

# Attraction 218

Juli '98

# TRACTION SPECIAL

NUMMER

92

JULI '98

## Redaktion:

Peter Juel Jeppesen  
Strandgade 10B, 3., 1401 København K. Tlf: 31 54 14 27.  
e-mail: pjj@traction.dk

Jens Møller Nicolaisen  
Ravnsborggade 5A, 4.th., 2200 København N. Tlf: 35 39 53 20.  
e-mail: jmn@traction.dk

Vi træffes også om dagen på:  
Tlf: 33 93 42 90 / fax: 33 32 35 88/ e-mail: arkpeter@post4.tele.dk

Bladet udkommer 6 gange årligt; næste nummer omkring 1. september. Stof hertil skal være os i hænde senest 1. august med morgenposten. Medsend gerne diskette med tekst. Artikler i bladet er ikke nødvendigvis udtryk for klubbens eller redaktionens synspunkter.

## TRACTION AVANT DANMARK

## Bestyrelsen:

**Formand:** Torsten Vig  
Randersgade 57, 3.th., 2100 København Ø. Tlf: 35 38 17 49.

**Kasserer:** Jørgen Krogh  
Øvej 18, Sverdrup, 6100 Haderslev. Tlf: 74 58 48 00.

**Sekretær:** Benny S. Carlsen (suppleant)  
Virupvej 8, 8530 Hjortshøj. Tlf: 86 22 51 54.

**Aktiviteter - øst:** Eugenio Lai  
Baldersgade 16, 2.tv., 2200 København N. Tlf: 35 81 68 70.

**Aktiviteter - vest:** Finn Lyster  
Smedebakken 26, 8653 Them. Tlf: 86 84 72 49.

## Klubaktiviteter:

**Medlemsregister:** Jørgen Krogh  
Øvej 18, Sverdrup, 6100 Haderslev. Tlf: 74 58 48 00.

**Klubbibliotek, arkiv og butik:** Erik Hougaard  
Thulevej 41, 7100 Vejle. Tlf: 75 83 00 49.

**Værktøjsudlån:**  
Kontakt bestyrelsen for nærmere information.

**Klubbens gironummer: 828-0584**



## Fra formanden

Når I læser dette er sommertræffet og generalforsamlingen forhåbentlig godt overstået, og vi kan se frem til det næste store arrangement, nemlig ICCCR-træffet i Chevetogne i Belgien. I har vel tilmeldt jer? Finn har styr på fælleskørslen og vil meget gerne høre fra jer, hvis I vil deltage.

I dette nummer har jeg skrevet en artikel om sidestrømskarburatorer, og jeg håber den kan være en hjælp for de mennesker, der har, eller har haft problemer med disse karburatorer. Det er min plan at forsætte med en artikel om restaurering og reparation af Solex karburatorer, ligesom jeg også planlægger i den nærmeste fremtid, at skrive om den type karburator, der hedder 35 FPAI og 35 FATIP.

I klubregi er vi så småt ved at gå i gang med en database over alle danske tractioner inklusive dem, der er kommet til landet i nyere tid. Det er meningen at den skal være temmelig omfattende, og bl.a. indeholde oplysninger om stelnr, ejerforhold, indregistreringsnr. og billeder! Derfor er min opfordring til jer, at hvis I ligger inde med oplysninger og/eller billeder, er vi meget interesseret i at låne disse ting. Materialet kan sendes til redaktionen og vil naturligvis blive returneret efter endt brug.

Til slut skal jeg igen opfordre folk kommer med ideer til, hvor vi skal afholde sommertræffet i 1999. Det ville jo blive et kedeligt år uden et sommertræf.

Slut for denne gang.

*Torsten Laursen Vig*

## CCCC

Copenhagen Classic Car Cup køres i år søndag den 6. september. Gå ikke glip af denne oplevelse. Billetter kan bl.a. fås hos Volvo-forhandlere i hele landet. Ellers ring til CCCC's sekretariat 45 56 56 56.

## Redaktionelt...

Vi er nået til dét vi altid tror bliver "årets slatne sommerferie-nummer" af bladet. Og som så ofte før ender det med at blive næsten lige så tykt som normalt. Nu er det jo ikke tykkelsen, men kvaliteten det kommer an på; her må vi sige tak til Torsten for den fine artikel om sidestrømskarburatoren. Det er fint en gang i mellem at tage fat i et helt snævert og konkret emne og få tingene opsummeret. Det er den slags, der gør et blad værd at gemme, for man kan nemt få brug for materialet en dag!

Samtidig synes vi det illustrerer én af vor klubs vigtigste opgaver som mærkeklub: nemlig at danne ramme om den størst mulige specifikke viden om bilerne og formidle denne viden til medlemmerne.

Ellers er det jo højsæson i øjeblikket! Som sædvanlig vil en del aktiviteter overlape bladets produktionstid. Derfor kan du ikke læse om sommertræffet før i næste nummer, hvor du iøvrigt ikke kan læse om ICCCR i Belgien... det bliver først i næste nummer igen!

*-red/jmn*

## Nummerplade-nyt

*- forhåbentlig for sidste gang!*

Som forventet endte de motiverede ansøgninger med at blive imødekommet (og for de bekymrede læsere kan oplyses at Gamle Axel nu igen hedder O 2049).

Dette kan forhåbentlig anspore til at man forsker mere i sin bils historie: Hvis man kan dokumentere bilens oprindelige indregistreringsnummer vil den kunne få det igen (under forudsætning af at det ikke er optaget)! Som dokumentation accepteres reg. attester, toldpapirer, forsikringspapirer, kvitteringer og fotos... så det behøver ikke at være svært!

De nye gamle nummerplader klær bilerne og er pænt lavet!

*-jmn.*



## Lokalmøde

- hos Olav og Marianne d. 16/5

I forbindelse med et bestyrelsesmøde hos Finn Lyster, fik Eugenio Lai og undertegnede lejlighed til at deltage i et jysk lokalmøde hos familien Fredslund i Grauballe ved Silkeborg. Vejret viste sig fra sin allerbedste side, med strålende solskin hele dagen, og ca. 25 voksne og børn var mødt frem. Desværre var kun få kørende i traction (4 stk.), men det var jo også tidligt på sæsonen. Jeg skal i den forbindelse indrømme, at jeg selv var i BX, da jeg havde bagagerummet fyldt med bl.a. halvanden 11-motor, der skulle en tur til Filtenborg i Vejle og renoveres.

Efter at have nydt en forfriskning, var der rundvisning i Olavs garage. Ordet garage er nok en underdrivelse, da der mere var tale om en mindre hal, med plads til 6-7 biler. Her var der mulighed for at bese Olavs biler, bl.a. familialen fra 1939 hjemtaget fra Frankrig og hans danske Sport, også

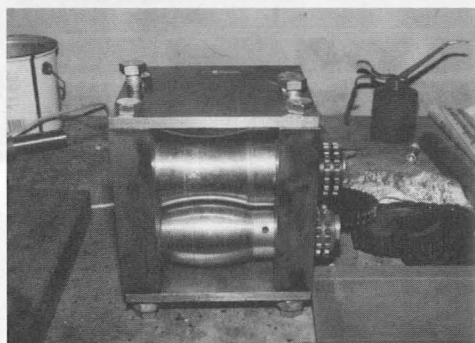
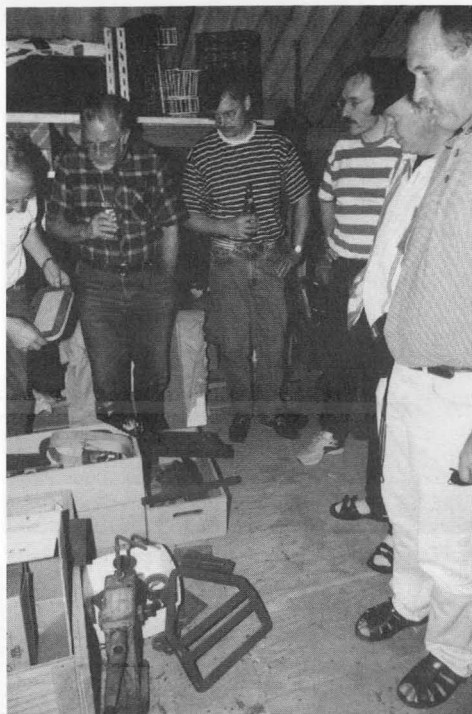


Øverst: "Frokost" i det grønne. Herover: Førkrigsbiler i det grønne: fra venstre: Benny Sørensens 11 Limousine 1938, Jørgen Kjærs ditto 1937, Hans-Henrik Sørensens Normale 1939 og Finn Lysters 7C 1936.

fra 1939. Denne fine 11er har Olav købt via en annonce i den Blå Avis for 3000 kr.! Bilen er næsten komplet, og ifølge Olav er der forbløffende lidt rust i den.

Vi fik også lejlighed til at besigtige hans presseværktøjer til de fine pladedele han fremstiller. Selv om man, hvis man har





*De tilstedeværende ta'r et kig på de værktøjer Olav bruger til fremstilling af de forskellige dele. De fleste har jo set den fine kvalitet delene har - og så er det jo sjovt at se, hvordan de bliver lavet! Øverst til højre ses nyfremstillede chevron'er til 1934-modellerne (hvor de jo sidder bag ved kølergitteret) samt bundstykker til Harpon-baglygter. Derunder valsen som skal bruges til fremstilling af kofangere.*

håndelaget, kan lave meget uden komplicerede værktøjer, havde Olav en imponerende samling, som han må have brugt meget tid på. Det var meget imponerende. Hans nyeste projekt kunne også besigtiges, idet vi så hans valseværktøj til at lave kofangere med.

Da vi skulle køre til Hinge sø for at indtage kaffen, fik jeg lejlighed til at sidde bag rattet i Hans Henriks normale, og det var en sjov oplevelse da jeg aldrig har kørt en normale før. Tak til Hans Henrik for det. Hinge sø er et dejligt sted og vi fik kaffen drukket og spist de hjemmebagte kage, måske lige på nær Claus Søgaard der spildte sin kaffe ud

over sig selv og Inge, som om det ikke var varmt nok.

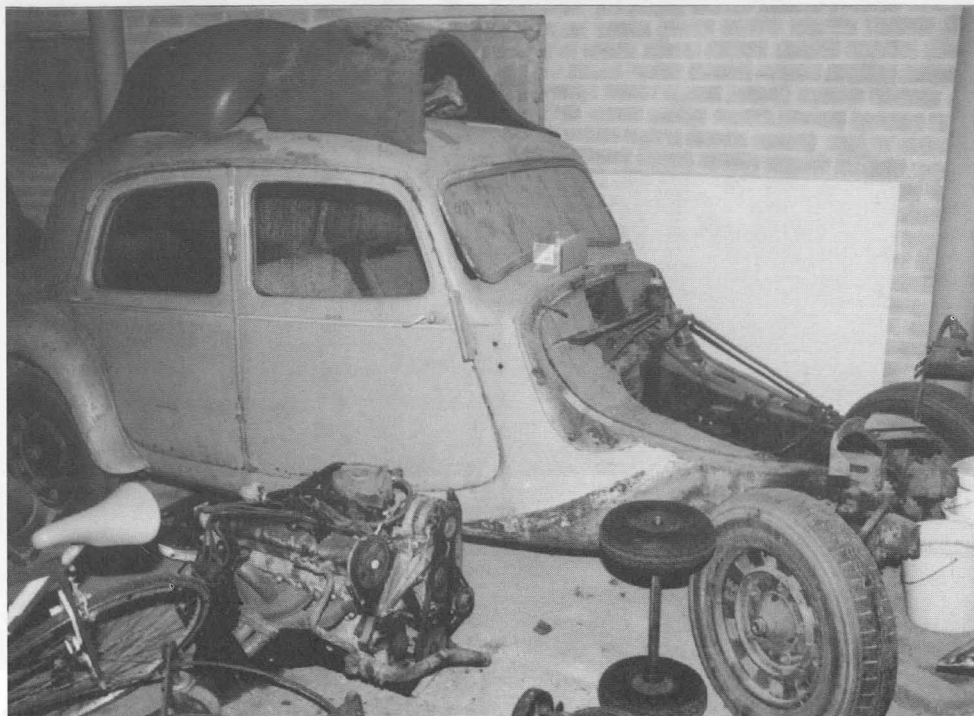
Efter hjemturen til Olav, hvor Finn lige afprøvede sin håndbremse på Y 323, var der aftensmad. Hvis der var nogen, der gik sultne i seng den dag, var det deres egen skyld.

Tak for dejlig mad Marianne.

Det blev sent inden vi satte kursen mod Them, hvor vi skulle overnatte hos Finn.

Tak for et godt lokalmøde, vi kommer gerne en anden gang!

Torsten Laursen Vig



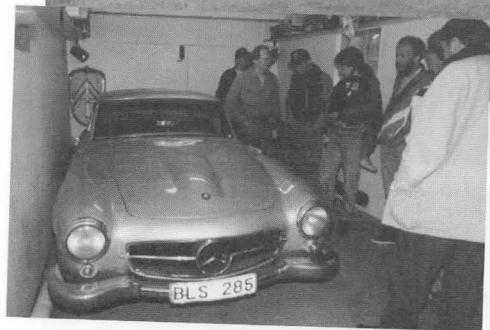
Vi glæder os til at se mere til Olavs Sport 1939, der ikke tidligere har været vist her i bladet. Efter billedet at dømme ser den meget fin og original ud, med pilotefølge og det hele. Til højre Olavs Familiale, der ser ud til at få en større omgang "service".

Nederst ses Bennys Limousine - ølkassen er kommet udenfor...

Herunder vor formand bag rattet i Hans-Henriks Normale.

Fotos: Torsten Vig, Eugenio Lai og Jørgen Kjær.





## Siden sidst...

Selvom vi i skrivende stund har de fleste - og de vigtigste - af årets aktiviteter til gode, har der allerede været afholdt en mængde arrangementer både inden- og udenfor TAD-regi. Her er lidt spredte billeder taget af Eugenio Lai.

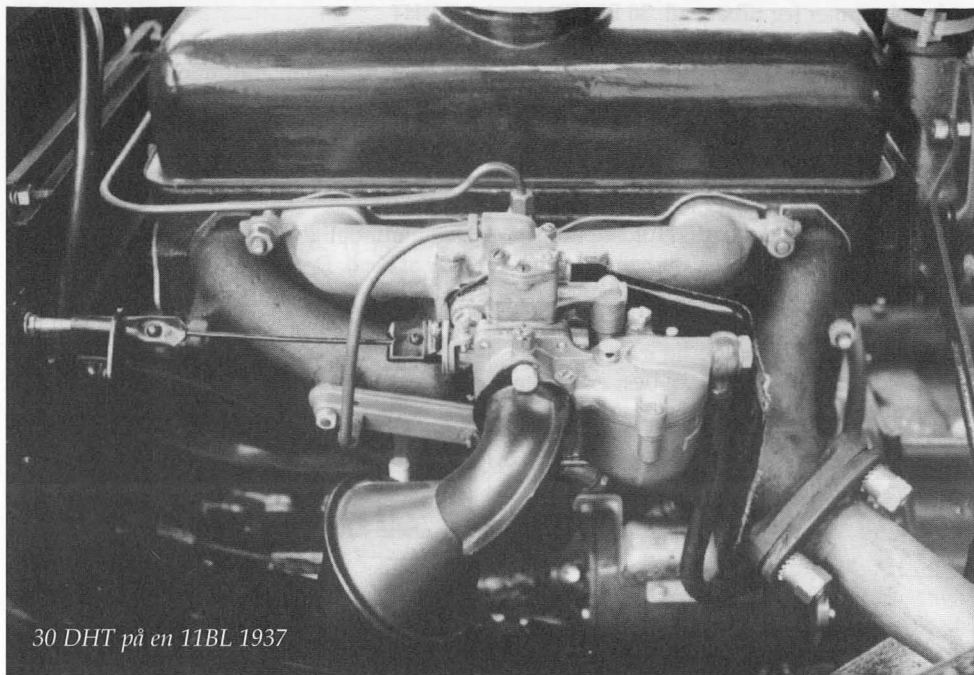
Til teknik-mødet i Christiania værkstedet fik vi aldrig lagt en ordentlig dagsorden, så mødet kom mest af alt til at forme sig som et hyggearrangement. Ikke mindst om aftenen, hvor vor klub var særdeles velrepræsenteret ved Eugenios garagefest!

Årets skovtur i øst blev arrangeret af Inge og Johnny Hansen. Vi deltog bl.a. i et stort vete-

ranbilarrangement i anledning af Roskilde by's 1000 års jubilæum, hvor vi blev godt beværtet. Bagefter var der mere mad (!) hos Inge og Johnny i den nyindviiede garage - den var rigelig stor til at rumme alle! Vi fik også set Johnnys nyerhvervede Mercedes 190SL, som er købt i Sverige.

Kun tre danske biler deltog i årets sommermøde i Svenska B11-klubben i Göteborg. Mon ikke det skyldtes, at prisen var ikke så lidt højere end vi er vant til! Til gengæld var det efter sigende et meget luksuriøst arrangement...

-jmn.



30 DHT på en 11BL 1937

## Sidestrømskarburatoren

Af Torsten Vig

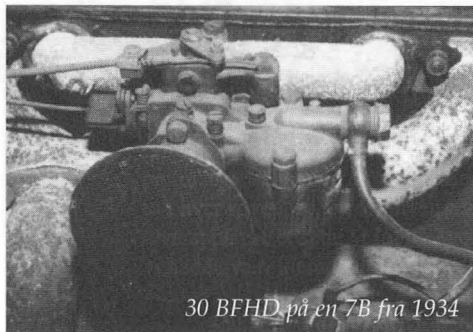
Tractionen har som bekendt gennemgået en del ændringer i de år, den er blevet produceret. Dette gælder selvfølgelig også karburatoren. Der har ialt været monteret 15 forskellige typer fra 1934 til 1957. Jeg har ikke tænkt mig at gennemgå alle typerne i denne artikel, men kun beskæftige mig med de sidestrømskarburatorer der var fabriksmonteret fra 1934 til 1939.

Hvorfor hedder det en sidestrømskarburator? Det gør det, fordi karburatoren er monteret på siden af indsugningsmanifolden, i modsætning til stigrømskarburatoren der sidder på undersiden af indsugningsmanifolden, og faldstrømskarburatoren der er monteret oven på manifolden.

### De forskellige typer

#### 30 BFHD

Denne karburator bliver altid af Solex



30 BFHD på en 7B fra 1934

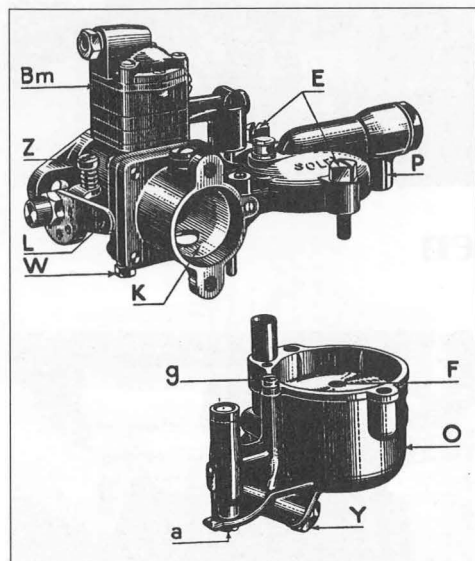
benævnt BFHD, selv om der på svømmerhuset kun står HD. Det skyldes sandsynligvis, at der findes en anden karburator med den betegnelse. HD står iøvrigt for at det er en sidestrømskarburator (horisontal), og at den er til montering på højre side af motoren (droite=højre). Karburatoren er forsynet med det hoveddysesystem, der af Solex kaldes montage 12. Hvordan det ser ud, og



virker, kommer jeg tilbage til. 30 BFHD er fabriksmonteret på modellerne 7A, 7B og 7S frem til midten af 1934. Chokeren på denne karburator er manuel.

### 30 THD

Den eneste forskel på THDeren og den forgående er, at THDeren er forsynet med automatchoker, ellers er den fuldstændig magen til. Det er T et, der angiver at karburatoren er forsynet med automatchoker (thermostarter). THDeren afløser BFHDeren i midten af 1934 samtidig med at normalen kommer på markedet. Den er monteret på alle modeller frem til slutningen af 1935.



Solex 30 HTD. Tegning fra Solex-håndbog.

### 30 HTD

Også denne karburator er med automatchoker. Hoveddysesystemet er ændret, og heder montage 20. Ligeledes er tomgangssystemet moderniseret, og den udbygning på spjældet, der findes på de tidligere typer, forsvinder som en følge deraf. HTDeren benyttes på alle modeller frem til starten af 1937.

### 30 DHT

I 1937 indføres DHTeren. Her er hoveddysesystemet igen ændret og kaldes nu montage 22. Denne type holder sig helt frem til midten af 1939 på samtlige modeller.

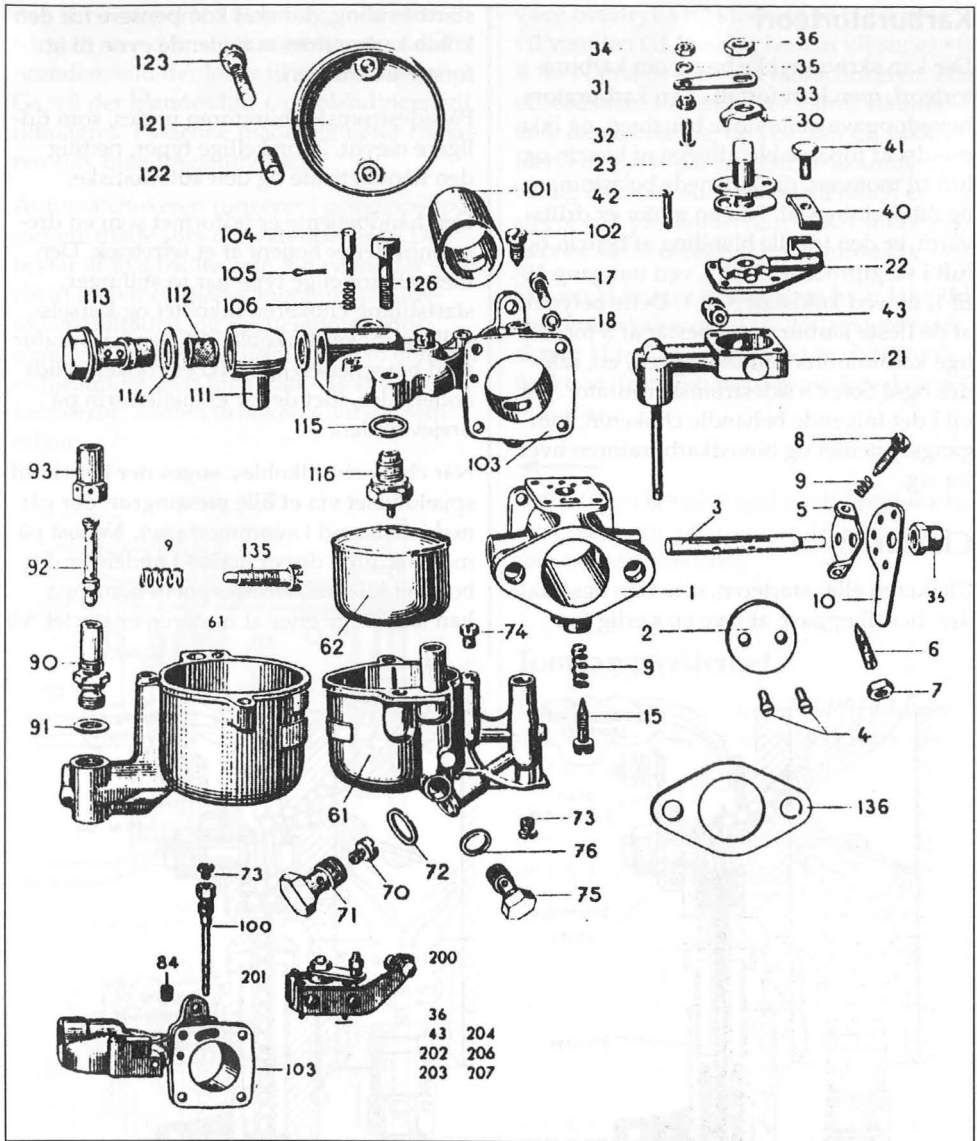
### 30 ATHD

Den almindelige 7C'er afløses i midten af 1939 af 7eco. Det er en speciel økonomisk model, hvor man har øget kompressionen på motoren og samtidig også gearingen på kron- og spidshjulet i gearkassen (10x31). Karburatoren på denne model er også ny. Det er nærmest en opdateret udgave af DHTeren, men med en helt ny automatchoker af samme type, som den der sidder på den faldstrømskarburator, med betegnelsen 35 FATIP, der indføres samtidig på 11erne.

### 30 AHD

Denne karburator hører egentlig ikke hjemme her i denne liste, da den ikke har været fabriksmonteret på tractionerne. Grunden til at jeg alligevel har taget den med er at man ind i mellem ser den sidde på førkrigsbilerne. Det skyldes, at Solex har solgt den som en erstatning for alle de tidligere typer. AHDeren er magen til ATHDeren, men har dog manuel choker, som man også kan udlede af betegnelsen. Denne manuelle choker er af en ny og forbedret udgave med et mellemtrin i forhold til den gamle type.

Som det fremgår af det forgående, har de fleste sidestrømskarburatorer været forsynet med automatchoker. Hvis man kigger efter på de førkrigsbiler, der findes bevaret, er det de færreste der har automatchoker. Man må formode, at det skyldes at folk ikke har været fortrolige med automatchokeren, og det faktum at den ikke har egnet sig til lande med rigtig vinter. Solex har af samme årsag solgt ombygningssæt bestående af en manuel choker + et kabel.



- 2. gasspjæld
- 3. gasspjældaksel
- 8. tomgangsskrue
- 15. tomgangsblandingsskrue
- 43. chokerluftdyse
- 62. svømmer
- 70. hoveddyse
- 71. holder til hoveddyse
- 73. emulsionsdyse

- 74. tomgangsdyse
- 75. startdyse (chokerdyse)
- 92. hoveddyse, montage 12
- 100. emulsionsrør
- 101. venturi
- 135. tomgangsluftskrue, montage 12

Tegningen dækker typerne 30 BFHD, 30 THD, 30 DHT og 30 AHD.

## Karburorteorii

Der kan skrives tykke bøger om karburorteorii, men kort fortalt er en karburators hovedopgave at forstøve benzinen, og ikke mindst at tilpasse blandingen af benzin og luft til motoren, til skiftenede belastninger og omdrejningstal. Når en motor er driftsvarm, er den ideelle blanding af benzin og luft i vægtprocent 15 til 1, ved tomgang 10 til 1, og ved koldstart 5 til 1. Dette betyder, at de fleste karburatorer består af 3 forskellige karburatorer sammebygget i en, således også Solex's sidestrømskarburator. Jeg vil i det følgende behandle chokeren, tomgangssystemet og hovedkarburatoren hver for sig.

## Chokeren

Chokeren eller starteren, som den også kaldes, har til opgave at lave en særlig fed

startblanding, der skal kompensere for den kolde karburators manglende evne til at forstøve benzinen.

På sidestrømskarburatoren findes, som tidligere nævnt, 2 forskellige typer, nemlig den håndbetjente og den automatiske.

Den håndbetjente er udformet som en drejeventil der er betjent af et wiretræk. Den mest almindelige type har to stillinger: startstilling chokeren tilkoblet og kørselsstilling choker frakoblet. På den karburator med betegnelsen 30 AHD er chokeren lidt anderledes, idet der er et mellemtrin på drejeventilen.

Når chokeren tilkobles, suges der benzin til spjældhuset via et lille messingrør, der går ned i en brønd i svømmerhuset. Nedest på messingrøret, der er lukket i enden, er der boret et lille hul, hvorigennem benzinen kan løbe. Lige efter at motoren er startet, vil

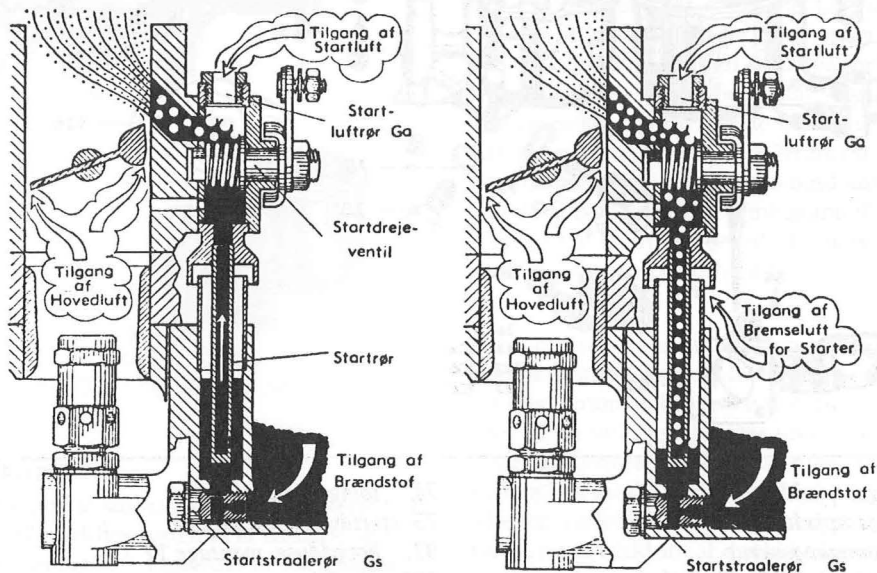


Fig. 10. Startanordning for Stigstrømstyper BF.

a) 1. Fase.

b) 2. Fase.

Billedet viser ikke en sidestrømskarburator, men derimod en såkaldt stigstrømskarburator...  
- princippet for chokeren er helt det samme.

den få en meget fed blanding, men efterhånden som der suges mere benzin ud af brønden, end der løber til via startdysen Gs, vil der blandes luft i, og blandingen vil udmagres. På denne måde regulerer chokeren selv blandingsforholdet.

Automatchokeren fungerer i princippet på samme måde som den håndbetjente. Den består af to adskilte dele. En ventil der styres af en bimetaljeder monteret på udstødsmanifolden, og en membranventil monteret på karburatoren. Disse to enheder er forbundet med hinanden via et 6 mm. kobberrør. Automatchokeren virker som følger:

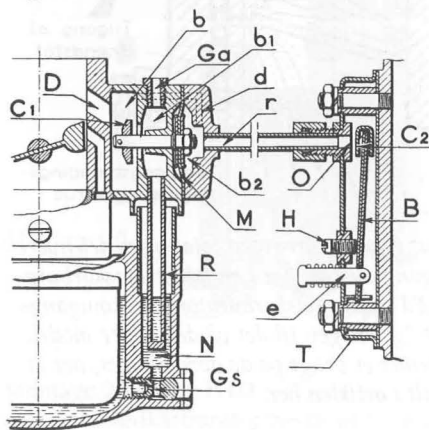


Fig. 2. — Coupe du Thermostarter SOLEX  
Position de la bilame B moteur froid : l'orifice O est libre.

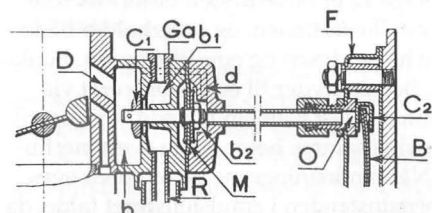


Fig. 3. — Position de la bilame B moteur chaud : l'orifice O est obstrué par le clapet C2.

I forbindelse med at motoren startes opstår der et vacuum via D i kammeret b. Dette kammer står i forbindelse med kammeret b2 over membranen. Motoren vil også forsøge at skabe vacuum i dette kammer, men da bimetalventilen C2 står åben, vil der

være overtryk i b2 i forhold til b. Herved vil ventilen C1 åbne og benzin vil suges via R fra N præcis som ved håndchokeren. Når udstødsmanifolden bliver varm, vil bimetaljederen bøje sig, og ventilen C2 lukke. Herved opstår der undertryk i kammeret b2, og da overfladen på membranen er større end på ventilen C1, vil C1 lukke og derved sætte chokeren ud af funktion.

Skruen H bruges til at justere hvor lang tid chokeren skal være aktiv. Jo længere man skruer H ind, jo længere tid er chokeren i funktion. Instruktionsbøgerne foreskriver 2 minutter.



Illustrationen her viser også en stigstrømskarburator, men igen: princippet er det samme på sidestrømskarburatoren.

## Tomgangssystemet

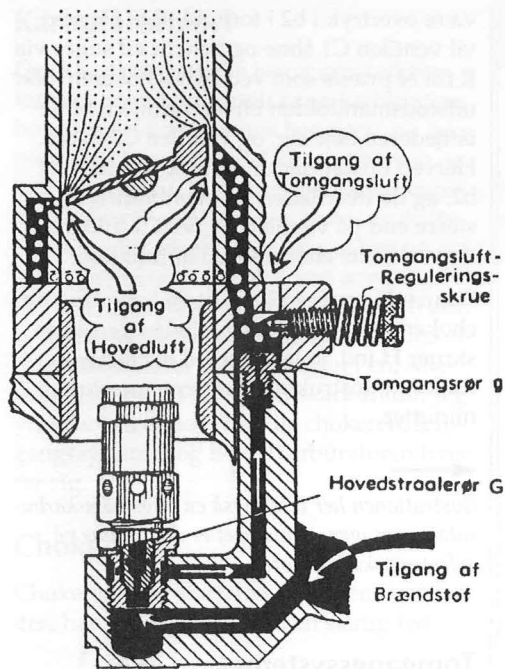
Tomgangssystemet er nødvendigt da der ikke er tilstrækkeligt undertryksvirkning ved tomgang i hovedkarburatoren.

Der er to forskellige typer af tomgangssystemer på sidestrømskarburatorerne. Det ældste bruges i typerne BFHD og THD.

Når motoren går i tomgang (300-500 omdr.) er spjældet næsten lukket. Herved opstår en kraftig undertryksvirkning meget tæt på spjældet. Dette udnyttes til at suge benzin ud af hovedbrændstofs-systemet via tomgangsdysen g. Ved tomgangsdysen tilsættes der luft ved hjælp af tomgangsluft-reguleringskruen. Denne blanding eller emulsion af benzin og luft suges, som tidligere nævnt, ud via nogle udbringer ved spjældet. Her blandes emulsionen med hovedluften og suges ind i motoren. Den lap som spjældet har på disse to karburatorer, har til formål at lette overgangen fra tomgangssystemet til hovedsystemet.

Det nyere tomgangssystem findes på typerne HTD, DHT, ATHD og AHD.





Igen viser vi en stigstrømskarburator, der ser noget anderledes ud end de typer artiklen handler om. Illustrationen viser det ældste tomgangssystem, udelukkende brugt på typerne BFHD og THD.

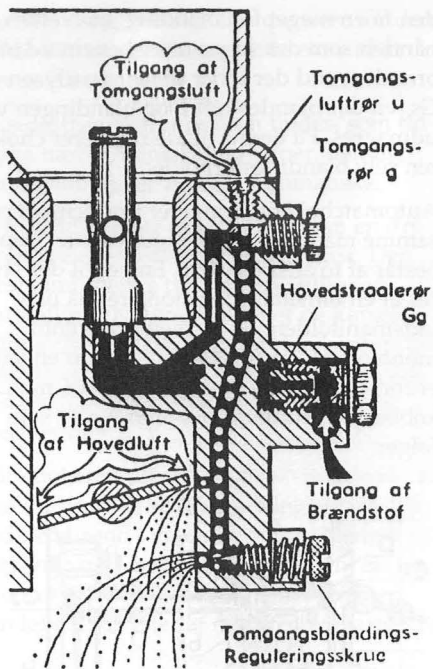
Forskellen på det ældre og det nyere system er, at tomgangsluft-reguleringskrueen er erstattet af en fast dyse. Reguleringen foregår istedet ved hjælp af en tomgangs-blendings-reguleringskrue der sidder på undersiden af spjældhuset.

Justering af tomgangssystemet er beskrevet senere i denne artikel.

## Hovedkarburator

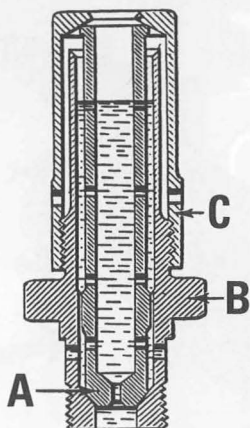
### Montage 12 - typerne BFHD og THD

Denne hovedkarburator består af 3 forskellige dele: A: hoveddyse B; holder for hoveddyse C: hætte for hoveddyse. Ved

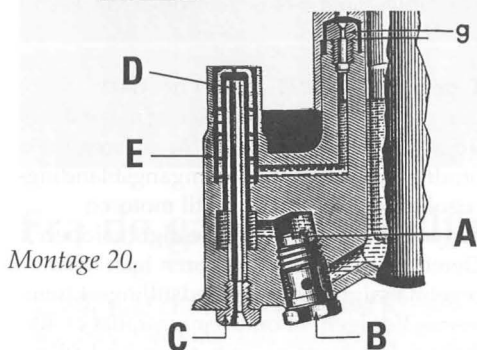


For at gøre forvirringen total vises det nyere tomgangssystem her i en faldstrømskarburator! På sidestrømskarburatoren er tomgangs-røret "g" magen til det på den ældre model. Systemet er brugt på de øvrige typer, der er omtalt i artiklen her.

montage 12 er hoveddysen udformet som vist på illustrationen, og inderholder både selve hoveddysen og emulsionsrøret. Funktion: Benzin flyder til emulsionsrøret via svømmerhuset gennem hoveddysen, og vil stille sig i samme højde som i svømmerhuset. Når omdrejningerne på motoren øges vil benzinstanden i emulsionsrøret falde, da hoveddysen vil begrænse benzinmængden, der kan nå at flyde til emulsionsrøret. På et tidspunkt vil de øverste huller i emulsionsrøret blottes, og der vil suges luft ind i benzinen via de 6 huller i hættens. Jo mere omdrejningerne øges, jo mere luft vil der blandes i benzinen (emulgeres.) På den måde vil karburatoren tilpasse benzin-luft forholdet efter omdrejningerne på motoren.



Montage 12.



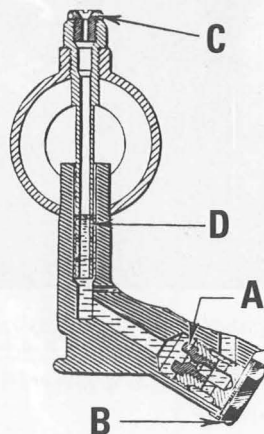
Montage 20.

### Montage 20 - type HTD

Denne hovedkarburator består af 5 forskellige dele; A: hoveddysse B: hoveddysseholder, C: emulsionsdysse, D: luftrør, E: emulsionshætte.

I modsætning til montage 12 er hoveddysen adskilt fra emulsionsrøret, og sidder i sin egen holder, der kan skrues ud og renses, uden at svømmerhuset skal skilles ad. Funktion: Benzin flyder til blandingsbrønden gennem hoveddysen, og stiller sig i samme højde som i svømmerhuset. Når omdrejningerne øges på motoren, vil benzinstanden i blandingsbrønden falde, og herved vil de øverste huller i emulsionshætten blottes, og der vil slippe luft ind via luftrøret og emulsionsdysen. Herved udmagres benzinen ved stigende omdrejningstal. Ulempen ved denne konstruktion

af hovedkarburatoren er, ligesom ved montage 12, at en adskillelse og rensning af hovedkarburatoren kræver at svømmerhuset tages af.



Montage 22.

### Montage 22 - typerne DHT, ATHD og AHD

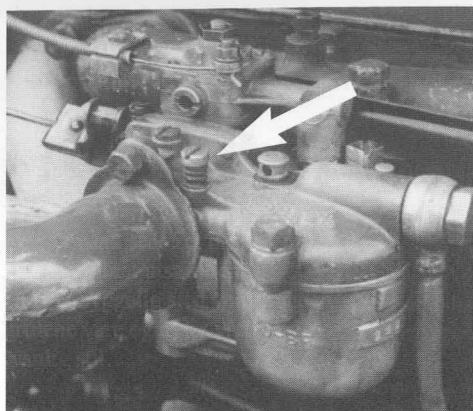
Denne hovedkarburator består af 4 dele: A: hoveddysse B: holder for hoveddysse C: emulsionsdysse D: emulsionsrør. Her er benyttet samme hoveddysse som ved montage 20. Forskellen er at emulsionsrøret og dysen er monteret oppefra og ned i blandingsbrønden. Herved er det muligt at rense hovedkarburatoren uden at tage svømmerhuset af. Funktionen er den samme som ved montage 20.

## Justering

Da alle Solexkarburatorer er fastdyssekarburatorer, er der ikke brug for ret megen justering, hvis det ellers er de rigtige størrelse dyser der brugt. Det er således kun i tomgangssystemet, det er muligt at justere. Her er det vigtigt at skelne mellem de to forskellige systemer.

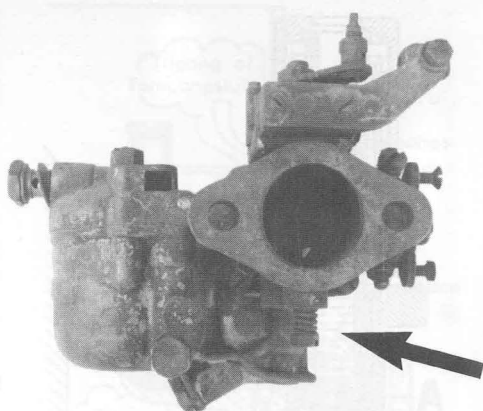
### Typerne BFHD og THD:

Hvis man ikke er i besiddelse af en CO-måler, er fremgangsmåden som følger:



Tomgangslufts-reguleringsskruen på en Solex 30 THD. 30 THD er født med auto-matchoker, men på denne er eftermonteret en manuel choker.

Man lader motoren køre sig varm. Derefter strammes tomgangsindstillingsskruen lidt for at forøge omdrejningerne noget. Tomgangsblending-reguleringsskruen løsnes, til motoren begynder at løbe uregelmæssigt (galopere). Derefter strammes til motoren igen løber regelmæssigt. Tomgangsindstillingsskruen løsnes igen, til motoren løber 400 til 500 omdrejninger pr. min.



Tomgangsblendings-reguleringsskruen på en 30 AHD

### Typerne HTD, DHT, ATHD og AHD

Lad motoren blive varm. Tomgangsindstillingsskruen strammes lidt for at forøge omdrejningerne noget. Tomgangsblending-reguleringsskruen løsnes, til motoren begynder at løbe uregelmæssigt (galopere). Derefter strammes til motoren igen løber regelmæssigt. Tomgangsindstillingsskruen løsnes lidt igen, til omdrejningstallet er 400-500 omdrejninger pr. min. Grundindstillingen for reguleringsskruen for tomgangsblendingen er ca. 2 omgange fra bunden.

## Tablet over dysestørrelser m.m.:

Model	år	type	montage	eventuri	hoved-dyse	emulsions-dyse	tomgangsdyse		chokerdyse		svømmer	nålevent
							benzin (G)	luft	luft (Ga)	benzin (Gs)		
7A	34	30 BFHD	12	20	110 x 56	045			4	130	26 g	2,0
7B	34	30 BFHD	12	19	105 x 51	045			4,5	140	26 g	2,0
7C	34-35	30 THD	12	19	105 x 56	045			5	130	26 g	2,0
7S	34	30 BFHD	12	23	120 x 51	045			5	145	26 g	2,0
11AL	34-35	30 THD	12	22	115 x 51	045			6	140	26 g	2,0
11A	34-35	30 THD	12	22	115 x 51	045			6	140	26 g	2,0
7C	36	30 HTD	20	20	110	250	045		5	130	26 g	2,0
11AL	36	30 HTD	20	23	125	240	045		6	140	26 g	2,0
11A	36	30 HTD	20	22	120	250	045		6	140	26 g	2,0
7C	37-39	30 DHT	22	22	115	210	050	150	5	130	26 g	1,5
11BL	37-39	30 DHT	22	26	130	230	055	180	6	140	26 g	1,5
11B	37-39	30 DHT	22	26	130	230	055	180	6	140	26 g	1,5
7 "eco"	39	30 ATHD	22	21	140	240	045	150	3,5	150	26 g	1,5

Oplysningerne er hentet fra forskellige kilder, hovedsaglig fra Citroën. Andre dysestørrelser kan forekomme hos andre kilder; forskellene er små og reelt uden betydning.



## Fra de gamle fotoalbum...

*Fra Ole Juul Olsen i Nordjylland har vi lånt dette fine foto, som ledsages af et brev, hvori der bl.a. står...*

I opfordrer af og til medlemmerne til at skrive ind, hvilket så gøres nu. Jeg har været medlem siden ICCCR i Herning og været meget passiv.

I 1960 blev jeg ejer af en Citroën 11 Sport 1938, som jeg havde i ca. 3 år - og kørte ca. 50.000 km i den. Jeg har siden haft utallige biler af alle slags - også Dyane og BX 16TRS. Gammel kærlighed rusten som bekendt (ikke), så omkring 1994 købte jeg en Citroën 11 Sport 1947, som er utroligt rusten og skal restaureres komplet, men der mangler kun nogle småting i at bilen er komplet.

Det eneste om bilens oprindelse er, at den kom her til Frederikshavn for ca. 20 år siden, fra Randers-egnen. jeg har endnu ikke haft tid til at interessere mig for bilens fortid, og der vil også nok gå et årstid eller

to inden jeg får tid til den gamle bil, da mit arbejde u-(heldigvis) tager en 60-70 timer af min fritid i øjeblikket. Så indtil da må jeg nøjes med at følge med i hvad der sker i klubbladet og hvad der ellers rører sig. Men på et tidspunkt skal der jo bruges nogle blikdele og muligvis noget erfaring fra andre, der har løst en sådan opgave. Indtil da sendes en venlig hilsen til redaktionen for et interessant og godt klubblad.

Med venlig hilsen

O. Juul Olsen

*Vi siger naturligvis tak for roserne og ønsker held og lykke med 47'eren! Hent inspiration og viden ved at deltage i klubaktiviteterne! De er ikke kun for kørende tractionister! Synd, at 1938'eren ikke findes mere (- eller gør den?). Den ser meget fin og original ud i marron med cremefarvede fælge på det gamle farvebillede. En rigtig dansk bil, se f.eks. de ovale kofangerbolte. Nydelig dame!*

-red/jmn.



# KØB & SALG

**TRACTION-ANNONCER er naturligvis gratis - kontakt redaktionen!**

## Sælges:

På grund af flytning sælges diverse reservedele til traction, f.eks:

11D-motor

15six motor

7 og 11 motorer årgang '34, 36 og 38

Manifolds, alle typer

Karnuratorer

Benzinpumper

Bremsetromler

Henv.: Per Bødker, tlf: 46 75 66 30

## Sælges:

Citroën 11 Sport 1947. Sort/marron. Indregistreret, god stand. 60.000,- kr.

Henv.: Mette Martensen,

tlf: priv.: 38 88 20 82, mobil: 20 26 00 75

## Sælges:

Citroën 2CV AZU 1976, se sidste Attraction. Pris 10.000,- kr.

2 stk. 2CV 1982 + 1985, én god, én dårlig. Mange reservedele! Pris ialt: 5.000,- kr.

Intet at spare ved samlet køb!

## Anvises:

Citroën ID19B 1969. Se sidste nummer.

Jens Møller Nicolaisen, 35 39 53 20

*Nej, dette er ikke et gammelt reklamefoto, der skal vise at man med det udbyggede kuffertrum på 52-modellen har plads til så megen bagage, at bilen synker i knæ. Bilen til højre er en 15six "H" (Hydraulique) i "hvilestilling". Denne model, med hydropneumatisk affjedring i bagvognen blev produceret i et lille antal i 1954-55, men fandt aldrig vej til Danmark. Så vidt vides findes der stadig ingen her til lands, men sidste år gjorde et medlem i Traction Norvège et ganske sensationelt fund: En uberørt 15sixH, der bare henstod på en landejendom! Til venstre ses en almindelig 15six fra før 1952. Eugenio har taget billedet ved B11-klubbens sommermøde i Göteborg i pinsen.*

