



# ATTRACTION 319

56. årgang · juli 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. 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](http://www.traction.dk)

## Fra formanden

Sommeren er kommet tidligt i år, allerede nu har der været flere sommerdage end hele sidste år! Jeg regner med at de fleste har klargjort bilerne og flittigt været ude at køre. Det er jo dét det handler i den sidste ende.

Jeg havde lovet at der skulle komme en medlems og køretøjsliste i år. I mellemtiden er der kommet nye regler om beskyttelse af private data. De regler skal vi se nøje efter, inden vi gør noget ved medlemslisten. Det ser ud til at det kan lade sig gøre. Vi vender tilbage så snart vi har en beslutning.

Ellers glæder jeg mig til at se jer på landevejene!

Vi ses derude!

*Eugenio Lai*

## Nye medlemmer

John Cederholm Kongsted,  
Slotsholmen 50D, 3400 Hillerød.

Michael Ahlefeldt-Lauervig-Bille,  
Egeskov Gade 26, 5772 Kværndrup,  
11 1938.

Kurt Guldborg Larsen,  
Skippervænget 38, 2791 Dragør,  
11B Familiale.



## Fra redaktionen

Siden sidst er det blevet godt vejr; det er helt surrealistisk at tænke på, at sidst jeg skrev i bladet, lå der et tykt lag sne udenfor. Men sikke en sommer; det er vejrrekorder på den gode måde – og aldrig har der været så meget godt at køre til i de gamle biler. Dejligt!

Nu er det bare at glæde sig til Sommertræf 2018, og frejdigt antage at vejret bliver varmt og solrigt, når vi mødes på Ærø! Mere om dét i næste blad.

Her fortsætter vi vores motor-serie med 3. del, der handler om topstykke og oliepumpe – det sidste, der skal ordnes inden vi i næste blad vender skralden og begynder samleprocessen. God fornøjelse!

*-jmn.*



## Fra "Grand Hall" på Quai de Javel

Gennem årene har man set mange billeder fra den store hal på Citroënfabrikken ved Seine. Men dette foto har vist aldrig været vist. Vi har lånt det fra Wouter Jansens arkiv.

Billedet er taget i et af de første efterkrigsår, sikkert 1947. Alle bilerne er sorte (og ikke særligt blanke), og bortset fra en enkelt 15six, som ses med siden til i det fjerne hjørne, er det udelukkende 11BL. De har "muslinge"-plader på skærmene.

Hallen var sidste station før bilerne forlod fabrikken. Bilerne i højre side er til eksport: De har TT-nummerplader – TT står for *Transit Temporaire*.

*-jmn.*





## Hjemme igen!

Som mange af jer sikkert ved, så blev den samlede bestand af de danskbyggede 11 Sport Varebil i 2014 reduceret med en tredjedel, da Henrik Jacobsen solgte sin 1953'er til en udenlandsk køber, under det store jubilæumstræf i Ferté-Vidame.

Nu er bilen hjemme igen, og ovenikøbet registreret på gule nummerplader. Ejeren havde sat bilen på auktion i Paris; først i februar og igen i april. Da der åbenbart ikke var den store interesse, blev Henrik kontaktet af ejeren og tilbuddet at købe bilen tilbage igen. Som sagt, så gjort – og tirsdag efter pinse tog Henrik så et morgenfly til Paris, hvor

bilen blev startet op og trods diverse strømproblemer kørt hjem til København, med et pitstop undervejs, hos vores ven Ernst Berends i Nijmegen.

I de godt tre et halvt år bilen har været udenlandsdansker, har den kun kørt omkring 1.300 km, men her i løbet af de seneste tre uger har Henrik allerede kørt ca. 2.800 km.

Bilen har det godt, bortset fra et par steder hvor lakken sidder løst. Hjul og kapsler er blevet malet, og der er kommet todelte bagkofanger på. Men ellers ligner bilen sig selv, incl. Henriks navnetræk på bagklappen!

*-jmn.*

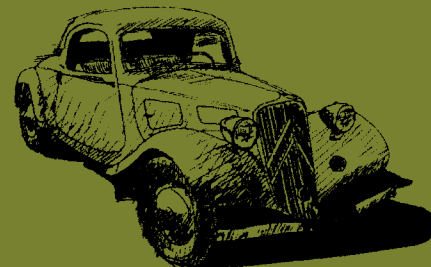
### Kommende arrangementer:

#### August:

Den 17.-19.:  
Sommertræf 2018 på Ærø.

Det er i øjeblikket ikke andre klubaktiviteter i kalenderen.

Det anbefales derfor at holde sig orienteret på [www.traction.dk](http://www.traction.dk)!





## Sydjyske lokalmøder

Her er et par glimt fra det tidlige forårs TAD-lokalmøder i det sydlige Jylland. Februar hos Per Bladtkræmer, marts hos Knud Pedersen og april hos René Christensen.

Fotos: Ingermargrethe Krogh.







## Skovtur øst

Kun fire (4!) traction'er, men til gengæld tre ID/DS, en SM samt nogle unævnelige biler var med, da TAD Øst kørte skovtur den 13. maj. En fin tur, hvor vi startede hos Eugenio, kørte Strandvejs-tur nordpå til Flynderupgård museet, for til sidst at ende i Tikøb. Her så vi Stig Larsens nyanskaffede vindmølle: Tikøb Mølle. Siden da har han fået fat i møllens originale hat, der i mange år har befundet sig på Fyn!

Som man ser på billederne: En hyggelig tur i strålende vejr!

*-jmn.*







## Madpakketur på Nordfyn

Tekst og foto:  
Ingermargrethe Krogh

En fantastisk køretur præget af Henriks kendskab til de små idylliske veje i det nordvestfynske.

Vi startede med Jens Oles tuba-spil og morgenkaffe med rundstykker på Kongebrogården ved Middelfart.

Den medbragte frokostkurv blev indtaget ved Gyldensteen Strand, et naturgenopretningsprojekt. Derefter videre ad naturskønne veje til Ditlevsdal Bison Farm, hvor vi fik en guidet tur i traktor og vogn ud blandt bisonokserne.

Vi sluttede på Vissenbjerg Storkro med lækker aftensmad, hygge og overnatning.

En meget fint tilrettelagt tur af Henrik Rasmussen.









## Renovering af **motor**

### Del 3: Adskillelse af topstykke og renovering af oliepumpe

Af Torsten Vig og Jens Møller Nicolaisen

#### Topstykket

Inden vi sender motorblokken afsted til renovering, dykker vi i bunken med de afpillede dele, og finder den største ting: Topstykket! For det skal også med.

Vi skiller det ad – det første der tages ud er ventilerne. Her er der to "metoder", afhængig af hvilket værktøj man har til rådighed. Hvis vippearmsakselen stadig er på, kan man bruge det originale værktøj til at trykke ventilfjedrene sammen med – ellers må man bruge en almindelig ventilfjedertang. Her i artiklen har vi et godt snasket topstykke og det originale værktøj. Se fotos.

#### Ventilerne

Ventilfjedrene trykkes sammen med værktøjet. For at forhindre ventilen i at gå med ned, kan det være nødvendigt



at lægge en klods under ventilhovedet. Når fjederen trykkes sammen ser man de to små koniske låse, som man kan skubbe væk med en lille skruetrækker – og så er ventilen i princippet løs. Går den stramt, kan man slå lidt på ventilstammen med en plastichammer.

Topstykket på billederne har dobbelte ventilfjedre: det er fra en 11 Performance-motor. På de ældre motorer (før marts 1939) er der kun én fjeder pr. ventil, og både ventilerne, ventilfjedre, konsoller og stødstænger er længere.

Skal ventiler og ventilstyr m.m. bruges igen, skal man være omhyggelig med at holde orden på tingene, så de kan genmonteres som de sad. Men ved en rigtig renovering bliver det hele normalt skiftet til nyt.

#### Vippetøjet

Når alle ventiler, ventilfjedre og deres underlag er fjernet, skrues vippetøjet af – åbn låseblikkene og skru de 8 bolte ud. Hold om enderne på hele vippetøjet når det fjernes – der er jo fjedre, og



Topstykket med ventiler og vippetøj



Værktøj til sammenpresning af ventilfjedrene



Her trykkes - under ventilen har vi et stykke træ



Med fjederen presset ned ses her de to smålåse...



...som vippes væk med en lille skruetrækker



Fjedrene og låsens yderring fjernes



Her ses ventilstammen uden fjedre



Hele molevittten ude



Fjern også underlagene

Vippearmsakslen med det hele







Alle syv frostpropper skal ud – den på billedet her faldt næsten ud af sig selv, da den fik et lille dask med en hammer. Men ellers kan det være svært, og det kan være nødvendigt at ty til forskellige former for fysisk vold. Frostpropperne genbruges ikke. (På billedet er ventilfjedrenes underlag endnu ikke fjernet).

de kan finde på at skubbe de yderste konsoller af. Pas også på de små ringe, der sidder i konsollerne og som boltene går igennem.

I den bageste ende har vippearmsakslen en fordybning – her er akslen låst i konsollen med en lille hesteskoformet skive, der også holdes på plads af boltene. Den forhindrer vippearmsakslen i at dreje rundt. Vi vender tilbage til vippeøjet om et øjeblik.



På billedet til venstre kan man se de sørgelig rester af et vandfordelingsrør af jern – det gælder selvfølgelig om at få det hele væk. Nye vandfordelingsrør kan købes i rustfrit stål.



### Frostpropperne

Det næste er frostpropperne - dem er der ialt 7 af. (4 stk. 30mm og 3 stk. 25mm). De tre sidder ovenpå topstykket, to ved manifolden og to i bagenden af topstykket. Med mindre du ved at de er helt nye, så skal de ud, og udskiftes. De kan nemlig se rigtig fine ud, men være helt gennemtærede fra bagsiden. De er presset/slået i, men skal af samme vej som de kom fra. Det kan

være svært, og det kan være nødvendigt at svejse noget – f.eks. en bolt – i, så man har noget at trække i. Varmen fra svejsningen kan også medvirke til at løsne frostproppen. Lige så ofte kan frostpropperne være lette at få ud. Er de meget tærede kan man bare stikke en skruetrækker igennem dem og vride dem op.

### Vandfordelingsrøret

Når frostpropperne er væk kan man (måske) se det rør, der er monteret inde i topstykket og som har til opgave at fordele kølevandet omkring udstødningsventilerne. På førkrigsbiler er vandfordelingsrøret af messing, og så fejler det aldrig noget. I så fald skal man bare lade det sidde. Men fra 1946 benyttede man et jernrør – og sådan ét rustur! Vi har aldrig set et jernrør, der

kunne genbruges. Som regel er det så ødelagt at resterne af det kan bankes ud med diverse håndvåben, såsom skruetrækkere, dorne og små mejsler. Der er også adgang fra enden, hvor vandpumpen sad (se foto). Væk med røret!

### Ventilstyr og klargøring

Hvis du har skruet tændrørerne ud, er der nu kun ventilstyrene tilbage – ellers er alt pillet af topstykket. Kig topstykket grundigt efter og tjek at alt ser fornuftigt ud – gevind og synlige revner. Man kan imidlertid ikke altid se om der er revner; derfor er det en god idé at lade motorrenoveringsfirmaet foretage en ekstra kontrol. Men ellers er topstykket nu klar til at blive sendt afsted sammen med motorblokken. Forsøg ikke på selv at fjerne ventilstyrene.

### Motorrenoveringsfirmaet

Motorrenoveringsfirmaet kan vurdere om de gamle ventiler og ventilstyr kan genbruges, men oftest skal de skiftes – det gælder især ventilstyrene. Og så er det naturligvis også motorrenoveringsfirmaet, der fræser ud og monterer nye ventilslæder i hårdt stål, som giver en lang levetid trods brug af blyfri benzin. De ting hænger naturligt sammen. En sidste ting som bliver gjort, er planslibning af selve topstykket.

### Vippetøj

Start med at frigøre den hesteskoformede lås – derefter kan alle delene trækkes af akslen fra den ene ende. Vær ikke bange for at komme til at



Nye ventilslæder er ikke altid nødvendigt, og med let slidt motor kan man af og til nøjes med at slibe ventiler og ventilslæder sammen. Topstykker som ikke har fået monteret ventilslæder i hårdmetal kan også sagtens tåle blyfri benzin, blot skal ventilerne justeres lidt oftere. Men en rigtig renovering kommer man ikke udenom, hvor man vil have en driftsikker motor, der holder længe!

Topstykket på dette foto sad i en bil, der var kørende, men kom til at holde stille i ca. 8 år – resultatet ses: Dybe rustar i hele forbrændingskammeret inklusive ventilslæderne. Det hele skulle laves. Det lille foto nederst viser hvordan topstykket så ud efter renovering hos et motorfirma: Der er fræset nye slæder, topstykket har været sandblæst og er blevet planslebet.

blande delene lidt – den originale reparationshåndbog har en fin beskrivelse af hvordan man samler det hele igen – hvilket vi vender tilbage til i næste artikel.

Rengør det hele grundigt. Derefter kigges efter slid på selve vippearmsakslen, der kan slides ret markant på undersiden. Der må ikke være slidkanter – men vi anbefaler at man altid skifter akslen med en ny – de er ikke dyre.

Vippearmene findes i flere versioner. De tidlige er med en tynd bronzebøsning i, men med Performance-motoren

fra marts 1939 er vippearmene i rent stål. Med 11D-motoren, produceret fra begyndelsen af februar 1955, får vippearme og konsoller et andet udseende.







Vippetøjet skilles ad – akslen ser fin ud, når man som her ser den fra oven. Men det er på undersiden at den bliver slidt! Er der slidkanter fra vippearmene står akslen til en udskiftning. Læg mærke til at der er to forskellige vippearme, vinklet mod hhv. venstre og højre.



Her kan man se forskellen på de høje konsoller fra de tidlige biler, til de lavere, der kom med 11-Performance fra marts 1939 og frem til 11D-motoren i 1955.

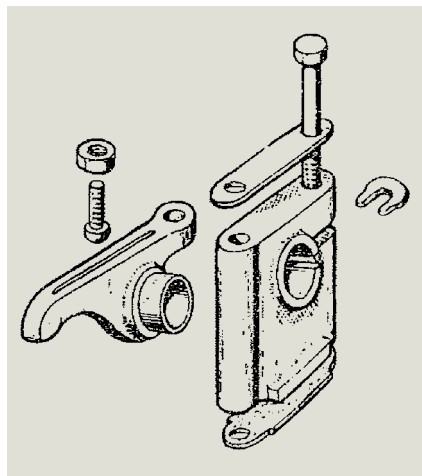
Monter vippearmene løst på den nye vippearmsaksel, og mærk om de har slør sideværts. Der må gerne være en lille smule, for der skal være plads til olien. Men heller ikke mere end det. Er der for meget slør må man enten finde nogle bedre (brugte eller nye) eller montere bøsninger (hvilket er besværligt, fordi hullet skal bores op).

Vi er ikke færdige med vippearmene – det næste, der skal være i orden er den flade, hvor vippearmen trykker på ventilstammen. Den må ikke være slidt

skæv. Et motorreoveringsfirma har normalt udstyr til at udbedre dette.

De fire konsoller, som vippetøjet sidder på skal også kontrolleres – det sker at der er revner i dem, navnlig hvis de har været monteret uden den lille ring, der sidder i slidsen ved monteringsbolten.

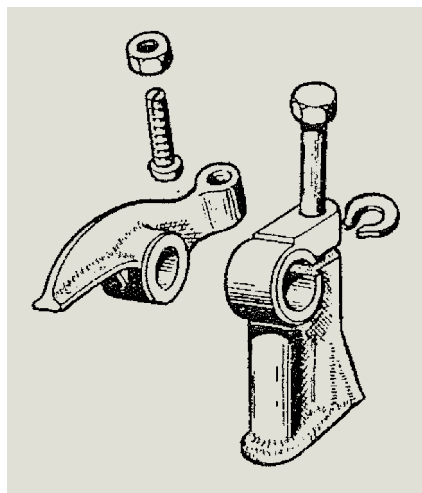
Put alle delene til vippetøjet i en lille æske og læg den væk. For du skal også nå at have din oliepumpe klar, når motor og topstykke kommer hjem fra sin tur i byen.



Konsol og vippearm mm. fra en førkrigsmotor, med de høje konsoller (og længere stødstænger), men her skal man lægge mærke til at der er en bronzebøsning i vippearmen. Dette forsvinder med Performance-motoren i 1939.

Den lille hesteskolås sidder kun på den første af de fem konsoller.

På 11D-motoren er udformningen anderledes og konsollen sidder kun med én bolt. Vippearmakslen er lidt kraftigere, med større diameter.





## Oliepumpen

Oliepumpen er for en motor hvad hjertet er for blodomløbet. Uden den går der ikke lang tid før musklerne svigter. Spring ikke dette vigtige kapitel i motorrenoveringen over!

### Adkillelse

Start med at afmonteret filteret fra pumpen. Først fjernes kontramøtrikken på oversiden af røret til filteret, derefter skures den lange 7mm bolt ud, og filterets dele tages af.

Nu skal bunddækslet af. Det sidder med fire 7mm bolte; én af dem er udformet som en maskinskrue med kærving og undersænket hoved. Sæt pumpen forsigtigt op i skruestikken, så du kan få lidt vægt på skruetrækkeren til



Oliepumpen med det store runde filter er den mest almindelige – på de første TA-årgange sidder filteret dog ikke som her, men er et mere simpelt net, monteret i bundkarret. Det runde filter er nok noget mere effektivt, så hvis ikke du har det, må vi anbefale at finde ét.

Billederne viser afmonteringen (husk kontramøtrikken) og filterets enkeltdele.

kærviskruen. Underdelen og mellempladen med papirpakninger fjernes, og nu kan man se tandhjulene. Det løse tandhjul fiskes op, evt. med en tang.

Det andet tandhjul sidder på den gennemgående aksel og kan først fjernes når drevet i den anden ende er afmonteret.

Pumpens overtryksventil består af en kugle med tilhørende fjeder. Åbn låseblikket til justerskruens kontramøtrik





Her fjerner vi bunddækslet, der sidder med de 4 bolte, hvoraf én er udformet som en undersænket kærsvkrue. Når mellemblikket er fjernet ses pumpens tandhjul: Det løse fiskes op med en tang, det andet sidder fast på oliepumpens aksel.

og skru den op. Herefter kan fjeder og kugle fjernes. Se fotos.

### Fjernelse af drev og aksel

Drevet er normalt monteret med to små stifter – se fotos igen – som slås ud med en 3mm dorn, mens man har drevet fastspændt i en skruestik med bløde kæber.

For at trække drevet af akslen, vil det være godt at have en passende aftrækker. Den kan man nemt selv lave af en almindelig styrekugleaftrækker, som tilpasses og eventuelt udstyres med en længere bolt. Alternativt kan

man spænde drevet fast i sin skruestik (med bløde kæber!) og forsigtigt slå akslen ud af drevet med en dorn.

Hvis drevet skal genmonteres i samme position i forhold til akselen, kan man med fordel sætte et par små kørnerprikker på både drev og aksel inden afmonteringen – dette gælder hvis tandhjulene i pumpen genbruges.

Akslen kan nu skubbes så meget ned, at man kan fjerne tandhjulet i den anden ende: Tandhjulet skubbes lidt ind på akslen, så låseringene og månenoten frigøres. Herefter trækkes tandhjulet af.

Akslen kan herefter trækkes ud af pumpens lange rør – gammelt oliesnask kan give lidt udfordringer.

Fjern til sidst den koniske bøsning som oliepumpens afgangsrør tætnes op imod. Se foto igenigen.

### Rengøring og inspektion

Alle pumpens dele skal nu rengøres yderst grundigt. Alle pakningsflader skal være helt rene for gammel pakning. Vær også opmærksom på den indvendige del af oliepumpens akselrør. Eventuelle rustdannelse skal helt væk fra alle pumpens dele – også filteret.



Justerskruen med kontramøtrik og låseblæk.



...her skruet ud.



Kuglen (markeret med rød ring) og fjederen.



Drevet er presset på akslen og kan sidde rigtig godt fast. Alligevel er det sikret med hele to stifter, der skal slås ud, før det kan trækkes af. Brug en 3mm dorn og vær forsigtig, hvis du bruger en skruestik! Pasningen på akslen er stram, så det vil ikke være nødvendigt at bruge stifterne igen – på 11D-motorerne (og ID/DS) findes stifterne slet ikke.

Skal pumpens to tandhjul bruges igen, kan man med fordel markere positionen med et par kønerprikker, så drevet kommer til at sidde præcist som det sad på akslen.



Hjæmmelavet værktøj til at trække drevet af med, bestående af en almindelig styrekugleaftrækker, der er slebet, så den passer til drevet – samt forsynet med en længere bolt. Effektivt og skånsomt.





**Fjernelse af tandhjul: Med drevet afmonteret kan akslen skubbes lidt ned, så tandhjulet glider fri – halvmånenoten og de to låse kan fjernes.**

Akslen kan være slidt, hvor den kører i rørets bøsning foroven og i pumpehuset forneden. Den bør ikke være mere slidt end den vi har vist billeder af. Er den dét, bør man finde en anden aksel.

Tandhjulene bliver naturligvis også slidte – se på tændes form: Hver tand bør være symmetrisk, når man kigger fra enden, for tænderne slides jo kun på den ene side. Er der synlig forskel, skal tandhjulene skiftes. Det samme gælder naturligvis, hvis de er arrede eller rustne. Der findes to forskellige udgaver: De skråfortandede er standard frem til 11D (jo, det var i februar 1955), herefter har tandhjulene lige tænder (se fotos endnu en gang igen). Begge typer er lige gode.

Noten til fiksering af det faste tandhjul på akslen skal være i helt perfekt stand, hvilket i realiteten betyder udskiftning til ny. En defekt halvmånenot er nok til at give et stort motorhaveri.

Fjederen til overtrykventilens kugle kan også være slidt på midten, hvor den ligger og arbejder mod det rør den sidder i. Se igen på billedet: Denne fjeder duer ikke – man kan se en tydelig slidkant

midt på fjederens snoninger. Ud med den og ind med en ny – og altid en ny kugle! Det er en almindelig standardkugle til et kugleleje, og den måler 3/8 tomme (9,52mm) i diameter.

Det er meget vigtigt at rense pakningsfladerne ved tandhjulshuset i bunden af pumpen. Det gælder bundpladen og den tynde mellemlade. Puds dem på en plan flade med vandslibepapir.





Læg mærke til hvordan fjederen (øverst th) meget typisk er slidt på midten. Den må ikke bruges!

Akslens slidtage er begrænset – vi dømte den brugbar.

De øvrige billeder viser alle oliepumpepartsene efter meget grundig rengøring og afrensning.



## Samling af oliepumpe – den tager vi i billeder...



**1** Tandhjul af den nye type. Her monteres det på akslen med de to låseringe og en ny halvmånenot.



**2** Her er akslen sat i pumpehuset – forinden smurte vi den med kugleleje-fedt.



**3** Så skal drevet på i den anden ende. Helst med en presse. Men her slås det forsigtigt ned over akselen med en plastichammer – bemærk plastklodsen som modhold på akselen. Til sidst kontrolleres spillerummet mellem drev og bøsning: Max 0,5mm.

Med nye tandhjul vil stifterne sjældent passe – og de er faktisk unødvendige! De findes heller ikke på en 11D... drevet sidder fint fast alligevel.



**4** Det løse tandhjul smøres med fedt og sættes i





**5** Prøvemontering af bundstykke med pakninger (men uden pakmasse!)

Tandhjulets højde over pumpehuset måles med en stållineal og et søgerblad – herefter vælges pakningens tykkelse - lidt over målet. Det gælder om at komme så tæt på som muligt, da pumpens ydelse daler, når der kommer mere luft mellem tandhjul og mellemlade.

Den pinligt rene mellemlade.  
(Den findes ikke på 11D-pumpen).

Bundstykket monteres med en pakning og spændes til, hvorefter det kontrolleres om pumpen drejer frit. Måske skal der en tykkere pakning i mellem huset og mellemladen.



**6**

Det hele skilles ad og monteres denne gang med flydende pakning i moderate mængder. Evt. overskydende pakningsmasse fjernes med det samme.



**7** Den berømte kugle og fjederen får lidt kuglelejeøfthed og puttes i hullet i huset. Sæt nyt(!) låseblink samt skruen og kontramøtrikken løst på. Det skal først spændes under den afsluttende justering, med mindre du har en 11D-pumpe, der er uden justeringsmulighed.





**8** Filterets dækplade monteres med en pakning og resten af filterets dele samles med en bolt. Til sidst skrues kontramøtrikken på (se pil på billedet).



**9** Husk at sætte tætningsbøsningen i hullet til pumpens afgangsrør. (Sæt et stykke malertape hen over hullet så den ikke falder ud igen).



### Oliepumpen er nu samlet

– men med mindre det er en 11D-pumpe, er du ikke færdig. 11D-motorens pumpe har ingen justérskrue, da trykket alene reguleres af fjederen. Men på de ældre pumper er det meget vigtigt, at pumpen justeres til at give det rigtige tryk, hvilket foretages med justérskruen som ses under punkt 7 i det foregående.

Den originale reparationshåndbog giver en fin anvisning på hvordan man justerer pumpen ved hjælp af et manometer

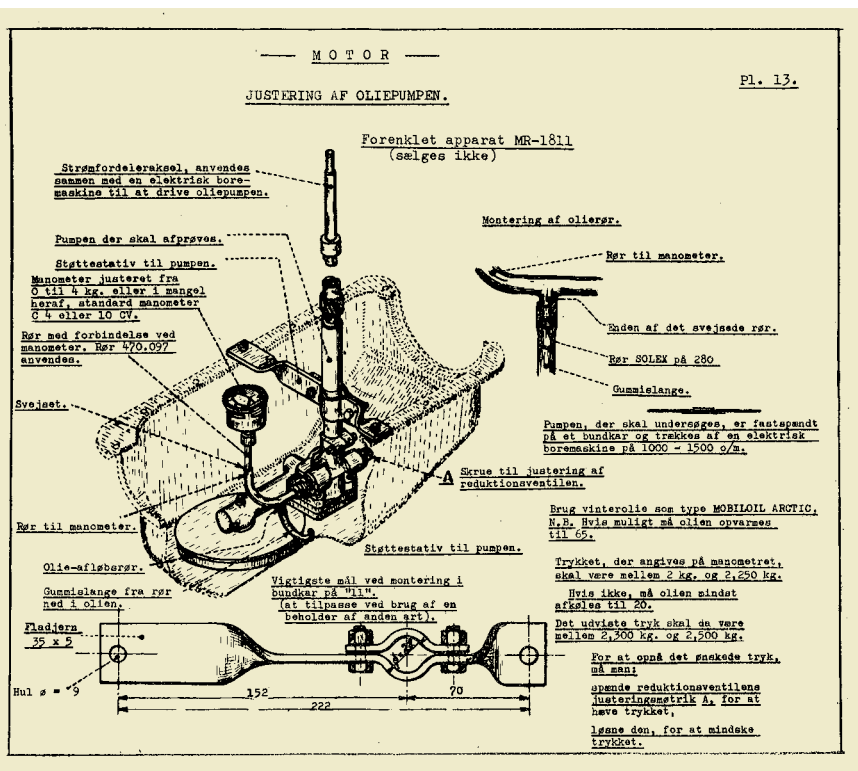


Illustration fra reparationshåndbogen vedr. afprøvning og justering af oliepumpen. På billederne til højre ses opstillingen i praksis – lidt besværligt, ja. Men som man kan se, behøver det f.eks. ikke at være helt så kompliceret at lave et beslag til at spænde pumpen fast på.



og en boremaskine. Som man kan se er det noget, der kræver en del forberedelse, men det er absolut ikke noget man skal springe over! Heldigvis er der flere i klubben, der har prøvet det før, så om ikke andet, må du prøve at alliere dig med én af dem!

Men ellers er det jo sjovt at gøre tingene selv. På billederne her er vist en opstilling, hvor der er brugt et bundkar fra en 11D/ID-motor – læg også mærke til kogepladen til at varme olien op. Juster gerne trykket lidt højere end anvist i reparationsbogen; op mod 3 bar.

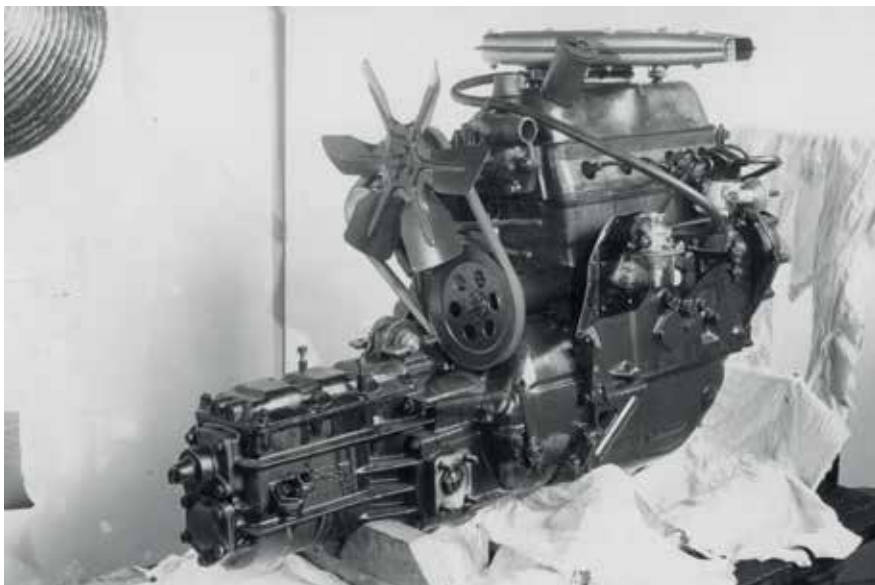
### Status

Oliepumpen ligger klar, og forhåbentlig er både motorblok og topstykke med diverse indhold nu under kyndig behandling hos et velvalgt motorfirma. Det er tid til at læne sig lidt tilbage. Noget af tiden kan du eventuelt bruge på at studere reservedelskataloget og overveje hvilke ting du får brug for, når det hele kommer hjem og skal samles. Har du pakninger, låseblik og det hele? Al erfaring viser, at man altid glemmer ét eller andet, men heldigvis er de fleste reservedelsleverandører jo hurtige til at sende varerne...

I næste blad går vi videre med samling af motoren. Af pladsmæssige grunde må vi nok lade afsnittet om vandpumpen vente, men det kommer.







## Citroën 11D 1955

I forlængelse af vores motorartikler viser vi lige dette fabriksfoto af en meget tidlig 11D-motor. Så tidlig, at den endnu ikke har fået bundkar i aluminium. Men ellers er de ydre forskelle fra den gamle *Performance*-motor lette at få øje på: Topstykkets facon og inskriptionen "11D" (ikke synlig på billedet), det tværliggende luftfilter og oliepåfyldningsstudsens. Og så er der naturligvis mange andre ændringer, ikke mindst de 10 ekstra hestekræfter.

I *alle* de kloge-bøger om Traction Avant, der findes i mine reoler, står der at 11D motoren kom på bilerne fra den 10. maj 1955. Det er bare ikke rigtigt. De mange forfattere har nok skrevet af efter hinanden – eller fundet oplysningen på de bageste sider i bogen *L'Album*

*de la Traction*, fra forlaget EPA, udgivet 1978.

I de gamle produktionsprotokoller fra Citroënfabrikken, som jeg har gennemgået meget grundigt, fremgår det nemlig, at alle modeller (11BL, 11B samt Familialer og Commercialer) bliver monteret med 11D-motor fra den 2. februar 1955, og at denne modelændring sker i løbet af få dage. Efter den 15. februar produceres der kun biler med D-motoren. Altså hele tre måneder før den dato, der angives af de i øvrigt troværdige kilder.

På fotografiet af motoren, som jeg har fra Wouter Jansen i Holland, ses gearkassens støbedato også: Den er fra den 24/2-1955.

-jmn.

**KØB**   
**& SALG**



### Citroën 11B til salg

Særdeles velholdt Citroën Berline fra 1954. Bilen står næsten som "nylakeret" (dog stenslag på hjulskærme) Er løbende blevet vedligeholdt, blandt andet nyt betræk på sæder, i originalt stof fra Frankrig og dørindersider også købt i Frankrig. Motor fungerer perfekt og har ca. 144.000 km. på tælleren, men uden garanti. Står nærmest som da den forlod fabrikken i 1954. Sælges nysynet, så den holder syn til medio 2026.

Bilen står i Fårevejle.

Henvendelse på mail:  
mogenshansen49@gmail.com  
eller på 21495389