raafæremeni
paa Chassis!

Hydrauliske Bremses:
Yndre, indre Bremses.
Større Kædetilførelse.

Et overbeholdigt Udtryk:
Overdimensionen af Super-
konfort Ringe, Securitas
overalt, Passerlag, o.s.v.

Og dertil har CITROËN „11“: Kraftig 2 Liters Motor med ny, helt vibrationsfri Ophængning. Den har større Længde og Bredder, enestaaende indvendig Plads og endnu mere forbausende Vejegenskaber end Citroën „7“.

CITROËN „11“

To Typer: LUKSUS SEDAN med ca. 90-135 cm Gulvplads bagtil
og FAMILIALE med 2 Klapstole og Bagagebærer.

Fordelene ved Forhjulstræk

er mange og store. Vi skal nævne, at Vognen bliver lettere, Vægtfordelingen bedre og Tyngdepunktet lavere, nogle Fakta, der sammen med de trakkende Forhjul biden sig fast i Vejen giver en herlig Kørselskomfort og en hidtil ukendt Sukkerhedsfølelse ved alle Hastigheder og paa alle Arter Gader og Veje.

Som Rejsevoan — Udflyttsvogn — til længere Ture er „CITROËN 11“ uforlignelig, idet den ved sin Kummelighed og sin Kørselskomfort er paa Højde med de største og dyreste Automobiles, medens den i Manøvrelethed, i Udgifter til Benzin, Olie og Færges o.s.v., placerer sig blandt de smaa Vogne. „CITROËN 11“s Ejer vil under Køreturen glædes over sin store Vogns pragtfulde Egenskaber og ved Hjemkomsten glædes over de smaa Rejseudgifter. Se Resultater fra meget forskellige Konkurrencer:

Danmark — Marts 1935

Ved Hubertsjagten, der kørtes paa Marker og Veje, gennem Mose og Skov, deltog Herr Ebbe Munch i Turistklassen og blev med sin

CITROËN No. 1

Frankrig — Novbr. 1934.

Ved et Økonomiløb i Fécamp deltog en „FAMILIALE 11“, der medførte 9 Personer, Forbruget var 7,5 Ltr. pr. 100 km. —

CITROËN No. 1

Sverige — Febr. 1935.

Ved 7 Klubbars-Vintertævlings paa daarlige Bøveje omkring Stockholm i glat Føre og gennem dyb Sne sejrede Herr Sten Bergström, saa ogsaa her blev

CITROËN No. 1



Interiør fra CITROËN „11“

Trods god indvendig Højde er hele Afstanden fra Jord til højeste Punkt kun ca. 1,50 m. - Vognens største Længde er 4,80 m og største Bredder 1,71 m. - Indvendig Længde fra Vindspejl til Bagrudder er 2,30 m, udv. Bredder ved Bagsædetes Forkant 1,34 m. - Der er forchromet Ring paa Vulsten af Hjulet, som er forsynet med Michelin Supercomfort Ringe 160/40, særlig forstærket og med nyt, meget tiltalende Mønster. - Hele Vognens Vægt er kun 1150 kg, og den bruger kun 11 Ltr. Benzin pr. 100 km. - Den 2 Ltr. Topventilmotor giver denne store, men lette Vogn en herlig Acceleration og en enorm Trækkraft.



Automobiles CITROËN A/S, København V.
Køster, Fabrik og Servicestation: Sydhavnsgade 16 · C · 2879



Et yderst sjældent brochureblad, som må være udgivet i midten af 1935. Nu er der to typer af den store model "11": Luksus-Sedan og Familiale. Begge med herlig Acceleration og enorm Trækkraft, takket være den kraftige 2-liters motor!

Der er flere paradokser i brochurebladet. De franske illustrationer viser begge en Luksus Sedan /Limousine, men på det ene billede har den bænksæde foran – hvilket stemmer overens med teksten med de 3 pladser foran og 3 bagtil – men det andet billede viser interiøret i en 5-personers Limousine med separate forsæder. En anden sjov ting er, at den nye motorophængning (system Lemaire) bliver fremhævet, samtidig med at man stadig anvender "Flyvende Kraft"-logoet, der var symbol på Moteur Flottant – den gamle ophæng, som går helt tilbage til C4- og C6-modellerne.

En dansk udstyrsdetalje er også nævnt i teksten, nemlig de forkromede ringe på "Vulsten af Hjulet".

vel vente. Men forventningerne til salget af de lange modeller, der på daværende tidspunkt var fremstillet i kun en smule lavere antal, var måske mindre – og så adskilte de lange sig naturligvis endnu mere fra de små modeller, 7 og 11 Sport, som jo allerede kørte i Danmark.

11 Sedan

De første lange modeller i Danmark var formentlig alle Limousiner; altså 6-personers med bænksæde foran, men uden klapsæder. Den blev markedsført som model 11 "Luksus-Sedan". Vi har her i bladet tidligere vist de fine annoncer fra dagbladene, hvor modellen introduceres og hvor den første sending af de små 11AL-cabrioletter blev præsenteret som det "Sidste Pariser-Chic". Annoncerne var fra maj og juni – den officielle præsentation fandt sted den 11. maj 1935, i forbindelse med at førnævnte forhandler Svend Petersen havde indvielse af sine nye salgslokaler på Toldbodvej 14 (senere Esplanaden). Men den første 11 Sedan har utvivlsomt været den, der tilhørte Citroëns danske direktør, Jean de Faramond. Den var nemlig indregistreret en god måned tidligere, den 12. april 1935, med det fine registreringsnummer K51, som både før og senere brugtes af Citroën i Danmark.

"11 Luksus-Sedan" var en ekstremt dyr bil i Danmark, og det må antages at der højst er blevet solgt omkring 15 stykker. I alle de år jeg har samlet fotos er jeg kun stødt på billeder af to af dem! Nogle af dem er givetvis blevet ombygget til hyrevogne med chauffør-adskille-



Direktør Faramonds K51 fotograferet i Stockholm samt et lille udklip fra FDMs "Motor" – det er direktørfruen selv på billedet.



se, og ret kort tid efter introduktionen kom også Familiiale-modellen til Danmark – af Toldvæsenets gamle bøger kan vi se, at de næsten alle sammen blev indregistreret til vognmænd. Alle de store førkrigsmodeller har været temmelig sjældne i Danmark, men det er helt sikkert, at langt de fleste Familiiale har været hyrevogne.

Tager vi førkrigsperioden generelt, har der givetvis været mange flere Familiiale end Limousiner i Danmark, hvor det

i Frankrig var omvendt. Udgangspunktet for den danske "11 Luksus-Sedan" er naturligvis Limousine-modellen, men derudover kan vi ikke vide, om den adskilte sig fra den franske model. Det er ikke utænkeligt, for dels var der som nævnt meget få – og dels er det jo biler, der var samlet i København, hvorfor de kan have haft meget udstyr, som var forskelligt fra de franske. Det finder vi nok aldrig ud af – for der er ingen overlevende.



Disse to utroligt fine billeder har vi fra Poul Sasser Jensen i Thisted – hans onkel, Aage Pedersen var fotograf og tog billeder med store glasplader.

Bilen er en meget tidlig 11 Sedan – og ved udelukkelsesmetoden kan vi finde den i vores register. Stelnummeret er 103.470, en 11A 5-personers Luksus Sedan, indregistreret med nummer T6363, den 31/12-1935 til Johannes Laursen, Rindstrup Mølle, i nærheden af Viborg.

Man forstår hvor TA ofte blev kaldt "den lave Citroën", når man ser den parkeret mellem alle de andre antikviteter på Torvet.



På billedudsnittene ses tydeligt de blanke fælgringe, og at bilen er uden bagklap. På det øverste viser det sig, at bilens rummelige indre bliver beundret...

**Fra de gamle fotoalbum
– 11 Sedan special...**



Her er så de billeder, som er nævnt i indledningen. Desværre er de ikke på højde med de andre, men bilen er næsten magen til, blot ses det, at det er en 6-personers Sedan (med bænksæde, hvor en 5-personers har separate forstole).

Billederne er taget i Nordsjælland i sommeren 1946. Bilen tilhørte Alfred Olsen, der bl.a. drev en vulkaniseringsanstalt i Hillerød. Han sidder med vest på og ryggen til, på det store billede, hvor familien holder picnic i Tisvilde – og har taget sæderne ud af bilen. Alfreds historie kan man læse om i DVKs Veteran Tidende (juli-nummeret) – her koncentrerer vi os lige om bilen.

Efter 10 år og en krig, kan man godt se at bilen er brugt – for ikke at sige lettere ramponeret. De blanke fælgringe er forsvundet, det samme gælder de bageste hjulkapsler. Til gengæld ser man, at der er seks hjulbolte. Selvom lygterne er blevet malet, har de stadig de flade lygteglas. Flere detaljer viser at det er en meget tidlig bil. F.eks. de "udvendige" ringe til montering af hjulkapslerne, motorhjælmen med de gamle håndtag til sideklapperne og med vulst langs kølgitteret. Der ses naturligvis heller ingen håndgreb til bagklappen, for bilen har ingen.





Her er så et par billeder mere af Alfred Olsens bil. Strengt taget kunne det godt være en 9-personers Familiale, men det er ikke videre sandsynligt, fordi den er så tidlig – og på sidebilledet øverst kan man faktisk se, at udstødningsrøret er uden det karakteristiske knæk, som Familialerne har på grund af fordybningen i gulvet til klapsæder. Også disse to fotos er fra 1946; det nederste er taget i Hundested Havn. Minsandt om ikke den store Sedan har fået selskab af en tidlig 7C'er – også årgang 1935...

En mystisk model - eller to

Fælles for de lange modeller er selvfølgelig den lange akselafstand: hele 3,27m., og typebetegnelsen 11A/11B som de deler med Normalen.

Udover Limousine og Familiale var der i begyndelsen planer om endnu en model, en ren luksusvogn kendt som "Coupé Long", altså også én af de lange, men uden de bageste sideruder. I oversigterne over modelkoderne (gengivet i reservedelskatalogerne fra 1936 og 1939) har den betegnelsen LPVF = Coupé Limousine med 2 pladser foran og 3 pladser bagi, samt to klapsæder, med ryggen mod kørselsretningen, indbygget i adskillelsen mellem forsæderne og agtersalonen. Spørgsmålet er, om ikke Coupé Long kan ses som et forstadium til Limousinen, se brochurebladet, der er vist her på opslaget.



Sådan må en Coupé Long have set ud, bortset fra at forstelene ville være skudt længere frem og at man nok ville kunne fornemme adskillelsen mellem forreste og bageste del af kabinen. Længe leve min elskede ven, Photoshop...

Brochurearket, der ses her til venstre, er sikkert det første der overhovedet er lavet for Citroën model 11. Bemærk modeludvalget: Berlina, Cabriolet (Roadster), Coupé (Faux-Cabriolet) samt Coupé de Ville og Coupé Long! Ingen almindelig Limousine.

Ligesom 22'eren med V8-motor, er de lange Coupéer omgærdet af stor mystik og megen opmærksomhed, og med dét til fælles, at de begge nåede at blive vist i brochure og prislister. Den lange Coupé blev heller ikke til noget, og i modsætning til 22'eren findes der ikke engang et ordentligt foto af den! I en tidlig brochure findes et sidebillede, som givetvis er taget af en almindelig Limousine, hvor den bageste siderude er retoucheret væk. Jeg har gjort det samme med billedet, der indleder denne artikel (måske lidt nemmere, når man arbejder digitalt), så I kan se hvordan den så ud. Hvor der i produktionsbøgerne faktisk ingen spor er efter 22'eren, fandt jeg 5 stk. LPVF i en af de første Normale-serier.

Mens vi er ved de helt sjældne, så var der også en model med betegnelsen

LPVL. Men her drejer det sig ikke om et langt karrosseri. Modellen hed *Coupé de Ville* og var en Normale i yderste luksusstrim, også med chaufførskillelse og i salgsmaterialet kaldet en 3-personers vogn – man regner jo hverken tjeneren eller chaufføren som rigtige passagerer.

Det var også meningen at 22'eren skulle tilbydes som Coupé Long og Coupé de Ville. Det fremgår af prislister fra oktobersalonen 1934. Så mon ikke også de 4-cylindrede luksusudgaver blev bortrationaliseret samtidig med de 8-cylindrede – i forbindelse med Michelin's overtagelse af Citroën.

Bagsædet i en Coupé de Ville – illustration fra en 1934-brochure. Vi har tidligere (i forbindelse med artiklerne om indtræk) vist billedet som eksempel på en Coupé Long – men døråbningens form viser jo, at det er et Normale-karrosseri!





Hej Traction-venner...

Eugenio, den stakkels mand, mangler noget til vores blad. Så opfordrede Anette mig til at skrive lidt om vores Traction fra 1939.

For mange år siden søgte jeg en veteranbil til renovering, Dan, Anettes søn, opfordrede mig til at se efter en Traction, og lige pludselig, i Den Blå Avis, var der 3 stk. til salg. Ikke bare 1, men 3!

Kontakt til Jørn fra Kolding, ned og se på dem, lidt handlen frem og tilbage, og så havde jeg 3 stk. Traction, det var lidt flere end jeg havde regnet med,

men pyt. Hjem med dem, 2 ud til min lillesøster (som bor på en gård), den fra 1939 kom op i en garage, som jeg havde lånt af en god kollega. Og så var det i gang, november 2009.

Motoren var afmonteret, så der var kun forbroen og lidt ledningsnet, og nogen andre små ting tilbage at demontere på bilen. December 2009 var den klar til at blive sandblæst.

Den 18. december 2009 kom den ind på værkstedet, hvor jeg arbejder. Det havde jeg lånt julen og nytåret over, den skulle bare være ude når vi mødte ind

efter nytår. Der blev arbejdet fra tidligt morgen til sent aften på den, og nej... jeg var ikke færdig med den, så den blev skubbet over i en garage ved siden af. Så jeg gik og skubbede den frem og tilbage om aftenen og i weekenden, når jeg lavede noget på den.

Maj/Juni 2010 var selve karossen svejset færdig, så manglede skærme, døre og alt det andet at blive svejset.

Så tiden gik med at skubbe den frem og tilbage, for at tilpasse de forskellige dele.



Marts 2011: Yes, nu den kom til maler. Vi kunne se at den havde været grå, det skulle den jo så være igen. Den 5. juni 2011 kom den fra maleren. Nej, hvor var den flot, en sand fryd for øjet, op i garagen med den. Oppe i garagen havde jeg fået renoveret forbroen, bagtøjet og styrtøjet, så det var klar til montering. Jeg manglede så at renovere gearkassen.

Motoren havde jeg fået oplyst fra Jørn, at den var renoveret. Men for en sikkerheds skyld ville jeg lige rykke bundkarret af, shit, det var fuld af snadder, så jeg måtte kikke lidt bedre på motoren. Jamen, motorblokken var jo også revnet, øv os'. Heldigvis arbejdede jeg sammen med en, som havde svejset støbejernsmotorblokke på gasmotor, så ham lokkede jeg til at hjælpe mig (jeg har selv svejset støbejernsmotorblokke i min læretid, men det er jo mange år siden). Motoren blev skilt ad, revnen

blev fræset ned, ind i en gasovn med motorblokken, 300 grader, ud med den, en gasbrænder ind under revnen, fat i støbejernselektroden, og svejse ca. 2 cm, fat i lufthammeren, bank spændingerne ud af svejsningen, svejse igen, osv. Ind i ovnen igen med motorblokken, og køl den langsom ned.

Så blev motorblokken tæthedsprøvet, øv, en lille utæthed i den ene ende af svejsningen. Så en tur med fræser og svejser igen, og så færdig, nu var tæthedsprøven ok.

Når man varmer en motorblok op til 300 grader, udvikles der dampe fra gammel olie. Det lugter ikke særlig godt. Når man så står i stueetagen (værkstedet) og kontoret med pigerne er på 1. sal, kan jeg love for at det giver verbale øretæver, uha, uha, det lugter i flere dage derefter. Nå, men motorblok og topstykke – afsted til planslibning med dem.



Så blev karburator, strømfordeler, benzinpumpe, og alt det andet til motoren renoveret. Jeg må nok indrømme at det nok er mange år siden, den motor var blevet renoveret. Men søndag den 18 marts 2012 blev motoren startet op kl. 13.30. Og den kørte.

Så i gang med gearkassen, det gik planmæssigt, det var dejligt, efter alt det bøvl med motoren.

Så blev motor og gearkasse monteret i bilen. Jeg begyndte at montere alt det andet i bilen, nu var det til at se en ende på projektet. Men... i 2012 købte vi hus, som skulle renoveres, og bilen blev sat på pause...

I 2014 startede vi en blomsterforretning op. I 2017 fik vi et barnebarn, kort tid efter lukkede vi forretningen, barnebarnet ville vi have tid til.

Bilen var kommet hjem i garagen, hvor



jeg i ny og næ havde gået og arbejdet på den, og var kommet rimelig langt med den, himlen var færdig, og ja, jeg manglede bare at blive færdig med den. Men så en dag kom den mindste af drengene og sagde at han skulle giftes om ca. 1 måned. Så fik jeg travlt.

Fik bestilt det sidste i Frankrig, modtog det 2 uge senere, og monterede det så ugen efter.

Nu skulle bilen synes; op til synshallen med den, men stelnummeret var ikke i Motorstyrelsens system længere, så kunne de ikke syne den. Jeg havde heldigvis den gamle registrerings attest på den. Ind på motorkontoret og tale med dem, her vil jeg gerne rose dem rigtig meget, jeg fik virkelig stor hjælp her. Stelnummeret blev oprettet i Motorstyrelsens system.

Til syn med bilen igen, de kikkede på den, og så sagde synsmanden: "Jeg ved fandme ikke hvad det er jeg skal syne". Men han ville prøve bremserne, lyset og så ville han køre en tur i den, det skulle han, fortalte han. Så langt kom han ikke – da han så at stelnummeret sad på en plade, der er skruet på, gik han helt i baglås. "Det kan man ikke, det der", sagde han. Jeg forsøgte

at forklare ham, at det var sådan det var fra ny af. Han troede ikke på det, han vil ikke syne den, men jeg blev ved med at holde på mit. Til sidst ringede han til en god ven, og videre var vi.

Så skulle han køre en tur i den, som han jo skulle. Han sad på førersædet og kikkede, så åbnede han døren og sagde "øh, hvordan starter man sådan en bil" der er jo et håndtag man skal trække i, det viste han ikke. Ham ud og køre, og synet var den.

Forsikring: shit, shit, shit! Det var heller ikke let, den kunne man ikke bare lige få. De ville have nogle oplysninger om bilen, som jeg havde sendt til dem ugen før. Og nu ringede jeg for at rykke.

Nu ville de have 2 billeder, et forfra og et bagfra. Hjem og få taget de billeder i middagspausen, og få dem sendt.

Så ringede jeg igen, forklarede dem situationen, og de lovede at få det på plads til dagen efter (fredag). Fredag, der var nerver på, ind på motorkontoret ved middagstid med de papirer jeg havde, minus forsikringspapirer, dem havde jeg ikke fået endnu. De var så søde at de ringede til forsikringsselskabet. Og vupti, så stod jeg med nummerpladerne i hånden.

Og så blev der kørt bryllupstur fra rådhuset i Aalborg tirsdag den 2. juli 2019. Og alle var glade, ikke mindst mig.

Ja, det var 11 års arbejde kogt ned til en kort artikel.

*Venlig hilsen
Anders Andersen,
Nørresundby.*

