



ATTRACTION 321

57. årgang · januar 2019 · Citroënklubberne i Danmark



TRACTION SPECIAL

Traction Avant Danmark

Bestyrelsen:

Formand - indmeldelse:

Eugenio Lai

Baldersgade 16, 2.tv.,

2200 København N.

Tlf: 23 26 28 70.

e-mail: eugenio@traction.dk

Kasserer:

Hens-Henrik Sørensen

Enighedsvej 3,

9000 Aalborg.

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

e-mail: hanshenrik@mail1.stofanet.dk

Sekretær:

Jørgen Hove

Julius Thomsens Gade 16, 2.th,

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

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

Aktiviteter - øst:

Benny A. Jensen

Vingetoften 114,

2730 Herlev.

Tlf: 23 21 10 46.

e-mail: benny.jensen@cookmedical.com

Aktiviteter - vest:

Claus Falden

Erantisvej 4,

9750 Østervrå.

Tlf: 40 98 92 82.

e-mail: clausf@lden.dk

Aktiviteter:

Klubbibliotek, arkiv og butik:

Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle.

Tlf: 75 83 00 49.

Værktøjsudlån - øst:

Torsten Laursen Vig

Tårnvang 13, 4000 Roskilde.

Tlf: 30 30 56 36.

Værktøjsudlån - vest:

Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle.

Tlf: 75 83 00 49.

Vognregister:

Torsten Laursen Vig

Tårnvang 13, 4000 Roskilde.

Tlf: 30 30 56 36.

Klubbens bankoplysninger:

Nordjyske Bank

Thulebakken 34

9000 Aalborg

Indenlandske bankoverførsler:

Reg. nr. 7456, konto nr.: 1039749

Udenlandske bankoverførsler:

IBAN nummer: DK8074560001039749

SWIFT – BIC : NRSBDK24

Husk at angive navn på afsender/indbetaler.

Redaktion:

Klubblad og hjemmeside:

Jens Møller Nicolaisen

Mars Allé 6,

2860 Søborg. Tlf: 20 46 27 98.

e-mail: jmn@traction.dk

Bladet udkommer 4 gange årligt; næste nummer omkring 1. 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

Rigtig godt nytår til jer alle!

Så gik 2018 – så hurtigt at man næsten ikke kan tro på det! Alligevel har kalenderen været fyldt med begivenheder for enhver smag.

I bestyrelsen har vi talt om at gøre klubben mere synlig, dels for at gøre den mere kendt i den almindelige befolkning, og dels for at arbejde mere målrettet på at få nye medlemmer. Opgaven er lidt svær, men vi tror på det.

Vi har sat i gang i nye arrangementer, for eksempel en fælles klubstand på forårets bilmesse i Fredericia hvor vi fejrer Citroëns 100-års jubilæum. Og der vil komme aktiviteter flere i kalenderen.

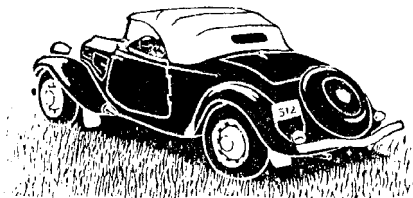
Der findes en klubfolder, som bliver sendt til alle nye medlemmer og enhver kan rekvirere ekstra eksemplarer.

Den længe ventede medlemsliste er sådan set klar, og den vil blive udsendt sammen med kontingentopkrævning ingen længe.

Lad os tage 2019 med storm og gøre det til et rigtigt spændende år, som vi vil huske!

Vi ses derude...!

Eugenio Lai



Fredericia

Den 6.-7. april 2019 har TAD sammen med Dansk Citroën Klub og ID/DS klubben besluttet at lave en fælles stand til forårets udstilling på Fredericia bilmesse.

De tre klubber vil stå samlet for at repræsentere hele Citroëns 100 års historie. Det bliver en spændende opgave.

Vi vil gerne have besøg af så mange som muligt på vores fælles stand. Hele bestyrelsen forventes at deltage, så der god mulighed for at komme med kommentarer og idéer.

I øjeblikket mangler vi hjælp til opgaven, så hvis der er nogen der har lyst til at give en hånd med både arrangementet og de praktiske opgaver bedes I kontakte bestyrelsen!

Eugenio Lai

Sommertræf 19

Det bliver den tredje weekend i august, nemlig fra den 16. til den 18. august 2019.

Træfgruppen har fundet et godt hotel i Viborg, har forhandlet en rimelig pris og betstilt godt vejr, så vi glæder os til at se alle igen!

Træfgruppen består af nogle rutinerede medlemmer, som har prøvet det før: Jytte og Martin Vestergaard, Jens og Evy Holst, Inge og Peter Dahl.

Reserver datoen allerede nu! Indbydelse vil blive udsendt i foråret.

Eugenio Lai

15H igen

I sidste blad skrev jeg lidt om den 15sixH fra 1955, der var udbudt på en auktion afholdt af PSA's heritageorganisation *l'Aventure Peugeot Citroën DS*. Bilen blev solgt den 18. september og indbragte 31.200 euro. Ganske høj pris, i betragtning af at bilen ikke fremstod videre originalt, med bl.a. servo-styretøj, 12V, forkerte dæk osv.

I beskrivelsen fra auktionskataloget blev det påstået, at bilen skulle være solgt fra ny i Danmark. Vi forsøgte naturligvis at få dokumentation for dette ved en henvendelse til auktionsfirmaet *Leclere Motorcars*, som stod for salget. Det eneste de kom op med i svaret var, at der sad et gammelt FDM-klistermærke i forruden.

Den danske baggrund tillod jeg mig derfor at sætte spørgsmåltegn ved. Hvad der nemlig er helt sikkert er, at Citroën i Danmark aldrig har markedsført modellen. Den figurerer ikke nogen steder i Citroëns interne salgsregnskaber eller andre arkivalier, og vi har heller aldrig fundet en eneste 15H i Toldvæsenets arkiver – hvor vi ellers har ret godt styr på de danske 15six.

Siden har det vist sig, at der faktisk godt kan være noget om snakken. Thomas Borregaard har fortalt, at han i sin tid har talt med en mekaniker fra Citroën, som huskede at have serviceret en dansk 15H i Sydhavnen.

Torsten Vig har boret videre, og har en formodning om at bilen kan have tilhørt firmaet Bie & Berntsen, der lavede laboratorieudstyr. De har haft mange Ci-



troënbiler helt tilbage fra 30'erne, og de skriver selv i et internt firmablad om en Citroën med hydraulik bagi. Og ja, det kan jo ikke rigtig være andet end en 15H! Og så kan det meget nemt være bilen vi taler om, for det kan jo tænkes at den ikke har været i Danmark ret længe (DS19 kom jo meget kort tid efter), og vi ved jo at den er røget afsted til udlandet på et tidspunkt.

Om bilen blev taget hjem på særbestilling til Citroën Danmark, eller om der er tale om parallelimport, kunne være sjovt at vide. Hvem der nu har købt den og hvor den er havnet ved vi heller ikke, men det kan jo tænkes at den nye ejer har fået nogle dokumenter med, som kan kaste lys over historien.

Vi holder naturligvis øje med den – bilen har stelnummer 728.581 og er produceret i sensommeren 1955. Den er lakeret i farven gris bruyère, samme farve som den 15H Thomas Bødker har under restaurering.

-jmn.

Redaktionelt

Også herfra redaktionslokalet skal der udgå de bedste ønsker om et godt nyt-år til alle – forhåbentlig med mange TAD-kilometer og aktivitet i forbindelse med Citroëns 100 år. Det bliver spændende at se hvad der kommer til at ske!

Vi er omsider kommet igennem vores motorrenovering; i dette blad har vi den sidste artikel i serien, men vi har selvfølgelig planer om at fortsætte om vandpumpen og andre motor-ting i de kommende blade.

Der mangler sikkert ikke aktivitet i TAD, men et fromt redaktionelt håb for 2019 kunne være, at flere tænker lidt mere på vores blad!!!

Skriv til os og fortæl om hvad i oplever, hvad enten det er køreture og arrangementer eller udfordringer hjemme i garagen. Og husk også, at vi altid er på jagt efter det historiske stof, hvis I skulle støde på noget derude.

-jmn.

TAD

TAD-aktivitetskalender

Kommende arrangementer:

Klubmøder i Roskilde

Hver den anden fredag i måneden holdes klubmøder i Thomas Bødkers værksted, Elisagårdsvej 16 i Roskilde. Møderne starter kl. 20 og det er ikke nødvendigt at melde sig til.

Datoerne:

11. januar 2019

8. februar

8. marts

12. april.

Værkstedsdag i Valby

Lørdag den 2. marts kl. 10.00 - ?
Den årlige værkstedslørdag hos John Reele, Nakskovvej 102, 2500 Valby.
Tilmelding til John på tlf: 3630 7402.

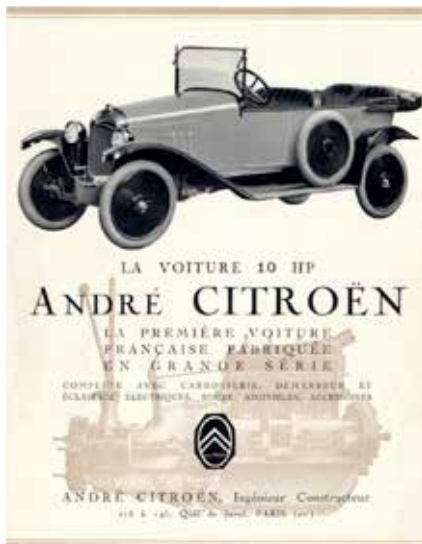
Skovtur /øst

Lørdag den 11. maj.
Morgenmad hos Eugenio Lai i København N., hvorefter turen kommer til at gå til sporvejsmuseet på skjoldenæsholm. Yderligere info følger.

Ved redaktionens slutning var der ikke modtaget information om andre klubarrangementer.

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





Citroën 100 år

Monster-træf i Frankrig

Ja, det er i år at Citroën kan fejre det ualmindeligt runde tal. Som tidligere nævnt her i bladet, bliver den primære begivenhed i Frankrig et storslået træf, som finder sted den 19.-21. juli i den lille by La Ferté-Vidame, et historisk sted hvor Citroën siden slutningen af 30'erne har haft prøvebaner m.m. på et stort lukket område – og så er det i øvrigt også stedet, hvor vi i 2014 havde det store og meget vellykkede 80-års jubilæumstræf for Traction Avant. La Ferté-Vidame ligger små 150 km vest for Paris, i et meget smukt og naturskønt område. Dengang var der kun meget begrænset adgang til prøveanlæggene, der gemmer sig bag en lang mur, der omkranser hele området. Men i 2019 vil det meste være åbent.

Træffet arrangeres af "Association Célébration Centenaire Citroën" – hvilket vil sige Citroën sammen med repræsentanter fra (især) Amicale Citroën France og i samarbejde med ACI. Der er forlængst åbnet for tilmeldinger og der er lavet en fin og informativ hjemmeside: citroencc.com.

Der er ingen tvivl om at det bliver stort; forventningen er 7000+ biler. Hvor mange mon vi kommer fra Danmark? Kan de danske Citroënklubber medvirke – og f.eks. koordinere fælles køreture derved? Eller skal vi blot nøjes med at tilmelde os, og se om vi tilfældigvis møder hinanden?

I Danmark

Foreløbig er en fælles klubstand på Fredericia-messen den eneste markering på dansk grund af det store jubilæum. Den 29. november holdt vi et møde med Trine Krastrup hos Interdan/Citroën Danmark. I mødet deltog bestyrelsesrepræsentanter for de danske klubber samt Sune Frisgaard og undertegnede som ACI-delegerede. Mødet viste, at lysten til at arrangere noget stort på dansk grund ikke mangler – og idéen om en stjerneløb i sensommeren, med udgangspunkt hos landets Citroënforhandlere og f.eks. samling et sted på Fyn, blev født. Det kunne være et stjerneløb, åbent for *alle* Citroënmodeller, og det skulle nok være muligt at mønstre et meget stort antal biler. I skrivende stund er det bare en idé. Skal det blive til noget, skal der i en fart findes folk, der har lyst til at være med til at arrangere – så her er lidt at snakke om for de Citroën-aktive. Vi har

planlagt et nyt møde her i starten af det nye år. Det er en stor opgave, som vil kræve en veletableret organisationsgruppe samt mange lokale folk. Lad os håbe at det bliver muligt!



ACI

Det hænder af og til at jeg bliver spurgt om hvad ACI er, og hvad vi skal bruge det til. Det korte svar er, at ACI er en international sammenslutning af Citroën-klubber fra hele verden, som både skaber forbindelse med klubberne og Citroën, og klubberne imellem. Selvfølgelig primært i forbindelse med aktiviteter af international størrelse, altså store træf som f.eks. 2CV-verdenstræf og ICCCR. ACI administrerer bl.a. Citroëns sponsorbudget og hjælper på flere måder med organiseringen – men spiller også en rolle som kommunikationskanal. Jeg vil her henvise til min artikel i Attraction 318 (side 48), hvor der var nyt fra generalforsamlingen i 2018, og hvor man også kan læse om planerne for 100-års aktiviteterne i Frankrig. Det er muligvis ikke blevet læst af så mange, fordi det står på TADs sider – men det er selvfølgelig noget, der angår medlemmer i alle de danske klubber.

ACDK

Det er i virkeligheden et fint eksempel på, at vi har behov for et rent dansk Amicale. For der er jo masser af ting,

der er fælles anliggender for de danske klubber. At vi har et godt og velfungerende samarbejde klubberne imellem er Attraction et fint bevis for – et andet eksempel er det gode samarbejde vi havde omkring særudstillingen om Citroën på Sommers Bilmuseum forrige år.



Men det kan blive endnu bedre. Nu har vi muligvis nogle opgaver i forbindelse med 100-året, og efter at Citroën har skilt sig af med sin danske filial, er det ikke den samme naturlige forbindelse i samarbejdet; hverken med Citroën eller klubberne imellem. Et "ACDK" vil være logisk, et forum hvor vi kan beskæftige os med alt hvad der er fælles for vores klubber. Herunder aktiviteter, bladsamarbejde, forbindelsen til importør og forhandlere, og ikke mindst kommunikationen med ACI, som direkte opfordrer til at man laver nationale "ACI'er". Vi er så småt i gang med etableringen af et dansk ACDK, som skal have sin egen bestyrelse, med repræsentanter fra alle klubber og de to ACI-delegerede. Hvordan strukturen i øvrigt skal se ud vil tiden vise. Men nøgleordene er i hvert fald samarbejde og kommunikation, og en oplagt idé vil være at ACDK både får en egen hjemmeside og nogle faste sider forrest i hvert nummer af Attraction. Der vil være masser af gode opgaver for et ACDK.

-jmn.

Ambitionerne fejler ikke noget! En hjemmeside der er værd at udforske...

The screenshot shows a web browser displaying the Citroën Century Celebration website. At the top, there are navigation icons and the URL 'en.citroenc.com'. The main header features the Citroën logo and the text '19-20-21 JUILLET 2019 RASSEMBLEMENT DU SIÈCLE LA FERTÉ-VIDAME Eure & Loir | FRANCE' along with the 'Origins SINCE 1919' logo. A red banner on the left says 'association CÉLÉBRATION CENTENAIRE CITROËN'. A countdown timer shows '223 jours 10 heures 08 min. 32 sec.'. Below the header, there is a paragraph in English: 'I thought to our Century Celebration, only once in our life... That's the meeting of the Century, for the whole family, friendly, festive, collaborative, imagined for you by your Friends of the Association Citroën Century Celebration with partnership of numerous, famous collaboration.' This is followed by another paragraph: 'The Meeting will be held from July 19th to 21st, 2019, in France at La Ferté Vidame, Perche, Touristic area, Nature labelled, rich of History for Citroën.' A third paragraph lists partners: 'L'ACI, Citroën Héritage, Citroën Origin's, l'Aventure Peugeot Citroën DS, Automobiles Citroën, our partners. La Ferté Vidame & its representatives invite you to this ambitious and incomparable event for these 100 years celebration.' A red call-to-action button reads 'Don't wait to register for 100 € ! Pre-registration will end November 30th 2018 !'. Below this are several promotional cards: 'REGISTRATION' with a 'TICKET' image, 'EXHIBITORS/RETAILERS' with a photo of a car interior, 'NEWS / NEWSLETTER' with a 'CCC' magazine cover, and 'SIGN UP TO THE NEWSLETTER' with an email input field. A 'PRESS POINT' card is also visible with a photo of a car show.



Renovering af **motor**

Del 5: Samling og montering af topstykket

Af Torsten Vig og Jens Møller Nicolaisen

I Attraction 319 gennemgik vi adskillelse af topstykket samt vurdering af de enkelte dele.

Indledning

Siden sidst har topstykket været til reovering hos et motorfirma, hvor det forhåbentlig er blevet grundigt undersøgt for revnedannelser(!) og formentlig er blevet sandblæst, planslebet og forsynet med nye ventilstyr og ventil-sæder.



På billederne til højre ses to topstykker, netop retur fra motorfirmaet. Her er der ofret nye ventiler – har man muligheden, er det en god idé fremfor at slibe de gamle. Her er topstykkerne forsynet med nye ventilstyr og løse ventil-sæder i hårdt stål, som holder bedre til blyfri benzin. Desuden er topstykkerne blevet planslebet, så alt er klar til monteringen.

Vi starter med vandfordelingsrøret. Dette skubbes ind fra vandpumpe-enden af topstykket. De fire huller skal vende rigtigt: ind mod ventilerne! Det er jo dem der skal køles af vandet. Røret skubbes ind, så langt man kan med håndkraft. Det sidste stykke, indtil røret flugter

med godset, kan det være nødvendigt at klare ved at slå forsigtigt med en dorn (gerne tilpasset, så man rammer hele fladen på een gang). Alt er godt når røret er på plads – det behøver ikke at tæne noget, men skal blot fordele vandet rigtigt i topstykket.





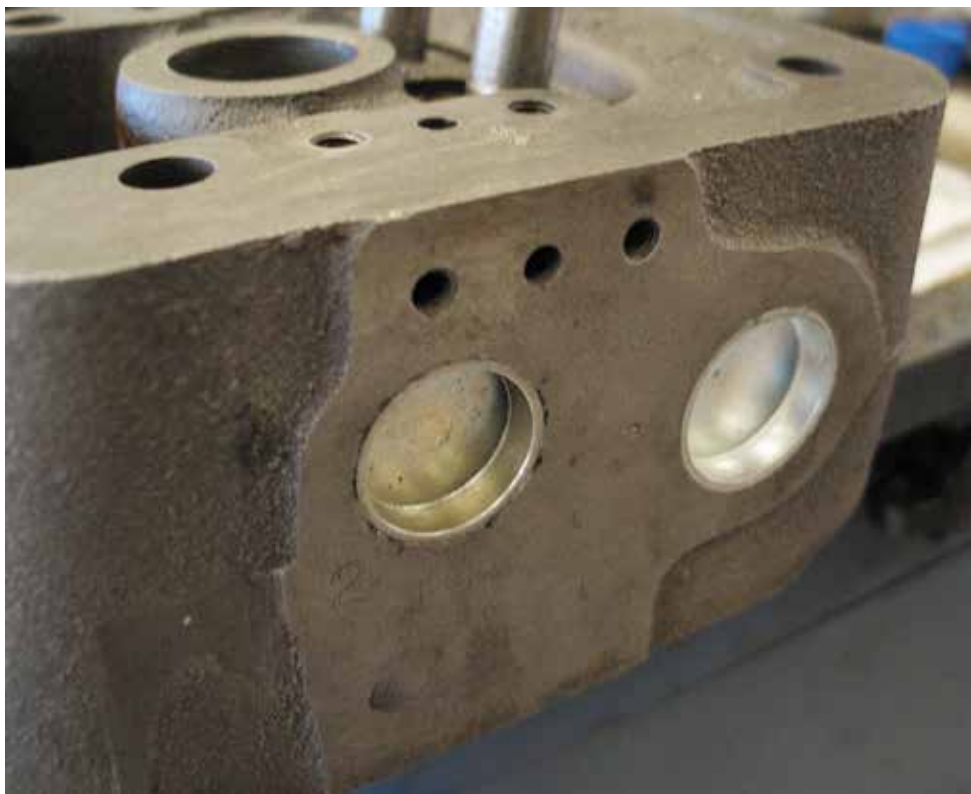
Som det hele ser ud inden vi går i gang: Topstykket, planslebet og med nye ventilstyr og sæder.

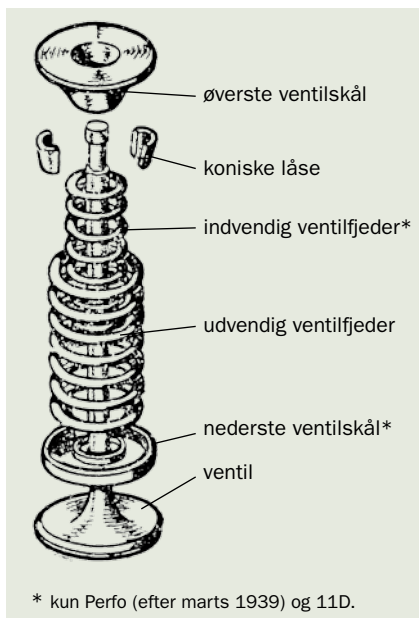
Frostpropperne

Topstykket er sikret med ialt 7 frostpropper, 4 store (30mm Ø) og tre mindre (25mm Ø). De skal monteret vandtæt – brug harpiksbaseret pakmasse eller eventuelt Araldit på kanten, og slå propperne forsigtigt i med en plastichammer. Pas på med ikke at slå dem for langt ned.



Her ses de tre store frostpropper øverst i topstykket – den bageste er slået i. På det store billede har vi den bageste ende af topstykket, med én af hver monteret. Den lille sidder for enden af vandfordelingsrøret. De sidste to propper sidder på siden, under udstødningsmanifolden.





Montering af ventiler

I Attraction 319 beskrev vi hvordan man tager ventilerne ud – montering er, som man siger, det samme, bare i omvendt rækkefølge.

Opgaven med at tilpasse ventilstyrene til ventilerne har været overladt til motorfirmaet, men start alligevel med at kontrollere, at ventilerne glider frit i styrene, uden for megen modstand.

Uanset om man har enkelte eller dobbelte ventilfjedre, bør man sikre sig at de har samme, og tilstrækkelig fjederkraft. Det er ikke nogen garanti, at de er lige lange. Motorrenoveringsfirmaet kan checke det.

Allerførst lægges den nederste ventilsål (se tegning) i. Derefter stikkes ventilen op fra undersiden, og fjederen (eller fjedrene) sættes ned fra oversiden, sammen med den øverste ventilsål.

Nu hvor vi ikke har vippearmsakslen monteret, vil det være nemmest at bruge en moderne ventilfjedertang til at presse det hele sammen, så man kan komme til at sætte de to små koniske låse i – en ventilfjedertang kan købes for små penge, f.eks. hos T Hansen, Biltema eller lignende etableringer.



Ventilfjedertang



Vippetøjet

Nye vippearmsaksler kan købes – gør det, med mindre den gamle er absolut fejlfri og uden synligt slid!

Visse nyfremstillede vippearmsaksler har en diameter som kan være nogle hundrededele større end de originale. De kan derfor gå stramt i konsollerne.

Her skal man være meget forsigtig, da konsollerne nemt kan revne! Det kan være fristende at forsøge sig med at udvide hullet i konsollerne med en skruetrækker. Især dét kan nemt ende galt...

I Attraction 319 skrev vi om hvordan man klargør og kontrollerer de forskellige dele i vippetøjet: Både akslen, vippearmerne og konsollerne som det hele er monteret på. Her går vi derfor direkte til selve samlingen. Dette er meget fint beskrevet i den originale reparationshåndbog – se siden her til højre.

Det er ikke svært – bare følg anvisningerne. Det eneste er selvfølgelig, at man skal være opmærksom på, at olien kan komme ind i akslen: at man anvender den gennemborede konsol, dér hvor hullet sidder i akslen (og i topstykket).

Montering af vippetøjet på topstykket

Start med at lægge konsollernes papirpakninger på topstykket – se billedet nederst til venstre på denne side. Pakningerne er ens, med hul til oliekanalen, men det er selvfølgelig kun den i bagenden der skal kunne komme olie igennem. Ved denne pakning smøres med harpiksbaseret pakmasse på begge sider, så det bliver tæt.

I nogle tilfælde er konsollerne monteret med pinpolte uden hoved – i så fald skal de sættes i topstykket før man kommer med resten. Oftest er anvendt almindelige bolte med 12mm hoved, og så er det godt at have dem liggende klar, for når du skal til at håndtere det



Den gennemborede konsol – på billedet er vi desværre kommet til at vende den 180 grader forkert...

REPARATION Nr. 103: Adskillelse og samling af motoren

SAMLING AF MOTOREN

Montering af komplet vippearmsaksel:

- a) Rens aksel og vippearne indvendigt med en metalbørste og se efter, at alle smørehuller er rene
- b) Bestrøg de buede tætningsskivers anlægsflader med HERMETIC, inden skiverne anbringes på plads, for at kunne indfalses
- c) Anbring konsoller, vippearne, fjedre og mellemlægsskiver (13) på akslen, der forinden er smurt, i nedennævnte orden. Den ende af akslen, hvor noten skal anbringes, sættes bagest i motoren (på samme side som olietilløbet) såvel som den gennemborede sokkel. Smørehullerne for vippearne i akslen skal altid vende nedad. Den opskårne side på konsollerne skal være vendt mod tændrørssiden

Begynd opstillingen fra forreste ende:

- | | | |
|--|--------------------------------|----------------------------------|
| 1) 1 forreste konsol ikke gennemboret. | 11) 1 højre vippear. | 23) 1 venstre vippear. |
| 2) 1 mellemlægsskive på 1 mm. | 12) 1 mellemlægsskive på 1 mm. | 24) 1 mellemlægsskive på 3,5 mm. |
| 3) 1 højre vippear. | 13) 1 fjeder. | 25) 1 konsol. |
| 4) 1 mellemlægsskive på 1 mm. | 14) 1 mellemlægsskive på 1 mm. | 26) 1 mellemlægsskive på 3,5 mm. |
| 5) 1 fjeder. | 15) 1 venstre vippear. | 27) 1 højre vippear. |
| 6) 1 mellemlægsskive på 1 mm. | 16) 1 afstandsør på 18,5 mm. | 28) 1 mellemlægsskive på 1 mm. |
| 7) 1 venstre vippear. | 17) 1 konsol. | 29) 1 fjeder. |
| 8) 1 mellemlægsskive på 3,5 mm. | 18) 1 afstandsør på 18,5 mm. | 30) 1 mellemlægsskive på 1 mm. |
| 9) 1 konsol. | 19) 1 højre vippear. | 31) 1 venstre vippear. |
| 10) 1 mellemlægsskive på 3,5 mm. | 20) 1 mellemlægsskive på 1 mm. | 32) 1 mellemlægsskive på 1 mm. |
| | 21) 1 fjeder. | 33) 1 konsol, gennemboret. |
| | 22) 1 mellemlægsskive på 1 mm. | |

Det er ganske fornøjeligt at montere det hele i et tyndt lag motorolie på den nye vippearmsaksel efter de fortrinlige anvisninger i den gamle bog fra 1949.

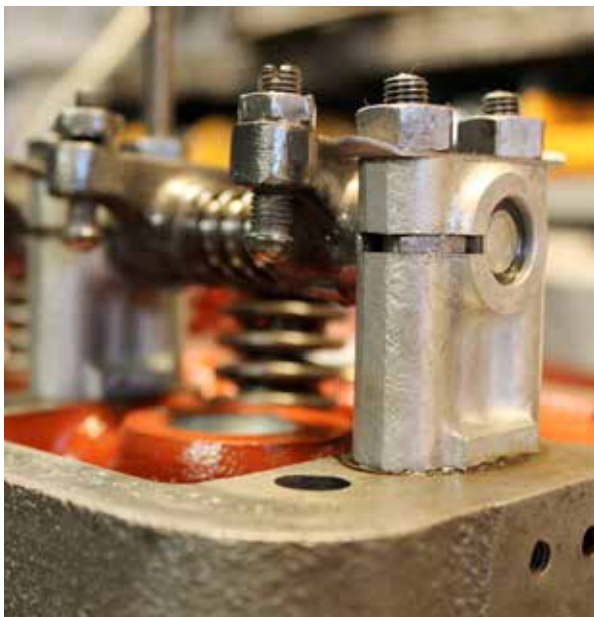
På billedet ovenfor ses også de fire afstandsringer og den hesteskoformede lås, der passer i en slids i akslen og forhindrer den i at dreje rundt.

nysamlede vippetøj, vil det meget gerne skille sig selv ad, på grund af fjedrene. Det er lidt irriterende...

Husk at få låseblinkene og afstandringene til konsollerne med nu, hvis du monterer med almindelige bolte.

Nu er vippetøjet på plads, og så gælder det om at sikre sig at afstandringene sidder rigtigt – og i den bageste konsol med olie gennemføringen, at den hesteskoformede lås er anbragt rigtigt. Se billederne på næste side. Først derefter kan du tænke på at spænde herlighederne fast. Brug momentnøgle og spænd til 1,2 kg.

Til sidst kan låseblinkene lukkes.



Her er et færdigrenoveret topstykke fra en Perfo-motor fra 1939. Blot mangler låseblikkene at blive lukket på konsollerne. Vippearmskonsollerne er her monteret med pinbolte. Indvendigt er der malet med Festinol, som er en fransk oliebestandig maling – et tilsvarende produkt blev i sin tid brugt på Citroën-fabrikken.

Her til venstre ses den gennemborede konsol, med halvmånelåsen i korrekt position, hvor den forhindrer vippearmsakslen i at flytte sig.

Til højre én af de øvrige konsoller, hvor man kan se afstandsringen. Derunder har vi et billede af et andet topstykke, hvor konsollerne er skruet fast med almindelige bolte (bemærk det flotte Citroën-logo i bolthovedet). De lange pinbolte på begge topstykker er dem, der holder ventildækslet, når det en skønne dag skal på.





Her er motoren klar til topstykket – alle støttebolte er omhyggeligt efterset og rensset før monteringen.



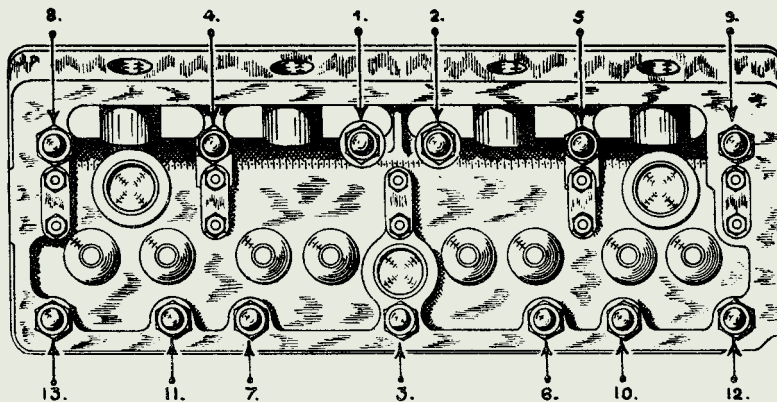
Vi viser også lige dette billede af en anden motor – så man kan se toppakningen. I dette tilfælde er af de go' e gammeldags kobber/ aspest-pakninger. De nyere typer pakninger man kan købe er ikke ringere.

Montering af topstykket på motoren

Frem til juli 1952 er topstykket monteret med støttebolte og møtrikker. I 1952 bliver det lavet om, så topstykket er spændt på med bolte med fast hoved – på motorblokken er indstøbt et V, hvilket står for "vis" = skruer på fransk. I motorblokken er der den forskel, at bolthullet er dybere, så man ikke risikerer at spænde boltene i bund.

Er det den førstnævnte udgave, skal støtteboltene monteres først. De skal være i jorden – brug aldrig bolte med

Fig. 1. - Rækkefølgen for tilspænding af topstykkets møtrikker.



ar efter rust eller polygrip-tænger. Ved monteringen skal man bruge en tapsætter, eller alternativt spænde to møtrikker kontra mod hinanden, så man kan skrue støtteboltene i.

De otte knastfølgere (se Attraction 318 side 43) smøres med motorolie og placeres i hullerne. Derefter smøres toppakningen med lidt motorolie og lægges på.

Så skal stødstængerne sættes i – gerne godt med motorolie, for så kan man mærke om de sidder rigtigt i knastfølgere. De skal ligesom klæbe sig lidt fast, så man næsten kan løfte knastfølgere ved at hive i stødstængerne.

Nu sættes topstykket på plads. Det giver sig selv, når man har støttebolte – er det med almindelige bolte skal man være opmærksom på, at både toppakningen og topstykket ligger præcist (der er ikke noget, der hjælper med at sty-

re). Sæt derefter en bolt i hver ende og fang gevindene i blokken. Derefter monteres resten af boltene – eller møtrikker med skiver under – og spændes til med fingrene. Samtidig sikrer man sig at stødstængerne kommer til at sidde rigtigt med halvskålene omkring vippearmenes kuglebolte.

Tilspænding

Topstykket skal spændes fast ad flere omgange med en momentnøgle og i den rækkefølge, der er angivet i reparationshåndbogen, som vi også har gengivet ovenfor.

Inden man begynder at spænde til, skal alle ventiljusteringsskruerne løsnes, så man sikrer at ventilerne ikke åbner sig, når man spænder topstykket på. Derefter spændes olierøret til topstykket.

Første tilspænding: 3 kg.

Anden tilspænding: 5 kg.

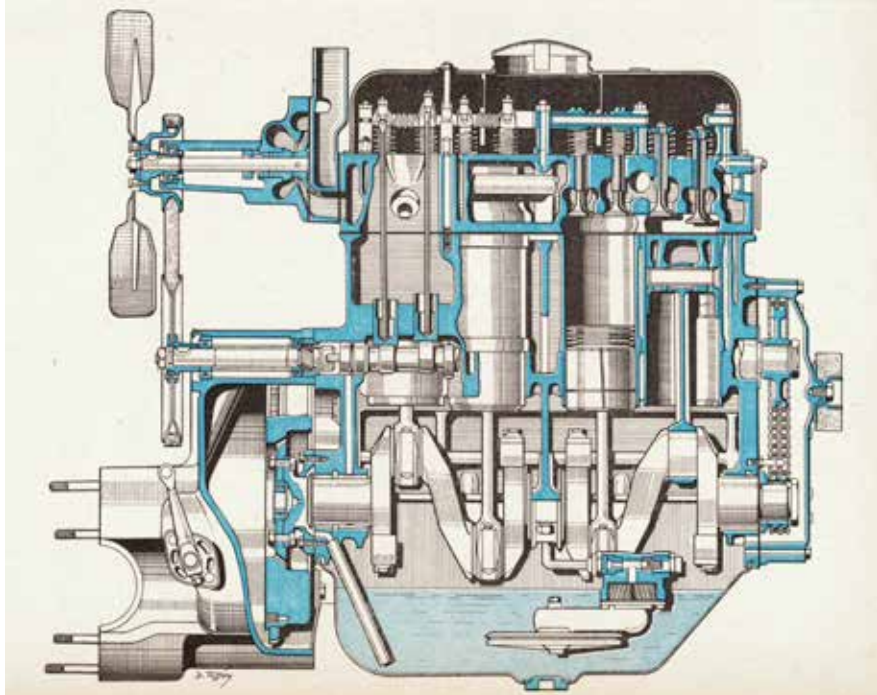
Derefter stilles ventilerne: indsugningsventilerne stilles til 0,20 og udstødningventilerne til 0,25mm.

Nu kan du ikke gøre mere før motoren har været startet. Det kræver selvfølgelig at den er samlet færdig, med manifold, karburator, olieudluftningsrør, vandhanen/proppen til kølevandet, benzinpumpe, strømfordeler, starter, vandpumpe og alt muligt andet. Alt dét skal vi nok vende tilbage til, sammen med en lille historie om indkøring af den nye friske motor.

Herfra forestiller vi os, at motoren enten sidder i bilen, eller eventuelt sidder monteret i en prøvebænk. En vigtig regel: Ingen jomfrustart uden god flaske champagne. Motoren starter selvfølgelig let og med det samme – og køres varm til driftstemperatur (kølevandet over 70 grader). Stop motoren igen, og spænd topboltene/møtrikkerne til 5 kg. igen. Derefter justeres ventilerne igen, nu til hhv. 0,15 og 0,20mm.

Du vil blive forbavset over hvor meget du kan dreje momentnøglen, når du laver denne sidste efterspænding. Der sker noget, når en nysamlet motor bliver varm, og toppakningen også giver sig! Men hold dig til de 5 kg! Især de gamle kobber/asbest-toppakninger kan ikke tåle at blive spændt for hårdt.

Hermed er du i princippet færdig med denne renovering af motoren. Vi vil snart vende tilbage med en ny artikel om renovering af vandpumpen – og forhåbentlig også snart om manifolds og andet motortilbehør.





Ventiljustering efter "9-metoden"

Justering sker ved at dreje vippearmenes kuglebolte og måle afstanden mellem ventilstammen og vippearmenes trædeflader med et søgerblad.

Er topstykket netop monteret laves først en grovjustering, idet ventilerne stilles blot stramt nok, til at alle stødstænger bliver på deres plads, og alle ventiler åbnes, når motoren drejes.

Når ventil nr. 1 er åben justeres nr. 8 (=9). Når ventil nr. 2 er åben justeres nr. 7 (=9) – og så fremdeles. Når korrekt mål er indstillet med søgerbladet sikres kuglebolten med kontramøtrikken, og målet kontrolleres igen.

Ventil nr. 1, 4, 5 og 8 er udstødningsventiler – 2, 3, 6 og 7 er indsugningsventiler.

Med tiden bliver tolerancen mindre, og for stramme ventiler kan give dårlig motorgang og kedelige skader! Justér derfor jævnlige ventilerne - hellere for ofte end for sjældent! Og hellere lidt klapren end brændte ventiler.



11 Normale – københavnertaxa fra Ringsted

Ikke mindst takket være internettet og de sociale medier bliver der ved med at dukke spændende gamle fotos op med vores biler på. Men også andre steder fra – dette billede har vi lånt af Erich Karsholt, bl.a. forfatter til to gode bøger om hhv. Renault og Mercedes i Danmark.

Vi har før set billeder af både 11 Sport, 11 Normale og ikke mindst Familiale som lillebiler, men kun få billeder eksisterer af bilerne med fuldt taxa-udstyr. Det særligt interessante ved dette foto er, at det kommer fra Ringsted Karrosserifabrik – og man kan med stor sikkerhed konkludere, at bilen er ombygget her, i overensstemmelse med de

særligt skrappe Taxa-regler for København. På billedet ses tydeligt kabineadskillelsen med såkaldt mellemrude, foruden diverse lygter, tagbagagebæreren og ventilationsindtaget på bilens tag. Bilen er helt identisk med dem i rækken på det mere kendte foto fra Scandiagade i 1949.

Af Citroëns gamle regnskabsrapporter fremgår det, at Citroën solgte 22 Normale-taxaer i 1949 og en enkelt i 1950. Herfter ville hyrevognsnævnet i København ikke give dispensation fra diverse krav om mål og klapsæder, og Citroën kom ikke tilbage på taxa-markedet før Familialerne blev genintroduceret i 1953.

-jmn.

