



ATTRACTION 317

57. årgang · januar 2018 · Citroënklubberne i Danmark



TRACTION SPECIAL

Traction Avant Danmark

Bestyrelsen:

Formand - indmeldelse:

Eugenio Lai

Baldersgade 16, 2.tv.,

2200 København N.

Tlf: 35 81 68 70.

e-mail: eugenio@traction.dk

Kasserer:

Hens-Henrik Sørensen

Enighedsvej 3,

9000 Aalborg.

Tlf: 98 16 87 09, M: 20 32 87 09.

e-mail: hanshenrik@mail1.stofanet.dk

Sekretær:

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:

Peter Dahl

Hasselvej 4,

9600 Aars.

Tlf: 20 87 70 55.

e-mail: pedahl@c.dk

Aktiviteter:

Klubbibliotek, arkiv og butik:

Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle.

Tlf: 75 83 00 49.

Værktøjsudlån - øst:

Torsten Laursen Vig

Tårnvang 13, 4000 Roskilde.

Tlf: 30 30 56 36.

Værktøjsudlån - vest:

Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle.

Tlf: 75 83 00 49.

Vognregister:

Torsten Laursen Vig

Tårnvang 13, 4000 Roskilde.

Tlf: 30 30 56 36.

Klubbens bankoplysninger:

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. april.

Deadline til næste nummer: 1. marts!

Medlemsbidrag er mere end velkomne!

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



www.traction.dk

Fra formanden

Godt nytår til alle!

I år kunne være året, hvor vi for alvor taler om klubbens fremtid, ikke fordi det går dårligt, tvært imod; det går super godt!

Men det er oplagt at kikke fremad, ikke nødvendigvis at vi skal lave en 10 år prognose, men 3-5 frem vil være interessant.

Opretholder vi de omkring 200 medlemmer? Hvad er de visioner og tanker vi har for de kommende år? Vil vi have den samme bestand af køreklare i køretøjer, eller kommer de til at henstå? Med teknologien som udvikler sig hurtig mod alternative energikilder, vil det blive mere besværligt at køre?

Vi tager emnet op på det kommende bestyrelsesmøde, så skriv til mig hvad I synes vi skal tale om.

Vi ses derude

Eugenio Lai

Medlemsliste

Så er vi i gang med at tilrettelægge den ny medlemsliste, rigtig mange har bidraget med tilføjelser! Tak for det.

Vi har taget udgangspunkt i den sidste liste fra 2014, og har suppleret med de nye oplysninger via har fået. Alle telefonnumre er blevet efterset, suppleret via 118.dk, og rettet om nødvendigt. Mailadresserne er bevaret som angivet. Billisten bliver efterset af Torsten.

Denne gang bliver medlemslisten helt sikkert mere komplet end sidst.

Hvis der er nogen som vil rette eller tilføje oplysninger, så må I meget snart sende en e-mail til mig, da jeg ikke kan følge opdateringerne på den digitale liste.

-el.

Fra redaktionen

Mindsandten om ikke det er lykkedes at få et nyt blad på gaden. Med dette nummer har vi taget fat på at realisere eders ydmyge redaktørs gamle drøm om at lave tekniske artikler. Vi starter med adskillelse af motoren – det er selvfølgelig let nok, men der er jo ting man bør være opmærksom på, hvis man har ambitioner om at den skal komme til at køre igen. I de næste to blade fortsætter vi med adskillelse, vurdering af arbejde og samling af motoren. Ting tager tid.

Også herfra skal der lyde et godt nytår til alle – med ønsket om masser af gode TA-kilometer i 2018 – og gerne et par små beretninger til jeres klubblad!

-jmn.

Kommende arrangementer:

Januar:

Fredag den 12. januar:
Værkstedsmøde I Roskilde. Thomas Bødkers værksted, Elisagårdsvej 16 kl. 20.00.

Februar:

Fredag den 9. februar:
Værkstedsmøde I Roskilde. Thomas Bødkers værksted, Elisagårdsvej 16 kl. 20.00.

Marts:

Lørdag den 3. marts fra kl. 10.00:
Værkstedsdag hos John Reeie i Valby. Tilmelding i god tid til John på tlf: 3630 7402.

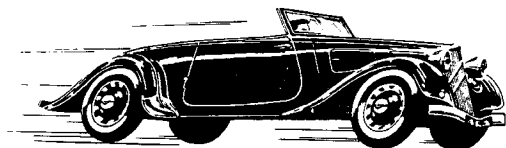
Fredag den 9. marts:
Værkstedsmøde I Roskilde. Thomas Bødkers værksted, Elisagårdsvej 16 kl. 20.00.

April:

Lørdag den 15. april:
Garagemøde hos Viggo Plith på Djursland. Start kl 10.00 til lidt brunch og om eftermiddagen en fælles udflugt til Gl. Ejstrup (museum). Til aften smider vi lidt pølser på grillen. Reservér datoen – mere information følger.

Redaktionen har ikke modtaget information om flere af de kommende klubaktiviteter.

Det anbefales derfor at holde sig orienteret på www.traction.dk!





Vinterhygge

Som det fremgår af de følgende sider foregår der en masse i vores klub, med møder i både øst og vest, næsten hver eneste måned. Her er et billede fra det seneste værkstedsmøde hos Thomas Bødker i Roskilde, hvor der naturligvis

var både gløgg og æbleskiver på bordet. Det kommer der nok ikke i de næste par måneder, men derfor er der alligevel god grund til at møde op – ikke mindst hvis du er ny i klubben. Eksperterne er samlet, og der er mulighed for

at tage diverse komponenter med, måske til diskussion, måske til renovering forud for den kommende køresæson. I baggrunden ses Flemming Johansens utroligt flotte grønne Normale – den er nu næsten færdig og allerede kørende.



Sønderjyske lokalmøder

Ingermargrethe Krogh har igen været flittig med kameraet og dokumenteret de mange klubaktiviteter i det sønderjyske. Her er lidt blandede billeder fra lokalmøderne i september, oktober og november, hos hvv. Preben Nottelmann, Jørgen Krogh og Christian Friis.

Som man kan se, er der tid at forene det nyttige med det fornøjelige!



September hos Preben Nottelmann





Oktober hos Jørgen Krogh



November hos Christian Friis





1947

Eller:

**"Så dårlige var de
altså heller ikke"!**

Af Jens Møller Nicolaisen

Tilbage i januar 2016 skrev jeg en omfattende og detaljeret artikel om de første efterkrigsbiler, 11 Sport. Artiklen var et signalement af hele årgangen, med de mange modelændringer der var i året – fra de skræbete, tidlige efterkrigsbiler, til slutningen af 1946, hvor Citroën'erne igen begyndte at ligne sig selv.

1946 var et stort år for Citroën i Dan-

mark, med et salg på 377 stk. 11 Sport i en tid, hvor der ikke var så stor konkurrence fra de øvrige bilmærker på markedet. Importreguleringen, der jo ellers i den grad prægede efterkrigsårene op til begyndelsen af 50'erne, var endnu ikke så skrap, måske af den simple grund, at der ikke var så meget et regulere. Og var 1946 et godt år, så var 1947 endnu bedre. Faktisk et rekordår for model 11 i Danmark, med et salg

Et helt vidunderligt reklamefoto – bilen er en **11 Sport** fra tidligt i 1947. Med bakspejlen fornedet, men stadig med malede lygterande, må bilen være produceret mellem januar og marts.

Der var stadig forrunderamme af forkromet jern, men ellers var næsten alle førkrigstræk væk på dette tidspunkt. Bemærk også "muslingeskallen" på bagskærmen.

Med den ikke helt blanke sorte lak og ensfarvede hjul, er det svært at forestille sig noget kønere køretøj! :-)

på hele 660 stk. 11 Sport. Kigger vi på hele efterkrigsperioden, så udgør de to årgange over 78% af salget i Danmark! Eller godt 25% af det samlede antal solgte TA overhovedet. 1946 og 47 var også gode for Citroën i Sydhavnen, når det gjaldt eksporten, hvor der alene til Sverige blev sendt 2.600 biler fra København.

I 1948 var det til gengæld helt slut. Valutaen fossede ud af landet, og regeringen indførte hvad man i datidens aviser omtalte som et importstop. Dette skete allerede den 1. oktober 1947, og efter denne dato var det reelt forbi med salget af 11 Sport som private personbiler. Størsteparten af de 146

vogne der faktisk blev solgt i 1948 gik til politiet eller solgtes som hyrevogne og lignende. Se tabellen med salgstal her på siden.

Årgang 1947

Hvor de tidlige efterkrigsbiler var "præget af krigens nødstørfthighed", som en avis udtrykte det, var man med 47-modellerne kommet næsten på niveau med førkrigsbilerne, både teknisk og med hensyn til udstyr. I modsætning til 1946 er der næsten ingen modelændringer: I januar flyttedes det indvendige bakspejl ned til forrudens underkant og omkring februar-marts har bilerne igen fået krom på lygterandene. I Danmark var man endnu ikke begyndt at lakere bilerne hos Citroën – med få undtagelser blev de solgt med den franske lakering, hvilket vil sige sort med elfbensfarvede hjul og hjulkapsler. I det hele taget var bilerne som i Frankrig, på nær de sædvanlige danske kendetegn; stenslagsgitteret, forstærkningen af kofangerkonsollerne foran, nummerpladebeslaget foran samt de lovbealede

afviservinger. Det vides i øvrigt ikke præcist hvornår Citroën begyndte at tilbyde dansk lakering, men det har nok været i løbet af 1948.

En rygte jeg en gang har hørt, fortæller at stål kvaliteten var meget ringe i de første 2-3 efterkrigsår, men jeg er sikker på at det er en skrøne – der er absolut intet der tyder på, at disse biler rustede hurtigere end de øvrige.

Umoderne

Hvad der til gengæld er klart, er at de gode Citroën'er i løbet af årene, især efter 1950, var kommet til at se håbløst gammeldags ud! I begyndelsen af 50'erne kom der mange nykonstruerede biler på markedet, med smartere former og moderne pontonkarrosserier, varmeapparater der virkede, bling-bling og sager, i en tid hvor bilen mere end noget andet objekt var forbundet med status og prestige. Hvad hjalp det så, at Citroën stadig i sin grundkonstruktion havde måske verdens mest moderne vogn? Man kunne jo ikke se det på den – en Ford Anglia var smartere!

Danske salgstal · Citroën personbiler 1946 og 1947

1946	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	i alt
7C	3*	1*											4
11 Legere	1*		19*	44	82	32	12	28	30	1	53	75	377
15six Berline							1	1			1		3
1947	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	i alt
11 Legere	100	67	112	100	95	58	64	39	13	10	1	1	660
11 Normale							2						2
15six Berline													0

Tabellen viser ikke indregistreringstal, men salg af biler udfaktureret fra Citroën i Sydhavnen.

*) Helt sikkert førkrigsbiler.

Kilde: Regnskabsrapporter fra Automobiles Citroën A/S.



På et enkelt punkt er årgang 1947 lidt spartansk. Mange biler har ikke noget ur i speedometret – det gælder både O.S. (som her) og Jaeger.

29.2.1956.

Gentofte Kommunes tekniske Forvaltning
1. afdeling, vandværkerne
Postboks 51, Hellerup. TEL. 731-1822

Vedr. A. 8447
Oversigt over karselsbehold.

År	Dato	Beskædigelse	Rep. udgift
1947	-	ingen	---
1948	12.1.	H. forsikrsm., forreste kofanger	100,00
"	20.1.	H. forsikrsm.	47,00
"	24.9.	V. bagværk, v. baghjæl, baglygte bagerste kofanger, <u>hartsel skævi</u>	297,00
1949	31.5.	Kølerkappe og kølergitter	32,00
"	10.10.	H. Bagværk	50,00
1950	20.12.	V. Forsikrsm, v. forlygte Kølergitter, <u>styrkebl.</u>	1.471,24
1951	-	ingen	---
1952	1.11	V. forsikrsm, forreste kofanger v. bagværk, baglygte, bag.kofanger, bagværksklap, reservede, juledæksel, <u>karrosseri skævi.</u>	768,56
1953	-	ingen	---
1954	12.5.	H. forsikrsm, h. forhjul, <u>styrkebl., forbr., differentiale m.m.</u>	2.282,89
1955	8.3.	V. bagværk	67,62
"	2.9.	V. bagværk, karrosseri, bag.kofanger lyddæmper, monterepk. + baglygte	455,26

I alt: Kr. 5.539,57

29.2.1956.

Gentofte Kommunes tekniske Forvaltning
1. afdeling, vandværkerne
Postboks 51, Hellerup. TEL. 731-1822

Vedr. A. 8447
Opførelse over udgifterne til reparationer, væsk og smøring.

År	Måned	Udgift
1954	Marts	72,17
"	April	437,72
"	Maj	679,36
"	Juni	596,58
"	Juli	280,81
"	August	112,65
"	September	97,35
"	Oktober	397,10
"	November	288,48
"	December	37,75
1955	Januar	128,57
"	Februar	173,97
		I alt: 3.262,51 kr.
1955	Marts	268,09
"	April	53,85
"	Maj	78,00
"	Juni	116,13
"	Juli	49,00
"	August	36,72
"	September	599,00
"	Oktober	131,58
"	November	186,76
"	December	165,33
1956	Januar	378,28
"	Februar	1.826,17
		I alt: 3.748,51 kr.

De to bilag, der viser hhv. reparationsudgifterne i forbindelse med skader – og de almindelige reparationer. Med datidens lave pris på arbejdskraft, må det antages at størstedelen af udgifterne har været til reservedele og materialer.

Et sjovt dokument

Det er nok på denne baggrund man skal se et meget sjovt dokument fra Gentofte Kommunes arkivalier, som er blevet reddet fra udsmidning af Niels Nørgaard. Det er fra 1956 og handler om en 11 Sport af årgang 1947... A8447.

Det drejer sig om en bil som har været benyttet af Sundhedskommissionen,

som med god hjælp fra Teknisk Forvaltning ansøger om at få lov til at kasse/udskifte køretøjet snarest muligt.

Teksten

Her følger (med blå skrift) uddrag af teksten fra Teknisk Forvaltnings brev, dateret 29/2-1956.

Vedr. A8447, "Citroën" personvogn, årgang 1947.

I anledning af at stadsdyrlægen, herr Chr. Werdelin, har anmodet om en udtalelse om tilstanden af sundhedskommissionens personvogn A8447, kan man meddele følgende:

Vognen blev anskaffet den 23.5.1947 og har således været i drift i henved 9 år. Til trods for denne forholdsvis korte årrække må vognen betegnes som værende i en temmelig ringe forfatning, hvilket tilskrives følgende omstændigheder:

1. Vognen er fremstillet blandt de første efterkrigsmodeller, som var af meget ringere kvalitet end de vogne der senere er fremstillet.

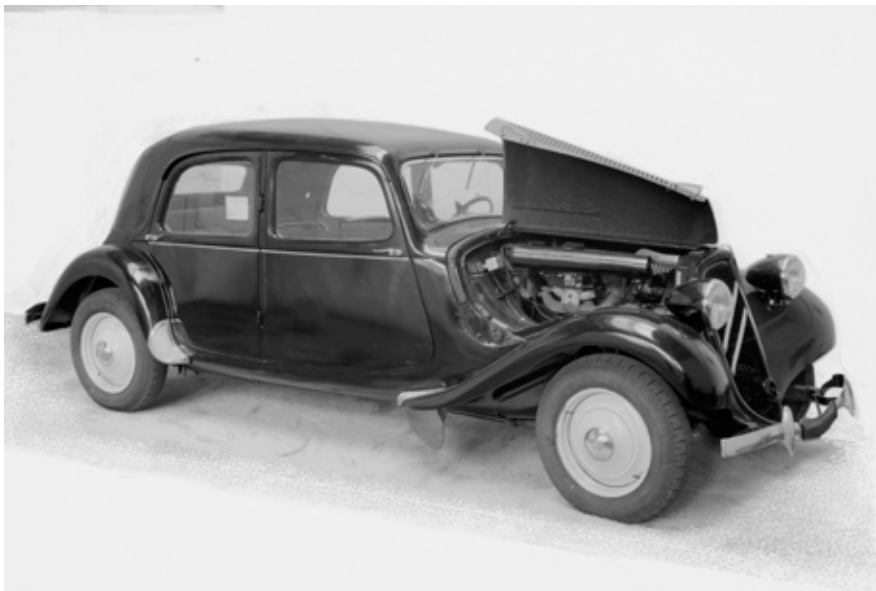
2. Vognen har i de forløbne 9 år været udsat for mange beskadigelser ved færdselsuheld; nogle af disse beskadigelser har været så omfattende, at de - omend de naturligvis i hvert tilfælde er blevet udbedret - har medført en væsentlig forringelse af vognen, hvilket har været medvirkende til at forøge udgiften til den almindelige vedligeholdelse.

Vedlagt følger oversigt over de kørselsuheld som vognen har været udsat for, samt opgørelse over vedligeholdelsesudgifterne for de sidste 2 år.

Det anføres, at vognen er forsynet med en klausul, ifølge hvilken den først kan sælges efter den 5.10.1956.

I betragtning af vognens nuværende tilstand og de store driftsomkostninger, kan det anbefales at udskifte vognen, når klausulen udløber til efteråret.

Med brevet følger så de to bilag – oversigten over kørselsuheld og udgifterne



til reparationer og vedligeholdelse. Det er svimlende tal i 1956-kroner! Det ser nu heller ikke ud til at bilen har været skånet, men alligevel. Der er vist ingen tvivl om at der er smurt tykt på. Til de priser burde reparationerne i hvert fald have været udført så bilen ikke havde fået mén af dem.

Jeg kan ikke få øje på ét punkt, hvor en bil fra maj 1947 skulle være "af meget ringere kvalitet" end de senere, men i brevet har man selvfølgelig kunnet læne sig op ad de tidlige efterkrigsbilers blakkede ry.

Der er et brev mere i sagen, og her får historien lige en ekstra én på godda'en: Her nævnes det nemlig at benzinøkonomien på den stakkels bil er "stærkt forringet", nemlig fra ca. 6-7 km pr. liter

i 1954 til 2,75 km pr. liter i december 1955. Måske har bilen kun kunnet køre i første gear?

Hvad mon der blev af bilen...?

Ja, historien melder desværre ikke noget om hvad der videre hændte, men i betragtning af sagens akter, er det nok ikke utopi at regne med at Gentofte Kommune solgte bilen. Desværre kender vi ikke dens stelnummer, men det kunne jo være sjovt, hvis én blandt TAD-medlemmerne skulle have en bil, der har kørt de første 9 år i Gentofte med nummer A8447.

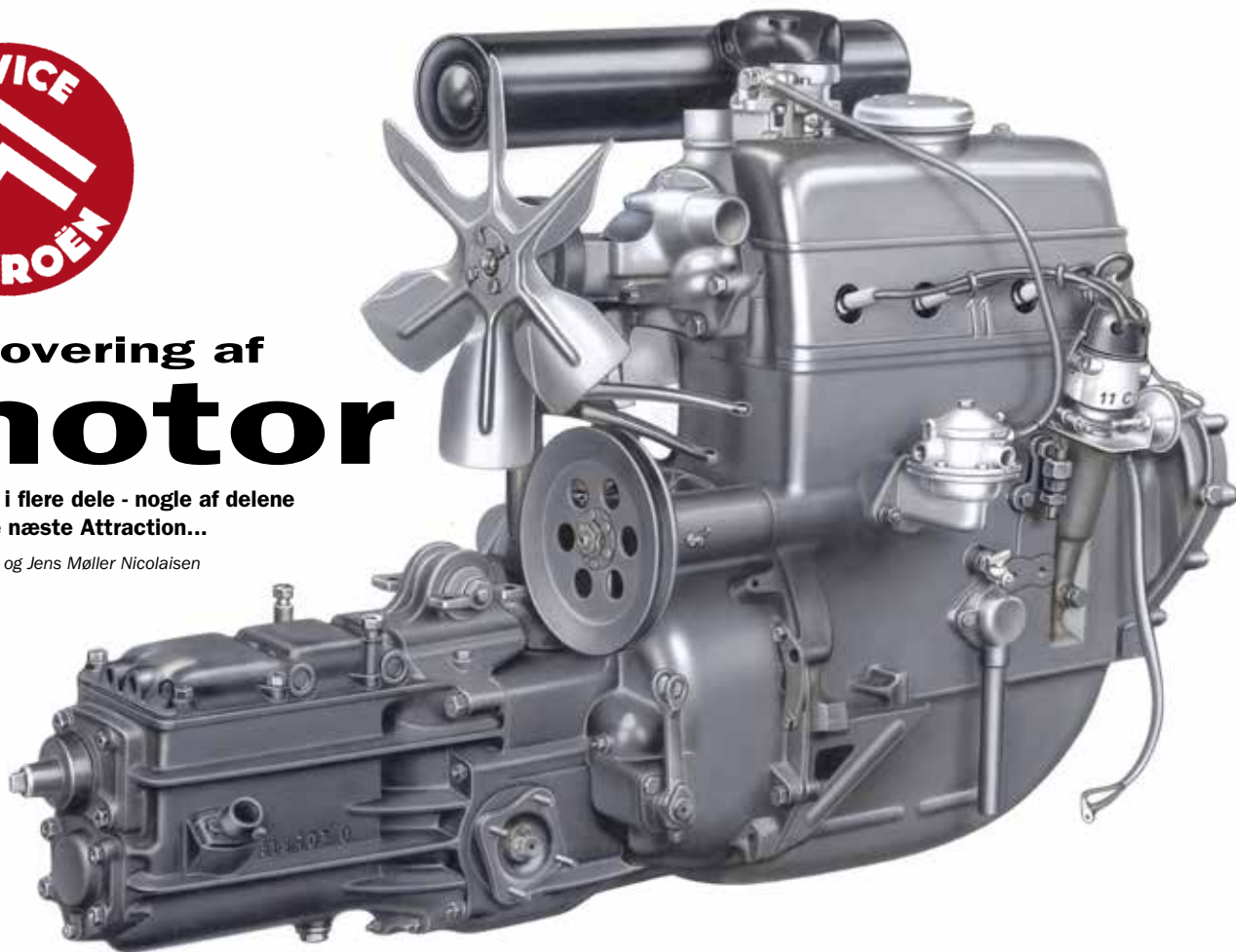
I så fald vil vi rigtig gerne høre hvordan det går med den – specielt om benzinøkonomien er blevet bedre. I 1947 kunne en 11 Sport køre ca. 10 km/l. ifølge Citroën selv.



Renovering af **motor**

En artikel i flere dele - nogle af delene følger i de næste Attraction...

Af Torsten Vig og Jens Møller Nicolaisen



Tag en beslutning – lav motoren!

At køre i en bil, hvor man helt ind i rygmarven ved, at alt er i orden, er en god fornemmelse. Meget bedre end den man har, hvis man har inspireret de vigtigste ting, fundet dit og dat nogenlunde i orden og resonneret at "det kører vist helt godt" indtil videre. Det går som regel også godt i lang tid. Konklusionen er selvfølgelig, at hvis man er i

tvivl, vil der aldrig være noget forgjort ved at kaste sig ud i at renovere! Så kører alle komponenter lige godt, og der er næsten ingen risiko for at festen slutter i utide på grund af et svagt led. Det er så uendeligt meget bedre at vide end at tro, at tingene er i orden!

Selv med en ellers velkørende, men urenoveret bil, vil man kunne små tegn

på, at en motorrenovering nærmer sig. Det kan være startbesvær (på grund af dårlig kompression), bankelyde, eller et olieforbrug der måske nærmer sig en liter på 500 km. Bankelydene høres ikke meget mens motoren kører uden større belastning, men ved kraftig acceleration eller kørsel op ad bakke kommer det: klakeklaklak... og letter man foden lyder det godt igen. Hvis man også

fornemmer at bakkerne trækker tænder ud på farten, skyldes det selvfølgelig også, at motoren ikke yder det den skal – simpelthen på grund af slitage.

Nu vil man være ude i overvejelserne, og selvfølgelig vil der være nogle ting, man bør undersøge, inden man for alvor går i gang med at splitte det hele ad. For selvfølgelig er der megen anden mekanik end motorens basale dele, der skal virke. Startbesvær eller dårlig trækraft kan lige så vel skyldes fejl i tændingssystemet, ventiljusteringen eller karbureringen. Omvendt kommer bilen aldrig til at køre ordentligt hvis cylindre og stempler er slidt op, eller hvis lejerne har for stort spillerum.

Olieforbruget

Et for højt olieforbrug kan primært skyldes tre ting: En utæt krumtaptætning ved bundkarret (det kan man håbe på), slør i ventilstyrene, der får olien til at løbe ned i forbrændingskammeret (og blive brændt af, med blå røg efter bilen), eller slid i cylindrene, hvilket giver underkompression og gør at olien presses ud overalt hvor den kan komme til det i motorrummet. Det korte af det lange er, at et forhøjet olieforbrug er den sikreste indikator på en slidt motor. Olie-spild ved krumtappen kan relativt nemt konstateres, det samme gælder selvfølgelig den blå olierøg fra udstødningen, som måske kan klares ved en renovering af topstykket.

Nå, i denne artikel går vi ud fra, at beslutningen om en total motorrenovering er taget – og spørgsmålene om hvordan det skal gøres (og hvor meget man selv kan gøre) har meldt sig.



Det skrå motorstativ er rigtig godt at have, da man kan have en fuldt monteret motor med gearkasse siddende i det. Det letter især arbejdet med af- og påmontering af gearkassen, men også de fleste andre ting.

Har du en vinkelsliber og et svejseapparat er det nemt at lave, og det må absolut siges at være umagen værd. Tegninger med mål findes i reparationshåndbogen!

Et par råd om værktøj m.m.

Når motoren er ude af bilen og rengjort, er det første, der klart må anbefales at have et ordentligt stativ som den kan sættes op i. Helst af en type, hvor motoren kan drejes rundt, så man kan komme til at arbejde, også uden at ødelægge ryggen. Hos Biltema kan man købe et udmærket universalstativ til små penge – og så kan man jo svejse et beslag i plade og firkantjern, så motoren kan monteres i hullerne til de originale motorophæng på siderne af motoren.

En anden næsten uundværlig rekvisit er reparationshåndbogen – en god kopi af udgaven fra 1949 på dansk kan faktisk købes i klubbutikken!

Du skal selvfølgelig også være nogenlunde velassorteret med almindeligt håndværktøj og have plads – en adskilt motor fylder noget mere end en samlet!



Her er motoren anbragt i Biltema-stativet, ved hjælp af et hjemmelavet beslag i form af en kraftig U-bøjle i firkantjern, med flanger der passer til de huller i motorblokken, der bruges til motorophængene. Selve bøjlen er boltet til stativets roterende del.

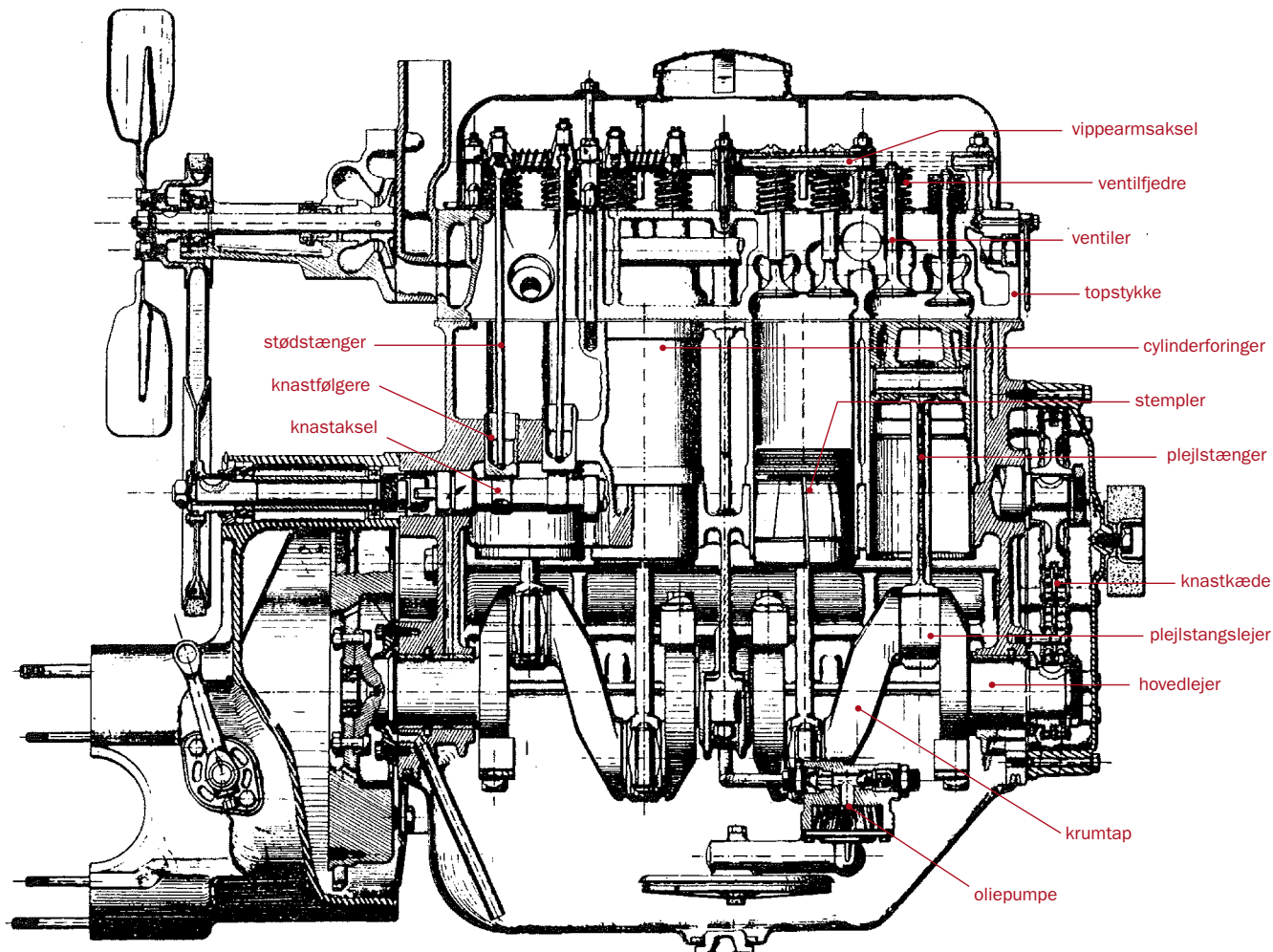
På billedet her er svinghjulet allerede afmonteret, hvilket kan være en god idé, da det jo er meget tungt.



Har du den ikke, så køb den! Den er bedre end man skulle tro, med enkle og klare instruktioner, noget mere logisk end Det Gamle Testamente. Et reservedelskatalog er også godt at have – det fås naturligvis også i klubbutikken.

Adskillelse fra bilen

Når du piller motoren ud af bilen kan det være formålstjenligt at tage manifolden med karburator af først, samt startmotoren, dynamoen og benzinpum-



pen. Fjern i hvert fald strømfordeleren, så den ikke kommer noget til. Med klumpen ude af bilen skilles gearkassen med koblingshus fra motoren. Derefter skrues koblingen af.

Med den udvendigt rengjorte motor sikkert placeret i stativet, kan vandpumpen med bagstykket fjernes. Og fik du

ikke tømt maskinen for vædske er det nu: Olien (hvis der altså er mere) og vandet.

Normalt, eller i hvert fald teoretisk, kan man dræne det sidste kølevand gennem den lille messinghane (tidlige biler) eller prop, der er skruet i motorblokkens venstre side. Men det er ikke

unormalt at den tynde vandkanal er tilstoppet med rust og slam. I så fald får man først det sidste vand ud, efter at topstykket er afmonteret og man vender motoren på hovedet.

Afmontering af topstykke

Fjern ventildækslet. Fortsæt med at løsne det lille olierør bagest på topstykket - de to 6mm bolte skal skrues helt ud. Derefter skrues banjobolten på motorblokken af og røret fjernes.

Nu kan man løsne topboltene, eller de lukkede møtrikker, hvis bilen er med pinbolte. Herefter kan topstykket lettes lidt fra blokken, så man kan tage vipetøjets stødstænger op. Herefter kan hele topstykket afmonteres og lægges væk. Adskillelse af topstykket vender vi tilbage til på et senere tidspunkt. De 8 knastfølgere fiskes op af hullerne i motorblokken.

Topstykkets pinbolte

De fleste biler har idag topstykket monteret med bolte. Det var originalmonteret på biler fra omkring 1952. Ældre biler kan have pinbolte med løse, lukkede møtrikker i stedet for. I så fald skal pinboltene afmonteres. Her kan man bruge en såkaldt tapsætter – eller blot to passende møtrikker, der skrues mod hinanden.

Afmontering af knastkædedæksel og andre ting

Gummiklodsens/bageste motorophæng fjernes ved at skrue de to 10mm bolte ud – de kan sidde fast, vær forsigtig. Der kan sidde et låsblik, der gør det svært at få 17mm-toppen på.

Defter kan boltene til knastkædedækslet skrues ud og dækslet fjernes. Originalt sidder der også her låseblink på boltene (to og to), men de er oftest erstattet med skiver.



Pinboltene kan sidde urimelig godt fast – især når det drejer sig om en motor som denne, der tydeligvis har stået i en dårligt/fugtigt miljø. Brug en tapsætter, eller tricket med de to møtrikker mod hinanden – aldrig svejsetænger eller lignende. Flere af disse pinbolte måtte i øvrigt kasseres på grund af rust.

Motorophængene på blokkens sider skrues af, hvis det ikke allerede er sket i forbindelse med montering af motoren i stativet. Desuden afmonteres ånderøret, der sidder på motorens venstre side. På motoren sidder også tre oliepropper – én i hver ende samt én bagest på motorblokkens højre side.

Bundkar og svinghjul

Motoren vendes nu på hovedet. Hav gerne et kar under, til at samle rester af vand og olie (og forhåbentlig ikke så meget andet) op i.

Bundkarret er monteret med 7mm bolte (12mm hoved) – alle skrues helt ud.

Bundkarret kan ofte stadig sidde temmelig fast i gammel pakningsmasse og skidt – slå evt. forsigtigt med en gummihammer; det er ikke en god idé at brække alt for meget i kanten. Vi går ud fra at du får bundkarret af.





Bundkarret er kommet af, og vi kan nyde synet af alle de dejlige ting, der snurrer rundt når motoren kører. Her er det en ældre motor, med oliepumpe uden filter. Her ses det tykke rør med omløberen, der også har kontramøtrik.

krumtappen effektivt. Den bedste måde er at sætte en hård klods (hårdt træ eller plastmateriale) i klemme mellem krumtappen og motorblokken.

Låseblikkene på de to møtrikker banes op, og så skal du have det store værktøj frem. Du skal bruge nogle store ring-gaffelnøgler på hhv. 38 og 41 mm – endnu bedre er topnøgler (til 3/4" håndtag). Begge dele kan købes til fornuftige penge i Biltema. Møtrikkerne skrues af – vær forsigtig, de er ikke ret brede og sidder fast. Sørg for god kontakt med værktøjet.

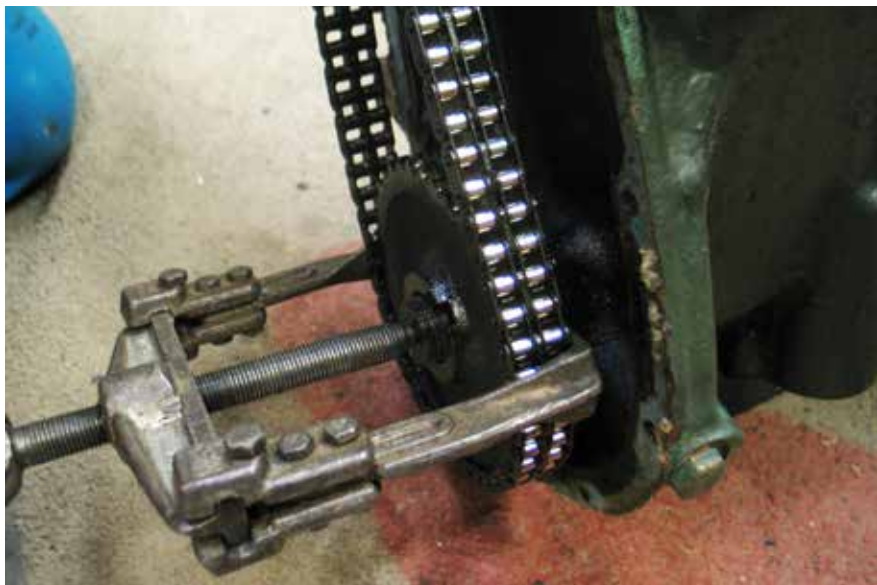
Svinghjulet er monteret med låseblik og 7mm møtrikker (bolte på de ældre motorer) og er som regel lige til at skrue af.

Afmontering af olie pumpen

På siden af motorblokken (lige under strømfordeleren) sidder en bolt med en kontramøtrik (som løsnes først). Bolten tages ud (den er speciel – med fingervind). Herefter løsnes omløberne på det tykke olierør der forbinder blokken og olie pumpen. Også her er der kontramøtrikker (26mm gaffelnøgle). Røret gøres fri og olie pumpen kan trækkes op/ud af motorblokken.

Knastkæden og takthjulene

For at løsne møtrikkerne på tandhjulene, er det absolut nødvendigt at blokere



Her var aftrækkeren nødvendig! Begge takthjul og kæden trækkes samlet af.

Med møtrikkerne afmonteret skal kæden og begge hjulene af på én gang. Det er ikke helt nemt, for hjulene kan sidde godt fast. En passende aftrækker kan være absolut nødvendig!

Træk hjulene forsigtigt af lidt ad gangen, og vær opmærksom på et par ting her: Gem de små månenoter, der holder hjulene på deres aksler. Og endnu vigtigere: Gem de små shims, der sidder på krumtapakslen bag det mindste hjul. Disse shims bestemmer krumtapakslens endeslør! Gem dem i en plasticpose!

Lige over det mindste takthjul sidder et lille olierør, som smører kæden. Det sidder med en kontramøtrik som løses, hvorefter røret afmonteres.



Plejestængerne

Motoren med hovedet nedad i stativet. Plejstængerne overfald* skrues af – efter at låseblikkene er "låst op". Tjek om underfaldene (!) er mærket (typisk med 1-4 kørnerprikker eller tal). Ellers

Note: *

Det hedder det altså ikke: Overfald hedder underfald! Overfald er noget helt andet, vi nødig vil udsættes for. Men det er altså også et almindeligt misforstået ord for underfald.



Øverst ses en adskilt plejstang af den almindelige type med faste lejer støbt i hvidmetal. Underfaldet sidder vinkelret på plejstangen. Det er denne type hvor man skal passe på ikke at vende underfaldene forkert! Lejematerialet her ser pænt ud, og der var ikke mere slid end at det hele blev genbrugt.

Herover ses en plejstang fra en 11D (HY/ID)-motor, med løse, udskiftelige lejeskaller. Underfaldet er vinklet på skrå i forhold til plejstangen.

Til højre ses et eksempel på hvordan plejstængerne kan være mærket sammen med underfaldene.



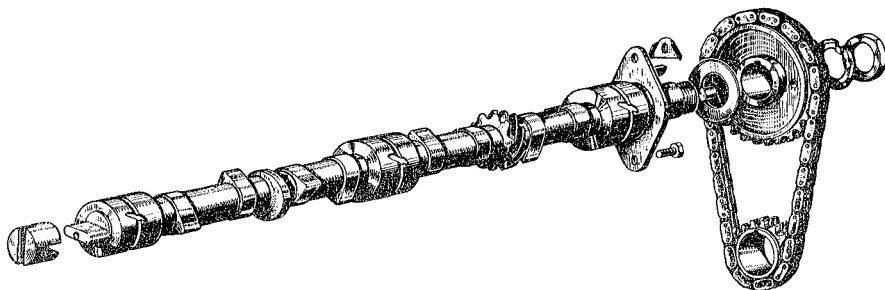
skal du gøre det inden du skiller ad – underfald og plejlstænger hører sammen i sæt. Afmærk dem i samme side – for den almindelige type underfald kan endevendes i forhold til plejlstængerne. Hold styr på det.

Motoren kan også være udstyret med plejlstænger med løse lejepander – det er standard i en 11D-motor, men det er også helt almindeligt at man har brugt plejlstænger fra HY eller ID/DS i en 11'er-motor. I så fald skal du også holde styr på lejeskallerne (hvis de skal genbruges) – til gengæld kan underfaldene ikke endevendes.

Med underfaldene væk kan plejlstængerne med stempler trækkes ned og ud.

Krumtap og hovedlejer

Låseblik og møtrikker til hovedlejernes tre underfald fjernes. OBS! Det midterste underfald kan også endevendes, så her er det også vigtigt af mærke af hvordan det har siddet! Når underfaldene er løftet væk kan hele krumtappen



Knastakslen

tages ud af blokken. Til sidst skrues olieskjoldet som tætner ved det forreste hovedleje af. Underfald og lejeskaller kan eventuelt midlertidigt genmonteres, så man har styr på dem. Bliver de væk er motorblokken næsten værdiløs – underfaldene er nøje tilpasset hver motorblok individuelt!

Knastakslen

Knastakslen er fastholdt i motorblokken med en lille afrundet plade, der er monteret med to 7mm bolte, låst med små, trekantede stykker låseblik. Boltene skrues ud og herefter kan knastakslen trækkes ud af blokken. Det kan være svært med motoren i et stativ – afhængig af hvordan den er monteret vil det blive nødvendigt at tage motoren ned på gulvet.

Cylinderforinger

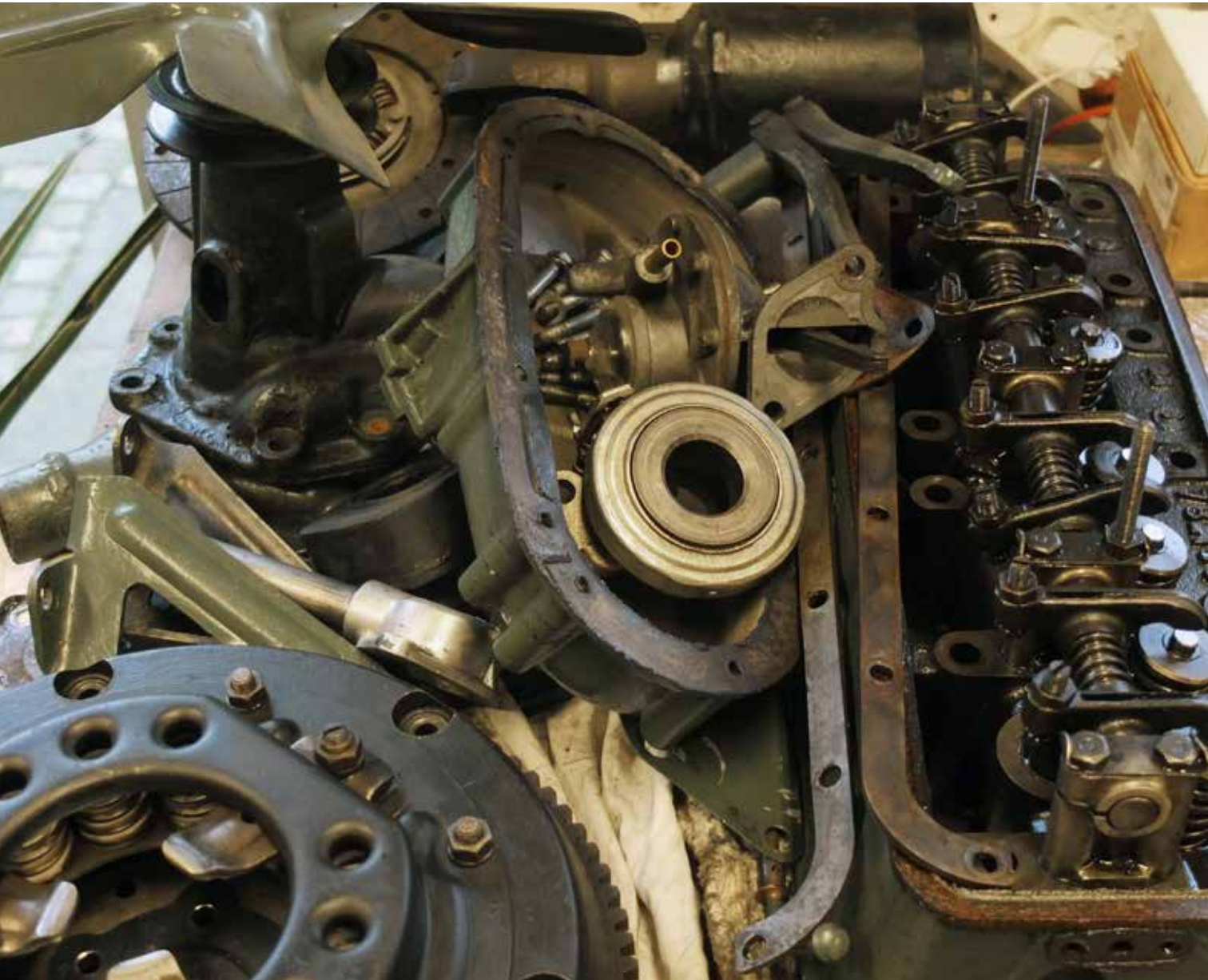
Når nu motoren er ude af stativet, anbringes den med bunden opad på et hårdt underlag – og et par stykker træ. Cylinderforingerne slås meget forsigtigt ud af blokken (anbring træstykkerne

tæt på hver sin side af den cylinderforing du arbejder med). Slå ikke direkte med en hammer, men tilpas et stykke hårdt træ, gerne så man slår på hele foringens omkreds samtidig. Foringen er løs, så snart den har givet sig en lille centimeter.

Status

Nu er motorblokken helt tom for alt. På filbænken ligger der til gengæld en større bunke stumper, heriblandt topstykker og oliepumpe, vandpumpe og andre dele som skal skilles ad. I næste artikel vil vi behandle disse ting, samt inspektion og vurdering af hvilke ting der skal gøres og hvilke reservedele der skal købes ind.

I en tredje artikel (det bliver så i juli-nummeret) går vi i gang med at samle den friske nye motor. På den måde sikrer vi læserne det perfekte indtryk af hvor lang tid man kan gå og bruge på at lege med gammelt jern.





En overraskelse i USA...

Thom Bang Pedersen, medlem i DVK, tager ofte til verdens største stumpemarked, der hvert år finder sted i Hershey, USA, godt et par hundrede kilometer fra New York. I år kom han hjem med disse to fotos – en ærkedansk 11 Familiale på en trailer, set parkeret udenfor, to dage i træk. Desværre fik Thom ikke fat i bilens ejermand.

DK-skilt på den i øvrigt meget specielle bagklap, Ermax-lygter, dansk Citroën-emblem på siden – og ægte danske emaljenummerplader! De må stamme fra begyndelsen af 70'erne, og det kan tilføjes at bilen ikke findes i det danske register mere. Den har sikkert været i USA i mange år. Hvad er mon historien her? Og er der nogen, der kender noget til denne bil?

-jmn.

