



TRACTION NORVÈGE har som sitt interesseområde Citroën Traction Avant type 7, 11 og 15 SIX produsert mellom 1934 og 1957. Klubben søker å oppspore, restaurere, bevare og holde i drift biler av denne typen samt å sikre tilgangen på deler til fornuftige priser til klubbens medlemmer.

#### President

Ottar Kaasa  
Kjærlighetsstien 26 C  
3682 Notodden  
Tlf.: 971 22 481  
E-post: ottar.kaasa@gmail.com

#### Visepresident

Ove Garen  
Brendsrudtoppen 21, 1385 ASKER  
Tlf.: 910 00 544  
E-post: garenove@gmail.com

#### Sekretær

Helge Guldborg  
Morskoglia 8, 3482 Tofte  
Tlf.: 916 98691  
E-post: hguldb@online.no

#### Regnskap, materialforvalter

Arve Gaupset  
Losbyveien 159, 1475 Finstadjordet  
Tlf.: 901 21 658  
E-post: agaupse@online.no

#### Styremedlem

Gudmunn Sørensen  
Høymyrmarka 189, 1391 Vollen  
Tlf.: 930 07 947  
E-post: gudmunns@gmail.com

#### Delelagersjef

Knut Larsen  
Østagsløttveien 14, 1472 Fjellhamar  
Tlf.: 67 90 08 17  
E-post: knut@rallylarsen.no

#### Redaktør

Geirmund Jor  
Øvre Lunden 7, 0598 Oslo  
Tlf.: 41 64 82 63  
E-post: geirmund.jor@fagforbundet.no

Klubben har også en Forsikringskomité som bistår medlemmene i forbindelse med LMK-forsikring.

#### Forsikringskomité

Knut Larsen  
Østagsløttvn. 14, 1472 Fjellhamar  
Tlf.: 90190514  
E-post: knut@rallylarsen.no

Nils Skarland  
Akersbakken 3 0172 OSLO  
Tlf. 938 57 892  
E-post: puuliima@gmail.com

## STYRET

Klubben drives av et styre som består av 7 medlemmer. Styret jobber med den daglige driften av klubben, økonomi, medlemsaktiviteter, informasjonsarbeid og andre saker som er aktuelle for medlemmene og deres biler. I tillegg yter enkeltmedlemmer en viktig innsats for klubben gjennom konkrete prosjektoppgaver, råd og informasjon, innlegg i klubbbladet etc.

**Klubbens delelager** er rikholdig og inneholder både nye og brukte deler til fordelaktige priser. Knut Larsen har svært god oversikt. Knut er en travel mann og tar imot bestillinger på 67 90 08 17 eller epost: knut@rallylarsen.no

Delelageret er komplettert med masse nye deler. Siden kronekursen er svak for tiden, må det påregnes at prisene på nye deler er litt høyere.

For å redusere arbeidet og mulighetene for feil ber Knut om at: Du alltid oppgir biltype og årsmodell: Feks.: 11 N 1952 (ny type). Oppgi antall av delen og postadressen din. (deler kan ikke sendes med e-post). Bestillingen samles mest mulig. Bruk gjerne prislistens betegnelser på delen (delenummer er sjelden nødvendig). Knut er glad for bestillinger på e-post, ta gjerne en telefon om du er usikker på noe.

#### Bruk bruktdelageret:

Tractionklubbens store lager av brukte deler befinner seg i Dalsbygda ved Røros. Nå etterlyser Sverre Robert Stenseth brukere av alle delene. Bruktlageret er et eldorado for alle som pusser opp eller bygger om bilene sine. På lageret ligger et ganske stort antall dører, skjermer, pansere og andre karosserideler. Sverre Robert har også motordeler som for eksempel motorblokker, girkasser osv. Er det noe du mangler, ta kontakt, så sjekker han om han kan hjelpe.

#### "Nye dører"

Sverre Robert tilbyr seg å sveise opp dører hvis det skulle være interesse for det. Hvis det skulle være behov for det, er det fortsatt noen girkasser hos Sverre Robert han kan renovere for dere. Kontakt Sverre Robert: tlf. 929 57 765 eller: sverre.robert.stenseth@roros.net

**Spesialverktøy:** Utlånes mot depositum til klubbens medlemmer. Henvend deg til Arve Gaupset, Losbyveien 159, 1475 Finstadjordet. Tlf.: 901 21 658  
E-post: agaupse@online.no

OBS: Har du spesialverktøy som tilhører klubben i garasjen eller kjelleren? Da må du sende det tilbake til Arve med en gang. Det er flere som har behov for det!!

**CITROPHILE:** Har du et tips eller en idé eller kanskje et bilde eller en artikkel kan du ta kontakt med Geirmund Jor på: geirmund.jor@fagforbundet.no eller telefon 416 48 263.

#### Se HJEMMESIDEN:

**www.traction-norvege.no**

der du finner mer informasjon, bilder, annonser og annen informasjon og tips.

#### Thor Olav Sørensen er web-redaktør.

Hvis det er noe du vil ha publisert på hjemmesiden kan du ta kontakt med Thor Olav, helst på epost: thorolavs@outlook.com. Du når ham også på telefon +47 905 99 774 utenom vanlig arbeidstid.

#### Du finner oss også på

**facebook.com/traction.norge**

**KLUBBMØTER:** Klubbmøtene har ikke fast møtested. Innkalling til hvert møte.

#### SM/DS/Traction-forumet:

Har du et teknisk spørsmål du vil diskutere, dele med andre eller få svar på kan du klikke deg inn på diskusjonsforumet for Citroënister på [www.selbeikk.com/cgi-bin/yabb/YaBB.cgi](http://www.selbeikk.com/cgi-bin/yabb/YaBB.cgi) eller via en lenke på [www.traction-norvege.no](http://www.traction-norvege.no). På "Traction-forumet" kan vi spørre hverandre til råds, motta råd og dermed skape en felles kilde til informasjon og kunnskap. Dette er et tiltak som mange klubber har satt i gang og som er blitt viktige bindeledd for mange. Problemet med en-til-en-kontakt er at den blir mellom de som har kontakten og gjenbruksverdien kan være begrenset. Ved å legge ut spørsmål og løsninger på forumet kan mange få glede av kunnskapen slik at vi på sikt vil til en viss grad kunne bidra til den kunnskapsoverføringen som trengs for at vi fortsatt skal kunne være rimelig selvhjulpne i teknisk sammenheng.

#### ANNONSER KJØP/SALG:

Medlemmene kan avvertere gratis i Citrophile. Henvend deg til sekretæren eller redaktøren. Du kan også bruke [www.traction-norvege.no](http://www.traction-norvege.no) eller andre kanaler for kjøp og salg.

#### KLUBBENS BANKKONTONR.:

7877.08.67966

#### ORGANISASJONSNR.:

912602931

#### E-postadresser:

Sekretæren synes det er mye greiere med korrekte epostadresser og ber alle som har epostadresse, har byttet eller fått ny adresse om å sende ham informasjon om dette. Send epostadressen din til: [hguldb@online.no](mailto:hguldb@online.no)

# LEDER

## VÅREN 2022

**E**tter to års nedstenging av landet og to år med lav klubbaktivitet åpner vi nå for et normalår. Et normalår over hele landet og i alle miljøer hvor Traction Avant er representert. I Nord Norge, Midt Norge, på Vestlandet, i sør og på Østlandet. Sjøl har jeg vært ute et par små turer med ny radiator montert. Blank og fin med ikke tilsmusset register. Den gamle var snart 70 år. Tynn i metallet, lekk og moden for utskifting. Den nye radiatoren ble levert fra klubbens delelager og ekspedert av Knut, lagersjefen i særklasse! Så gjenstår det å se om kjølinga på motoren nesten blir for god. Uansett har jeg montert gardin så det vil helst gå bra.

Årets første samling blir lager-treff. Deretter «Den gule pære» på Frognersætra og fransk bildag. Så går det slag i slag utover sommeren. Lignende arrangementer avvikles over hele landet hvor Citroën-ene våre er representert. Det er viktig at bilene blir brukt, og ikke «står seg i hjel». Det er viktig å vise transporthistoriske kjøretøy fram for folk. Dette har en preventiv virkning også i den kommende debatten om tilgangen til riktig bensin, debatt om bomavgifter for historiske kjøretøy m.m. Det burde ikke være så mye som hindrer oss i å komme oss på veien; Det er en glede å vise seg fram i disse vakre kjøretøyene.

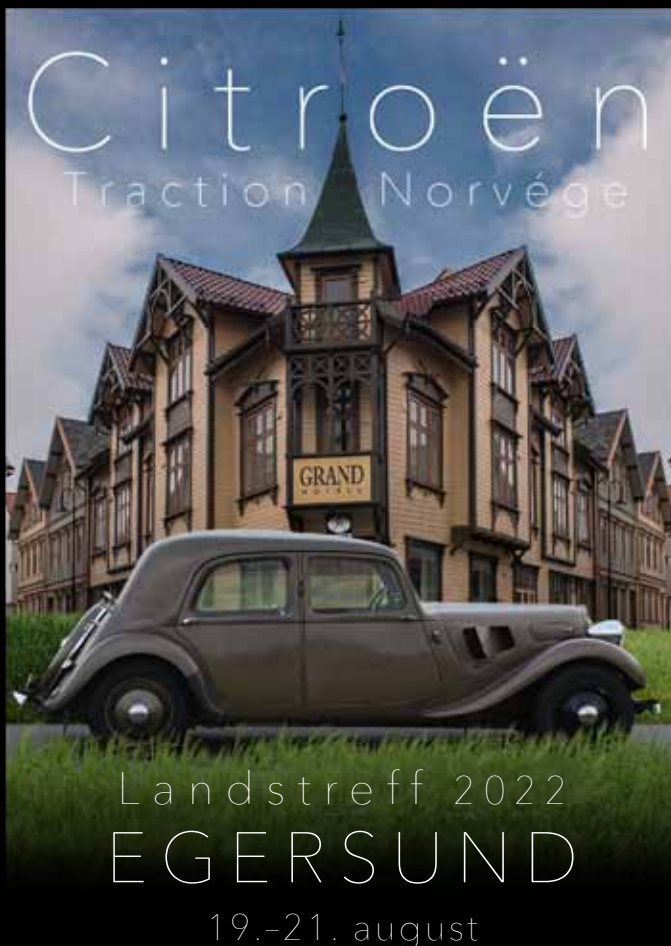


Nyt våren (når den kommer). Styret hilser alle medlemmer og Citroëneiere og ønsker en god vår fra Nordkapp til Lindesnes.

**Ottar Kaasa**  
President

## TRACTION NORVÉGE LANDSTREFF 2022

### Egersund 19.-21. august



#### Endelig har vi igjen gleden av å invitere til landstreff.

Denne gangen på Sørvestlandet, nærmere bestemt på Grand Hotell i hjertet av Egersund by. Vi håper flest mulig finner veien til landstreffet disse sensommerdagene. Vi kan love et variert program med god anledning til å nyte flott natur, kultur og ikke minst samvær med hyggelige tractionister.

Grand hotell tilbyr følgende priser:

Enkeltrom m/frokost Kr 890.- pr. døgn  
Dobbeltrum m/frokost Kr 1190.- pr. døgn  
Festmiddag Kr 595.-

#### Litt praktisk info:

Vi har satt treffavgiften til 500 kr for hver bil. Dette inkluderer 1 stk. t-skjorte, treffplate og enkel turlunsj. (Ekstra t-skjorte kan kjøpes for selvkost på treffet.)

Påmelding til Bent Inge Ask, bentingask@lyse.net, kan også nås på tlf 93091404.

#### Info i påmeldingen:

- Navn, adresse og telefonnr. og navn til alle i bilen.
- Bil: Type, årsmodell og reg. nummer.
- Antall til festmiddag lørdag.
- Størrelse t-skjorte S,M,L,XL
- Eventuelt antall ekstra t-skjorte med størrelse.

Treffavgift pålydende 500 kr betales samtidig med påmelding til konto nr. 1210 28 35156 (Citroën ds/id klubb avd. Rogaland)

Hotellrom reserveres direkte til hotellet på tlf +47 51496067 eller booking@grand-egersund.no (Referansenr. 202317)

Mer informasjon om treffet kommer.  
Med hilsen fra treffkomitéen 2022 Egersund.



# TRACTION NORVÈGE

# 50 år!



Til Jubileumsmøtet 25. november 2021 i Hokksund, på dagen 50 år etter oppstartsmøtet av Traction Norvège, ble vi bedt om å fortelle om hvordan klubben kom i stand og om de første årene i klubben. Vi har derfor snakket med andre «gamlinger» og samlet sammen noen bilder og stoff som vi her gir utdrag fra.

AV AUDUN JAHREN OG VEBJØRN RUUD





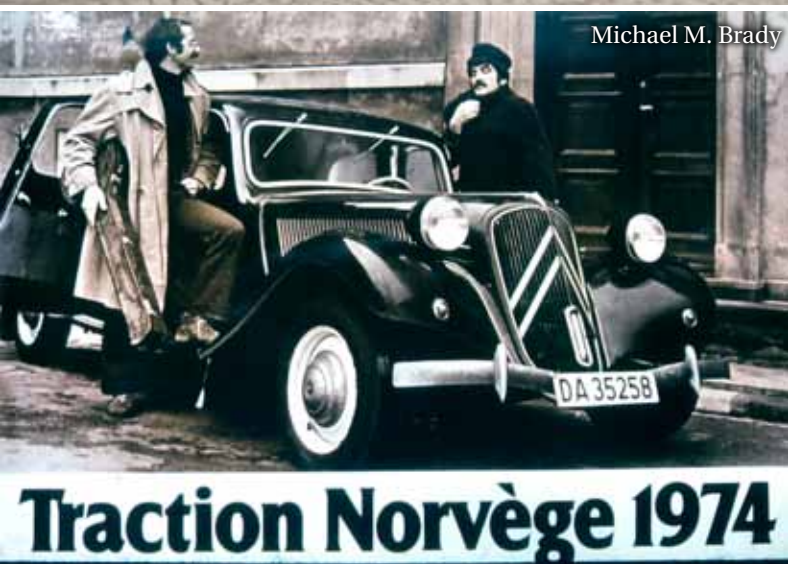
Opplevde  
trafikkork i  
Silkeborg med  
bare Trac-  
tioner!



Traction-  
skvadron klar  
for utrykning!  
Oslo 1974.



Michael M. Brady



*Fortsettelse følger i neste nr.*



# Varför väcker Citroën så **STARKA KÄNSLOR?**

AV PER  
ÅHLSTRÖM

Lefebvre arbetade vidare på det här sättet med ett antal andra projekt, varav ytterligare tre fått samma status som Traction Avant som franska national-symboler och exempel på nytänkande.

Det är 2CV

Det är HY

Och det är DS

Alla värda sina egna separatutställningar och sina egna historieskrivningar. Och alla skapade under ledning av André Lefebvre

För den som är intresserad av ledarskapsfrågor och gruppdynamik är detta fascinerande, eftersom André Lefebvre aldrig var chef för Citroëns utvecklingsavdelning i formell mening. Han attesterade inga räkningar. Han anställde inte och han avskedade inte personal. Enligt hans medarbetare så ledde han enbart i kraft av sin kreativitet och sin naturliga auktoritet. Den som inte hängde med i idéflödet och snabbt förstod vad Lefebvre hade i sinnet blev inte långvarig på jobbet. De som tänkte likt Lefebvre, som sa ja och nej och kunde förklara varför, älskade däremot sitt arbete och blev kvar i årtionden.

Citroën hade uppenbarligen en företagsledning som förstod hur man måste hantera en extremt kreativ och udda person, som var besatt av teknik och utveckling och totalt ointresserad av status och karriärplaner.

Och företaget fick mångfalt igen av Lefebvre. Även om många Citroën-handlare säkert är tacksamma för att många av hans idéer stoppades och fick stanna på pappers- eller prototypstadiet.



Citroën  
HZ 850 från  
1954.



DS 19 från  
1958.



Citroën  
B425, alltså en  
2 CV från 1955.

Det hade nog inte varit lätt att sälja La Coccinelle, Nyckelpigan, som skulle transportera sex personer i 100 km/tim med en liten luftkyld boxermotor från 2 CV. Extrem strömlinjeform och extremt låg vikt skulle åstadkomma underverk. Än svårare hade det nog varit att sälja en bil utan vindruta, där strömlinjeformen och det lufttryck som fartvinden skapade i kupén, skulle hålla regnet borta.

Och de handlare som hade svårt med servicen av DS-modellerna var nog glada att Lefebvre och hans hydraulikspecialist Paul Magès inte fick igenom att även vindrutetorkare och fönsterhissar skulle drivas med hydraulik.

För den som är intresserad av ledarskap är det också givande att konstatera hur bra det gick så länge idésprutan och entreprenören André Citroën hade organisatören och realisten Jean-Marie



Jean-Marie Haardt.



Flygbild över Citroëns fabrik vid Quai de Javel efter ombyggnaden inför tillverkningen av Traction Avant. Den invigdes 8 oktober 1933. Foto Citroën.

Haardt vid sin sida. Hela 20-talet gick det lysande för radarparet Citroën-Haardt. Men sedan Haardt avlidit i lunginflammation 1931 på väg hem från ett långreseprojekt i krigsherrarnas Kina, så dröjde det bara tre år innan Citroën gick i konkurs. Av detta kan man lära sig att det är viktigt med både chanstagning och försiktighet, med både djärva satsningar och kalla kalkyler.

#### INVESTERING IN I DÖDEN

Det som knäckte André Citroën var hans vilda satsning på just den bil vi har framför oss, kombinerat med att han rev sin gamla fabrik och byggde en ny, under löpande produktion, på sex månader. 40 år senare tog det nio månader att riva fabriken efter att produktionen upphört.

Citroëns uppgång och fall används än i dag som exempel i den franska undervisningen i företagsekonomi. André Citroën investerade helt enkelt ihjäl sitt företag. Ett klassiskt misstag. Och 1935 dog han i cancer 55 år gammal och vanhedrad. Hans livsverk, bilmärket Citroën, räddades till eftervärlden av bröderna Michelin, som tog över Citroën efter att inte ha fått betalt för däckerna på sju år.

Den företagsledare de tillsatte, Pierre Boulanger, förstod genialiteten hos det konstruktörsteam som André Citroën byggt upp. Han förstod det geniala i Traction Avant och satsade betydande belopp på att rätta till alla problem. Det var Boulanger som beställde 2 CV – en bil som kan transportera en fransk bondefamilj i 60 km/tim och som samtidigt kan transportera bondens ägg över en åker utan att de går sönder. Det var Boulanger som beställde DS – den bil som bar Citroën från 1955 till 1975.

Att André Lefebvre kunde fortsätta att sätta sin prägel på Citroëns konstruktioner från 1933 till långt efter sin död 1964, är i hög grad Pierre Boulangers förtjänst.

Vi som samlar på Traction Avant är djupt tacksamma mot André Citroën, Gabriel Voisin, André Lefebvre, Pierre Boulanger och alla andra som bidragit till bilens existens. Inte bara för att de byggt en spännande bil, utan främst för att de visat oss på ett annorlunda sätt att tänka. Att de visat hur man kan komma före alla andra genom att vara trogen sina mål, men ständigt ifrågasätta det traditionella sättet att arbeta.

#### TACK!

Men vi är också tacksamma för att vi kunnat lära av deras tillkortakommanden, att vi av deras misslyckanden kunnat lära oss att göra färdigt det vi håller på med innan vi går vidare, att vi kunnat lära oss att inte vara överoptimistiska, att vi kunnat lära oss vikten av att göra realistiska affärs- och tidsplaner.

De heta känslor som väcks av Citroën tror jag kan förklaras av den historia jag berättat här. Det finns alltid människor som känner sig utmanade av nytänkande. Likaväl som det finns andra som blir utmanade av att en provokatör anpassar sig till majoriteten.

En del av Citroëns utmanande idéer har i dag blivit allmängods. Framhjulsdrift och bränsleekonomi står idag överst i nästan alla biltillverkares kravspecifikationer. Att föraren ska kunna nå alla vitala knappar och reglage med fingertopparna är en självklarhet.

Andra av Citroëns idéer har man – tack och lov – fått behålla nästan för sig själva. Det är därför bara Citroënister och Rolls-Royce-ägare som får njuta av den gashydrauliska fjädringen.

Och åter andra idéer har Citroën fått överge. Den utmärkta Diravi-styrningen är borta. Borta är det vänliga biltänket bakom 2CV. Borta är nyttotänket bakom H-skåpet.

Den bilfabrik som vill överleva i dagens konkurrens måste ha rätt blandning av originalitet och marknadsanpassning. För oss som gillar Citroën framstår det egentligen som ett herrans under att en bilfabrik fortfarande kan vara så pass annorlunda som Citroën och samtidigt vara framgångsrik på marknaden.

Den banbrytande bilen, Traction Avant, var nära att orsaka Citroëns undergång. Men den innehöll samtidigt fröet till en framgångssaga som pågår än i dag, 87 år senare.

Det är inte konstigt att den väcker starka känslor.



Citroën C10 1956 med smeknamnet la Coccinelle, nyckelpigan. Foto Citroën Communication.



# Er Tractionen tung på rattet?

## BESKRIVELSEN GJELDER 11CV

AV KNUT LARSEN

Det var i alle fall min!

**D**a jeg var i Frankrike i høst, så kjørte jeg Gunnar Høgenhaugs cabriolet, og merket straks at denne var langt lettere i styringen enn min er. Dette gjorde at operasjon forstilling ble igangsatt, med å bytte mansjetter på opphengskulene og gjøre et forsøk på å justere caster-vinkelen (tenk deg hellingen på forgaffelen på en sykkel). Om denne vinkelen er for stor (gaffelen for skrå) blir styringen tung, og opprettingen til rett frem for sterk. Til denne jobben trenger du et verktøy, og det geniale er at du kan lage dette selv, etter tegningen i Rep-håndboken på plansje 91, som følger vedlagt her. Du behøver ikke være verktøymaker for å lage dette, du trenger bare litt 3 mm tykk aluminiumsplate, en bit hyssing og et lodd (f.eks. en litt tung mutter).

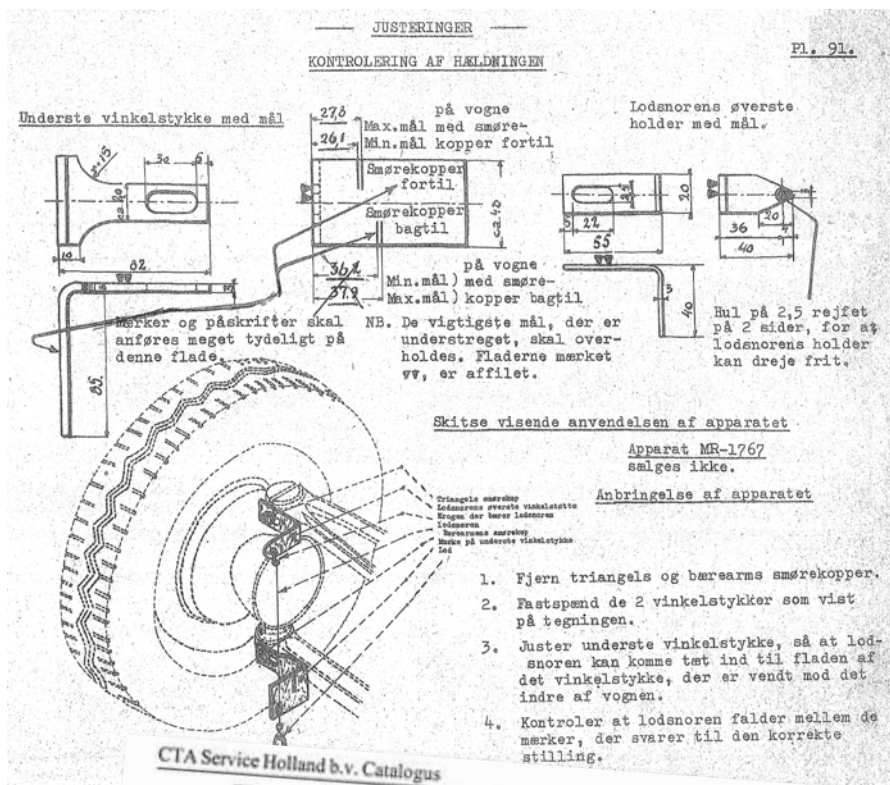
Plasser bilen på et plant underlag. Demontér smøreniplene til øvre og nedre opphengskule og monter de to platevinklens som beskrevet på tegningen med de samme. Justeringen foregår ved å skru øvre triangelsarmsaksel frem eller tilbake ved å skru akselen fremover eller bakover (gjenget), så loddesnoren treffer hakket som du har laget i den nedre platevinkelen. For å skru på akselen må du løsne de to boltene/mutterne (17 mm hode) som låser triangelsarmsakselen (del 426.569). Husk å feste disse etter utført justering! Castervinkelen bør nå være akseptabelt bra, og i mitt tilfelle gjorde dette underverket. Styringen ble lett og fin, og mine etterhvert ikke for bra armer får heretter mindre belastning. ☺

Grunnen til at dette var så feil, er nok at jeg for mange år siden (35?) byttet messingforingene på triangelsarmsakselen. Kunnskapen om geometrien i forstillingen var den gang ikke eksisterende, så det ble som det ble..... Mange andre biler har nok fått den samme behandlingen av ukyndige «mekanikere» som min bil, så nå vet du hva du kan gjøre med det! Da sparer du kanskje utgifter til servostyring...

At opphengskulene er riktig justert og godt smurt er selvfølgelig også viktig. Bruk også gjerne 2 bar trykk i dekkene, dette hjelper også. På tegningen står det oppgitt et mål for «smørekopper bagtil». Jeg vet ikke hva dette er til, alle Tractioner som jeg kjenner har dem på forsiden, så bruk dette målet!

Om du vil ha tallene, kan du se på plansjen med de tekniske dataene til høyre.

Knut



| Technical data: Citroen 11BL /BN |                                                                      |                                           |                                              |
|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------------------------|
| <b>ENGINE</b>                    |                                                                      | <b>FUEL SYSTEM</b>                        |                                              |
| Power, perfr./11D:               | 56 / 63 pk 3800 rpm                                                  | Carburetor, make and type:                | * Solex 35 FPAI.                             |
| Compression ratio:               | 6,2:1                                                                | Fuel pump, make and type:                 | * Solex 32 PHBC.                             |
| Compression:                     | 7,7 kg/cm <sup>2</sup>                                               | Pump pressure:                            | * Zanith 32 IN.                              |
| Torque:                          | 12,2 kgm / 2000 cm                                                   |                                           | * AC * SEV * GUIOT.                          |
| Cylinder diameter:               | 78 mm                                                                |                                           | 0,15 atm.                                    |
| Stroke:                          | 100 mm                                                               | <b>ALTERNATOR</b>                         |                                              |
| Cylinders:                       | 4 in line                                                            | Voltage Regulator, make and type:         | * Ducellier, * Citroën.                      |
| Cylinder volume:                 | 1,911 liter                                                          | Cutting in voltage:                       | 6,2 - 7,2 Volt.                              |
| Main bearing seat bore:          | 58,01 ± 0,025 mm                                                     | Cutting out voltage:                      | 7,2 Volt.                                    |
| <b>PISTONS</b>                   |                                                                      | Volt:                                     | 6 Volt.                                      |
| Material:                        | Aluminium alloy.                                                     | Polarity:                                 | Negative ground.                             |
| Play piston-liner:               | 0,06-0,08 mm                                                         | <b>LUBRICATION SYSTEM</b>                 |                                              |
| Gudgeon pin diam:                | 20 mm                                                                | Oil pressure hot:                         | 2 - 2,5 atm @ 500 - 750 rpm                  |
| Pin play:                        | 0,10-0,15 mm                                                         | <b>FRONT AXLE ALIGNMENT</b>               |                                              |
| Gudgeon pin grip:                | 2 / 3 compression                                                    | Castor:                                   | 1° ± 5'                                      |
| Piston ring gap:                 | 2 oil rings compression: 0,15 - 0,20 mm. oil scrape: 0,07 - 0,10 mm. | Camber:                                   | 1/8° ± 1/4                                   |
| <b>CYLINDER LINING</b>           |                                                                      | Toe out:                                  | 0 - 2 mm.                                    |
| Position compared to engine:     | 0,05 - 0,10 mm above engine                                          | Wheelbase:                                | 291 cm.                                      |
| <b>CONNECTING RODS</b>           |                                                                      | Tire dia: 11 cv.                          | 165 x 400, Michelin X                        |
| Radial play:                     | 0,05 - 0,06 mm                                                       | 15 cv.                                    | 185 x 400, Michelin X                        |
| Axial play:                      | 0,10 - 0,15 mm                                                       | Tire pressure: 2 psi (4 psi+)             | front: 1,7(2,0) back: 1,9(2,2)               |
| Bearing house size 11D:          | 51,585-51,600 mm                                                     | Chassis height: front / back BL/BN        | front: 295 mm back: 285-295 mm               |
| <b>CRANKSHAFT</b>                |                                                                      | <b>FEETBRAKE</b>                          |                                              |
| Mailtaring crank pin:            | 50,00 mm. std.                                                       | Brakedrum diameter:                       | back: 255 mm. ± 2 mm. front: 305 mm. ± 2 mm. |
| Connecting rod crank pin:        | 47,990-48,000 mm. std.                                               | <b>LENGTH OF BRAKELINING</b>              |                                              |
| Main bearing rod radial play:    | 0,04 - 0,06 mm                                                       | Front primary:                            | 287 mm.                                      |
| Connecting rod radial play:      | 0,10-0,15 mm.                                                        | Front secondary:                          | 142 mm.                                      |
| Point of measure (axial play):   | rear bearing (at transmission chain)                                 | Back primary:                             | 142 mm.                                      |
| <b>VALVES</b>                    |                                                                      | Back secondary:                           | 127 mm.                                      |
| Valve clearance (11D):           | Inlet 0,15 (0,20) mm. hot Exhaust 0,20 (0,25) mm. hot                | Width brakelining:                        | 35 mm.                                       |
| Valve seat angle:                | 30 degrees Inlet / Exhaust                                           | Thickness brakelining:                    | 5 mm.                                        |
| Valve spring tension:            | Free length:                                                         | <b>TIGHTEN TORQUES</b>                    |                                              |
| @ 16 kg. load:                   | 43 mm.                                                               | Cylinder head bolts (HY/ID):              | 5 kgm / 50 Nm (8 kgm / 60 Nm)                |
| @ 9 kg. load:                    | 27 mm.                                                               | Connecting Rods Perfo (11D):              | 4 kgm / 40 Nm (5 kgm / 50 Nm)                |
| Valve spring tension:            | Free length:                                                         | Main bearing caps (HY/ID):                | 7 kgm / 70 Nm (10 kgm / 100 Nm)              |
| @ 30 kg. load:                   | 46,5 mm.                                                             | Manifold nuts:                            | 2 kgm / 20 Nm                                |
| @ 15 kg. load:                   | 29 mm.                                                               | Brakedrum nut, front:                     | 30 kgm / 300 Nm                              |
| <b>VALVE TIMING</b>              |                                                                      | Trackrod nut, upper + lower:              | 7 kgm / 70 Nm                                |
| Inlet opens:                     | 3° BTDC (top dead center)                                            | <b>VOLUMES</b>                            |                                              |
| Inlet closes:                    | 45° ABDC (after bottom dead center)                                  | Engine oil:                               | 4,5 liter                                    |
| Exhaust opens:                   | 45° BBDC (before bottom dead center)                                 | Oil type winter:                          | SAE 20 / 20w50                               |
| Exhaust closes:                  | 11° ATDC (after top dead center)                                     | Oil type summer:                          | SAE 30 / 20w50                               |
| <b>IGNITION</b>                  |                                                                      | Gearbox transmission:                     | 2 liter                                      |
| Spark plugs, make and type:      | Marchal 5N, BERU 14-6BU, Champion H10, K.L.G. F50                    | Oil type:                                 | Hypod SAE 90, GL4                            |
| Electrod gap (11D):              | 0,5 - 0,6 mm (0,6 - 0,7 mm) <i>Nein! 0,6 ± 0,5</i>                   | Cooling system: 11BL/11BN                 | 7,5 / 8 liter                                |
| <b>DISTRIBUTOR</b>               |                                                                      | Fuel tank: 11BL/11BN                      | 45 / 50 liter                                |
| Mark and type:                   | *REV *R.B. *DUCELLIER                                                | <b>MEASUREMENTS, EXTERIOR</b>             |                                              |
| Point gap:                       | 0,45 - 0,55 mm.                                                      | Wheelbase BL / BN                         | 2,91 mtr / 3,09 mtr                          |
| Distributor advance:             | 1° BTDC                                                              | Total length BL / BN                      | 4,45 mtr / 4,65 mtr                          |
| Max. advance overrall:           | 24° @ 3200 rpm                                                       | Total width BL / BN                       | 1,67 mtr / 1,80 mtr                          |
| Vacuum:                          | 1 - 2 - 4 - 2.                                                       | <b>TIGHTEN SEQUENCE CYLINDERHEAD 11cv</b> |                                              |
| Ignition sequence:               | Flywheel, (from in clutchhouse, left side)                           |                                           |                                              |
| Where to set timing:             | Flywheel, (from in clutchhouse, left side)                           | waterpomp                                 |                                              |

# Sekretærens 11BL-37

## FREMDRIFTSRAPPORT

Interiøret er nesten ferdig-montert. Det elektriske bakfra frem til torpedoveggen er nesten ferdig.

Nå er det motor-montasjen som har startet.

Fikk tilbake to klargjorte veiveakslar ++ fra Sarpborg Motorverksted. Nå er det firmaet historie. Nedlagt.... Heldigvis rakk jeg å få gjort jobben der og mine deler hjem.

Nå må vi finne andre steder å slipe/balansere/maskinere for våre motoroverhaling.

Har gått gjennom en del teknisk litteratur om motoroverhaling, og gjør derfor en del modifiseringer.

To tips fra litteraturen (tekniske forbedringer fra Citroën) ble gjennomført.

På CTA's hjemmeside ligger det mye overhalingsinformasjon. På danskeklubbens hjemmeside ligger det også mye kunnskap.

Fra CTA Peter Larsson var det distribuert en del tidligere artikler fra svenkeklubbens B11-bladet (Erik Strømfors), og fra en artikkelserie fra danskeklubbens Attraction (Torsten Viig).

For å sentrere tetningslokket på rammelagerskålen ble det lagt inn et 0,1 mm tykt sjims. Se ill.

Dette står omtalt i den franske verkstedhandboken fra 1954, men ikke i den danske fra 1949.

Tractionen har generelt en kjøle-kapasitets-begrensning, spesielt på Sport'en, hvor radiatoren er mindre. En ren/ny radiator og et vannfordelingsrør i topplokket som er i orden, vil hjelpe. De siste modellene hadde en forbedret vannpumpe. Pumpehjul-diameteren ble økt fra Ø 70 mm til Ø 80 mm, og det gir økt kapasitet (vannmengde og løftehøyde / trykk). (30-40% større kjølevannsmengde hjelper på kjølingen).

Jeg har en ny typepumpe, som er overhølet, og jeg modifiserte/bygget om en gammel type til stort pumpehjul og med moderne lagring/tetning, med den gamle typens utseende. Da er kapasiteten lik på begge.

To topplokk er gjennomgått, det ene fikk nytt vannfordelingsrør og nye ventilstyringer, det andre fikk nytt vannfordelingsrør.

Lett planing av topplokkene og nye ventiler i nypresede/innslipte ventilseter. For ventilmessingen var Oddvar Pålerud god å ha. Han har både brotsj for finjustering av styringene og ventilsetefreser.

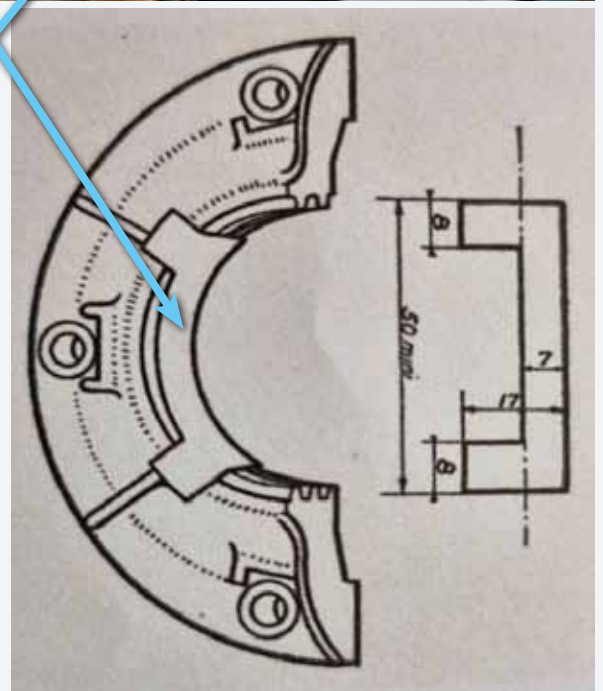
Olje-dreneringsrøret fra rammelageret ned i bunnpanna, er kuttet ca. 30 mm, og har i tillegg noen hull for bedre drenering.

Har nå lagt klar nye sylindere med pakninger, balanserte stempler/råder/nye lagerskåler, og en moderne clutch ligger nå klar for montasje.

Like optimistisk som tidligere med fremdriften.



Innjustering av rammelager-tetning på clutch-side. 0,1 mm tykkelse, (kan f.eks være en plate fra en brusboks).



Drenerings-røret fra lageret på clutch-siden. Kuttet 30 mm og boret 4 hull, ca. Ø 5 mm.

