



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

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

Visepresident

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

Sekretær

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

Regnskap, materialforvalter

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

Styremedlem

Jorid Kobæk Larsen
E-post: kobek1971@gmail.com

Delelagersjef

Knut Larsen
Østtagløttveien 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
Østtagløttvn. 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 prislister 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.selvekk.com/cgi-bin/yabb/YaBB.cgi eller via en lenke på 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 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: hguldbe@online.no

LEDER

ENDA EN VINTER PÅ GANG

Mange av oss har nå parkert bilen for vinteren og det er litt vemodig. Det har vært mange fine turer i løpet av 2022 og forhåpentligvis mange bilder også som vi kan nyte i vinterperioden til vi igjen kan ta bilen ut til våren. Vintermånedene brukes også til forberedelse av vedlikehold eller planlagte forbedringer. Klubben har et velassortert delerlager med mange nye deler tilgjengelig.

Hyggelig å motta e-poster fra dere som har biler under restaurering med bilder som viser hvor langt dere har kommet. Tekniske spørsmål mottar vi også og vi hjelper gjerne hverandre.

Styret er i gang med planlegging av neste års aktiviteter hvor sommertreffet 2023 er det viktigste. Sekretæren vil sende ut bulletiner på e-post om aktivitetene fremover. Det jobbes også med hjemmesiden til klubben vår.



Takker alle «Tractionister» for en flott sesong og håper flest mulig av dere møter opp på møtene våre i løpet av vinteren.

Gudmunn Sørensen,
President

Sommertreff 2023

Hold av datoen! Rydd i kalenderen! Begynn å spare!

Neste års sommertreff blir ved Hunderfossen litt nord for Lillehammer.



Datoen for treffet blir 1.–3. september,
altså litt seinere enn vi pleier.

Arrangementskomiteen ber oss om å sette av datoen og begynne å spare.

Alle detaljer for treffet er foreløpig ikke klare, men treffet vil i hovedsak følge samme opplegget som vi er vant med.





Slik skulle dashbordet sett ut med den automatiske girkassen. Spaken til venstre for speedometeret styrte girkassen med forover – fri – revers elektrisk. Altså ingen girspak.

Frityrkokeren

– den mystiske automatkassen

Det finnes svært lite dokumentasjon og bilder som gjelder den automatiske girkassen var tenkt å sitte i Citroëns banebrytende nye bil som skulle introduseres i 1934 – Traction Avant. Men Bengt Dieden har gravd i den informasjon som tross alt finnes, har lagt bitene sammen, og kan nå presentere en beskrivelse av et stykke teknikkhistorie som er sterkt forbundet med André Citroën.

TEKST AV BENGT DIEDEN I AUTO GËNIAL, SVENSKA CITROËNKLUBBEN.

TRACTION AVANT var på flere måter mer avansert når den kom 1934 enn hva Citroën DS19 var drøyt 20 år senere. Selvbærende helstålkarosseri er en selvfølge i dag, men var en sensasjon da. Lavt tyngdepunkt, individuelt hjuloppheng og torsjonsfjærer var science fiksjon for en standardbil, men rosinen i pølsa fikk vi aldri smake, den helautomatiske girkassen.

André Citroën hadde bra nese for å finne dyktige og flinke medarbeidere. Selv var han ikke hverken dyktig eller særlig interessert i bilens teknikk i seg selv, men å finne egne løsninger, gjerne forbundet med risiko, lokket ham. Traction Avant var bilen som skulle gjøre ham u dødelig og sette firmaet i høysetet innen nyskaping, trodde han. På sett og vis var dette sant men også helt feil. Uten Traction Avant hadde varemerket Citroën neppe eksistert i dag. Det hadde nok, som mange andre franske bilprodusenter, forsvunnet og blitt et kapittel i bilhistorien. Traction Avant har gjort merket viden berømt og på sett og vis u dødelig selv om han fikk sette livet til i fødselsveene til den nye bilen.

DET VAR PÅKREVET MED ET GODT MOTOR-ØRE

Datidens biler hadde oftest en tungarbeidet, usynkronisert girkasse, som krevde et visst motor-øre for å handtere.



På gulvet finnes det bare to pedaler: gass og brems.



En forseriebil, med girspak som har omvendte gir-plasseringer, der hvor den elektriske girvelgeren ha sittet. Se bilde 1.

Noe slikt hadde ikke André Citroën som derfor aldri ble bra på å kjøre bil. Dette var antakelig grunnen til at han aldri tok noe førerkort, noe som selvfølgelig var direkte flaut for en av verdens store bilfabrikanter. Jeg gjetter at dette var forklaringen på det store personlige engasjementet for girkassen på Traction Avant. I sitt sosiale nettverk hadde han blitt bekjent med den formuende og noe egensindige ingeniøren Dimitri Sensaud de Lavaud. Denne ingeniøren hadde gjort seg kjent blant annet for allerede på 20-tallet å ha konstruert en automatisk girkasse med hevarmer, som ikke ble noen suksess. Nå hadde han dog konstruert en revolusjonerende

girkasse som arbeidet ved hjelp av en turbin. André var lutter øre.

Allerede på begynnelsen av sommeren 1930 ble de første skritt for å diskutere bruk av en slik girkasse i Citroëns forskjellige modeller. Dette resulterte i en prøveserie, der «Turbinen» som den kaltes, ble installert i en Rosalie, og alt syntes å fungere bra. Den store premieren for girkassen skulle dog bli i Traction Avant som var under utvikling. André Citroën så frem mot å sjokkere verden med Traction Avant – en bil med bare to pedaler og uten girspak. Girvelgeren besto av en strømbryter på dashbordet, med posisjonene frem, revers og nøytral.

Transmisjonen besto altså av en hydraulisk momentomformer og en girkasse som ble styrt av elektromagneter og releer. Motoren drev det ene turbinhjulet, og det andre var tilsluttet «le relais» som girkassen kaltes. Dette var så tilsluttet direkte til den utgående akselen og forhjulene. Når motorturtallet økte, begynte turbinen å drive forhjulene i den retning som «le relais» bestemte. Ved ca. 40 km/t ble turbinen koplet forbi, i det som vi i dag kaller «lockup», og fungerte på samme måte. Fra den hastigheten drev motoren hjulene direkte gjennom en utveksling for å nå toppfarten ved motorens maksimale effekt. Enkelt, smidig og funksjonelt. Men bare så lenge en kjørte på plan vei.

HER FÅR TRANSMISJONEN SITT ØKENAVN.

I en oppoverbakke orket ikke den lille motoren i «7» på 32 Hk å drive på direktegiret, og kraften ble da overført til turbinen. Det fungerte bra om oppoverbakken var kort, men ved lengere stigninger måtte turbinen jobbe hardt da turbinhjulene fikk ulik hastighet. Den indre friksjonen i oljen gjorde at temperaturen steg. Når dette skjedde ble oljen tynn og turbinen sluret enda mer. Når oljen nådde 150 grader, opphørte drivningen helt, så bilen stoppet og oljerøyken sto ut av motorrommet. Kallenavnet «frityrkokeren» var født, og fulgte konstruksjonen så lenge den levde.

Automatkassen var André Citroëns «baby» og han ville ikke høre noe om at den hadde problemer. Medarbeiderne visste om problemene, men ingen våget å fortelle sannheten til «le Patron». Visstnok var det den nære medarbeideren Charles Brull som mannen seg opp til å gå inn til Citroën og fortelle hvordan det lå an. André skal da ha beskyldt Brull for å være full, men fikk da et kjapt svar: «Ja, jeg er beruset, men min berusing er ikke så alvorlig som Deres». Citroën forsto til slutt at frityrkokeren måtte stoppes. Han skal ha tilkalt Sensaud de Lavaud og sagt: «De er et uhederlig menneske».

De Lavaud hadde naturligvis innsett den opprinnelige girkassens begrensninger med bare et gir fremover, og hadde derfor forberedt en variant med flere gir forover. Da skulle utvekslingene kunne velges for enten bedre bakkeegenskaper eller for å senke motorturtallet ved høyere hastighet. Girkassen (le relais) var nemlig også forberedt for «22»-modellen med V8-motor.

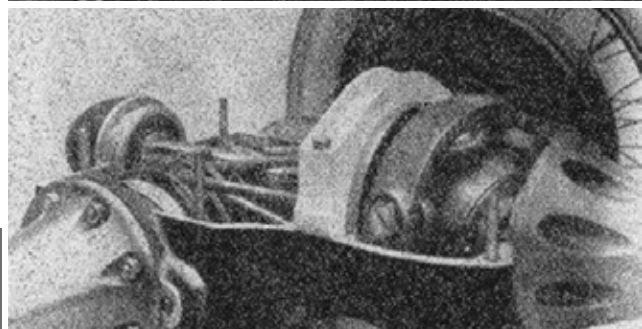
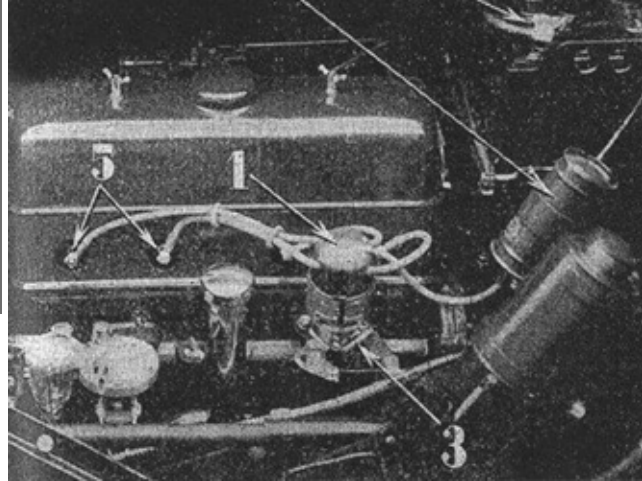
NY GIRKASSE KONSTRUERT I ALL HAST
Hittil var prøvekjøringene med TA prøvekjørt med en 3-trinns girkasse fra C4, men denne var for klumpete for å brukes i den nye bilen. I full fart var de nå tvungne til å konstruere en ny mekanisk girkasse i det samme huset

→ Det eneste kjente bildet av motorrommet slik som det skulle se ut med automatkassen, uten «Lefebvres Eiffeltårn» altså den mekaniske giroverføringen.

↓ Et unikt bilde av drivlinjen med automatkassen. Denne har også den tidlige «moteur flottant» uten sidestøttene på motorblokkens sider.



→ Bakakselen fra en Voisin fra 1923, med den første versjonen av de Lavauds forsøk på automatisk kraftoverføring i bakakselen.



som «le relais» var plassert. Konstruksjonsavdelingen skal ha klart dette på 2 uker. Oppgaven var ikke så enkel, for girkassen var plassert foran motoren, og motorpanseret for lavt til at giroverføringene kunne passere over motoren. Konstruksjonen som ble bygget ble lenge kalt for Lefebvres Eiffeltårn, men det fungerte, og hang med helt til produksjonen sluttet i 1957.

Hadde Sensaud de Lavaud gjort en dårlig konstruksjon? Både ja og nei. Hans girkasse ble ansett for å være to-trinns, men en tre-trinns versjon var også planlagt. De to girene besto imidlertid av et gir fremover og ett bakover. Den kan derved sies å ha ett gir. Dette var problemet – den avhang for mye på turbinen. Den sterkere 6-sylinder-motoren i Rosalie klarte dette langt bedre, da den hadde langt kraftigere dreiemoment. Den lille 1,3 liters motoren i 7A var helt enkelt for svak. Kanskje kunne den 3-girs modellen klart seg bedre, men de kom ikke så langt. Citroën hadde kniven på strupen økonomisk, og ville ha ut bilen så snart som bare mulig.

GIRKASSEN EMIGRERER

Sensaud de Lavaud tok konstruksjonen med seg til USA og tok patent på den der. Det er nærmest umulig å følge sporene der, men det skulle ikke forundre meg om den ligger til grunn for General Motors første automatkasse Hydramatic, som introduseres i 1939. Nå hadde man innsett at flere gir behøvdes, og dette løstes med planetgir, og dessuten ble oljekjølert monteret.

I historiens bakspeil ser vi hvordan Citroën mislykkedes med den automatiske girkassen i Traction Avant. Med DS 19 kom et nytt konsept fra franskmennene. De hadde nok innsett at den amerikanske automatkassen fremdeles

konsumerte for mye energi og laget i stedet en hydromekanisk girkasse som ligger til grunn for de dobbelclutchkasser som mange biler anvender i dag. Men hvor mange tenker på at idéen til denne faktisk ble født i Rue de Théâtre i Paris for 90 år siden?

ETTERORD fra oversetter av artikkelen i Auto Gëniäl, Knut Larsen:

Det er nok i tillegg noen elementer som kan ha bidratt til at prosjektet strandet, og et viktig element er at konstruksjonsavdelingen, med André Lefebvre i spissen var svært overarbeidet med å få den nye bilen klar for produksjon. Alle skjønte nok at det brant et blått lys for fabrikken om ikke den nye bilen kom i salg. Da sjefen kom med dette prosjektet i tillegg til alt det andre, gjorde helt sikkert at automatkassen ble dråpen som fikk konstruksjonsavdelingen til å stritte imot dette, som kom i tillegg til masse annet. At automatkassen kom fra en utenforstående oppfinner, gjorde sikkert ikke saken bedre. De hadde jo allerede problemer nok med en annen i samme kategori: Gregoire, som hadde tullet det til med drivakslene, noe Lefebvre også måtte rydde opp i. Man kan nok også si at situasjonen kanskje kunne vært bedre om den langt kraftigere 1,9-liters motoren fra 11Sport (11AL) hadde sittet i Tractionen fra start. André Citroëns helse var jo heller ikke på topp, han døde i 1935 av magekreft. Dette er saker vi aldri får vite svaret på.

Jeg har selv forsøkt meg på en artikkel om emnet, men det har stoppet, da det finnes svært lite om emnet i skrifterne. Kanskje ikke så rart, da prosjektet automatkasse ble mislykket. En stor takk til Bengt Dieden som har gitt verden historien om dette viktige emne.....

Knut Larsen

«NÅR DU BLIR FEM-OG-SYTTI, DA GJØR DU SOM DU VIL. DU KNUSER SPAREGRISEN, OG FÅR DEG DRØMME-BIL!»

(Fritt etter Wenche Myhre)



Slik tenkte i alle fall Mindor Hesthaug da han passerte rundt år. Etter ti års sparing, kunne han lete på nettet Europa rundt, ganske fritt, etter et passende leketøy for store gutter. Han endte opp med en fransk skjønnhet, gjennomrestaurert av en samvittighetsfull, svensk, fagmann. En 1952 modell Citroen B11 Sport, i så godt som fabrikkny stand.

Mindor har hatt mange veteranbiler, og har forstått at de må brukes jevnlig. Det er først når speedometeret ruller, at man får opplevelser for pengene. Han finner en annonse for et biltreff i Spania på vårparten. Den kjente Ricardo Torno banen i Valencia er vertskap for treffet under temaet «Racing Legends». Et passende mål for en jomfrutur med den franske skjønnheten.

EN REAL GUTTETUR

Mindor forstår at nesten seks tusen kilometers biltur, ikke er en enmanns jobb for ham som slappasient med en delvis lammet venstrearm. Han gir ikke opp. Her må det etableres et kjøreteam. Hvem er gamle og gale nok?

Flere gamle venner fra Heimevern-befalet kommer på blokka. De fleste er pensjonister eller selvstendige, og har nedbetalt alle lån for lengst. Barna er

ute av redet, og kona har ikke noe imot noen uker fri. Egentlig går alle og sparker i grusen, mens de venter at noe morsomt må skje snart. Det blir «stjernedryss» på to dager. To kapteiner og en løytnant, med tilsammen åtte stjerner, sitter klar med pakket stridssekk, Covidsertifikat og gullkort på hoteller og restauranter så langt øyet rekker.

KLAR TIL STRID

Bilen har fått litt «krigsmaaling» og Edith Piaf er valgt til vår skytshelgen. Hennes: «Je ne regrette rien» på full guffe, passer oss gamle krigere godt.

Vi angre heller ikke en døyt, mens vi plasker sydover fra Kiel i Nord Tysk regnvær. Motoren maler som en fornøyd katt, og snart kan vi plukke opp siste mann, som kommer med toget fra Brussel til Aachen. Han skal være kartleser og lose oss gjennom småveiene i Ardenner-skogen. Det er første gang vi tar oss tid til å utforske tyskernes overraskende snarvei i angrepet på Frankrike i 1940.

STRAKE VEIEN

Kartleseren har valgt den rette linjen sydover. Vi skjærer inn i bilens hjemland ved Verdun slik tyskerne gjorde, og unngår nødvendige ærender i fristende skogholt. Her lurte livsfarlige



blindgjengere under buskaset til evig tid. Vi liker heller ikke de uhyggelige heksekostene i trærne langs bekkene i området. Kan det være blyforgiftning eller annet svineri. Ingen av oss vil koke kaffe på det vannet.

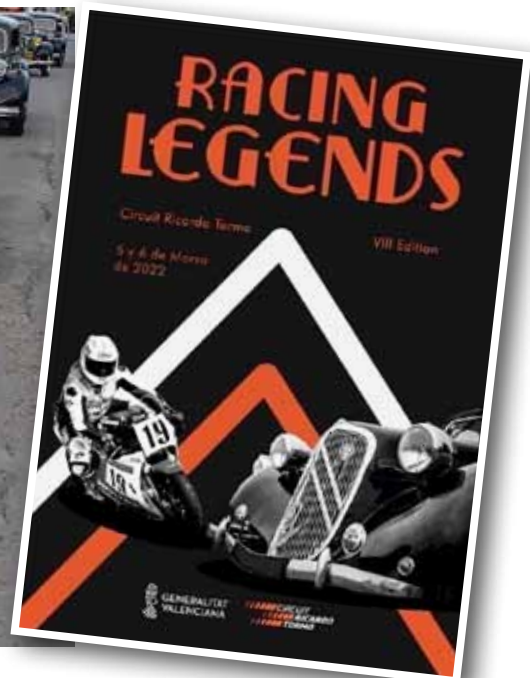
ENDELIG VALENCIA

Jeg blir møtt av ti biler fra den lokale Traction Avant klubben i et hjørne på det travle messeområdet. Hyggelige folk, men bare en snakker engelsk. Det første som skjer, er lunsj. Cola og hamburger har danket ut Tapas og Sangria for lengst. Jeg må fortelle om turen, og den engelsktalende oversetter. Det virker som de ikke tror meg når vi ikke har hatt problemer med bilen. Norge er jo nesten på Nordpolen sett med Valencia-øyne.

PARADE MÅ TIL

Messen består av et utall store og små bilklubber samlet i grupper, samt stands med dele- og utstyrsleverandører av alle slag. Jeg får ikke tid til å vandre rundt, for nå er det parade. Gjesten fra Nordpolen med norsk flagg må selvfølgelig lede kortesjen. Senere er det vår tur ute på selve racerbanen.





Her ute blir vi egentlig en litt pyn-
telig og nesten lydløs gruppe, i forhold
til andre illsinte legende-biler. Hver sin
smak, tenker jeg.

HJEMTUREN

Planen var å ta en mer vestlig rute nord-
over. Besøke noen venner i Cognac,
sneie bortom Normandie, og levere
kartleseren i Brussel. Slik ble det ikke.

Andre dagen nordover, har vi passert
Bordeaux og har fire mil igjen til Limo-
ges, da bilen stanser uti skogen. Vi har
fullstendig flatt batteri, eller «fjæra sjø»
som nordlendingene sier.

Uten lading er det lite som nyt-
ter bortsett fra Falken. Veiskulderen
på motorveien, er en utrivelig plass å
begynne feilsøking. Vi blir avlevert på
en inntauingsplass i utkanten av byen.

Det er mørkt. Vi finner
et hotell med god middag og myke
senger. Neste morgen er vi tilbake ved
bilen. Falken-gutta har skaffet et nytt
batteri og ny 6 volt coil. Bilen starter lett,
men lader ikke.

SPRÅKPROBLEMER

Bilen har 6 volt vekselstrømsanlegg
montert i Sverige. Laderleet har smeltet
og rent nedover torpedoveggen. Vi
angrer på vårt elendige, franske ord-
forråd. Her på tykkeste franske bonde-
bygda, får vi aldri tak i et vekselstrøm
laderle for 6 volt. En fantastisk Grand
Cru rødvin fra et eldgammelt slott,
skaffer de på sekundet. Et vekselstrøm
laderle for 6 volt, vet hverken de eller vi
navnet på. Vi gir opp, og ringer If i Oslo.

ÅTTESTJERNERS SERVICE

«Hallo, vi står i nærheten av Bordeaux
med et smeltet laderle i vår 1952 mod-
ell. Veteranbilkasko? Ja, det har vi.»

«Er det bare å ta toget til Paris og flyet
hjem i morgen. Dere dekker hotell-
opphold og billetter helt hjem? Og vet-
eranbilen? Levert hjem i min garasje
om en tre – fire uker? Og dette kommer
til å koste?»

«Alt er dekket av årspremien din på kr
465,-!»





Foto Ottar Kaasa

En Traction var et selvfølgelig valg da Merethe Løndal og Trond Løkka giftet seg i Nes kirke 30. juli 2022. Her står brudeparet på broen, og bilen foran MS Henrik Ibsen (bygget i 1907, da med dampmotor), klar til å frakte festkledd gjester på Telemarkskanalen til Notodden.

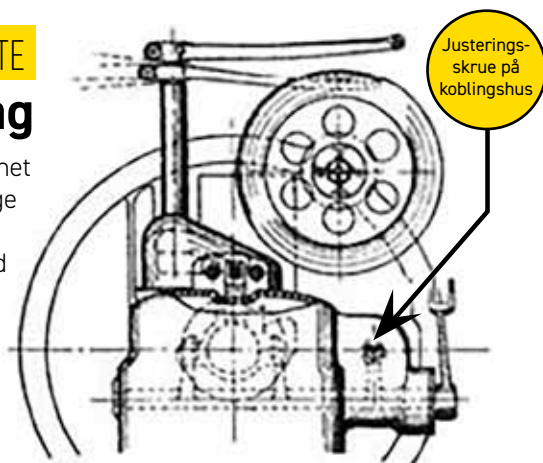
KNUTS TEKNISKE SPALTE

Hemmelig stag

Tractionen har en særegenhet i girooverføringen som mange ikke kjenner til. Dette kan føre til både problemer med å skifte gir, og i verste fall havari i girkassen. Det er noe ingen vil ha.

GIR-LÅSEN

Denne ble innført i februar 1938, trolig av to grunner: Giringen skulle bli lettere, samt at den skulle hindre at girene kunne glippe ut av gir. For å kunne justere denne finurlige saken, må man klart kjenne til den, samt skjønne hvordan den virker. For å kunne flytte girspaken må clutchpedalen trykkes inn, ellers er girkassen låst. Dette ble oppnådd ved at det går en forbindelse fra clutchlageret og frem til et stag oppe på girkassen, mellom de to stagen der det ene legger inn første og revers, og det andre legger inn andre og tredje-gir. Når clutchpedalen trykkes inn, trekkes clutchlageret bakover mot motoren, og drar med seg det nevnte staget, slik at girkassen «låses opp» og det kan gires. Det er imidlertid helt avgjørende at denne anretningen er riktig justert. Oppe på girkassen er forbindelsen ordnet med en slags krok, som må ha en klaring på 1-2 mm. Se vedlagte tegning!



HVORDAN KOMMER MAN TIL DENNE?

Den ligger godt gjemt under et deksel som ligger oppe på clutch-huset og dekker hullet ned til clutchen. Litt plundre å komme til. Det er ikke tegnet inn i delekatalogen, men du finner et spor av det på s. 165, der det står Protecteur 490894 og Vis (skrue) 759-S, med en pil ned til hullet. De andre delene finner du på s.161: 490856 og 490889, og på s.177, nr.501182. (på girkasselokket) Ikke rart at få finner ut dette. Nå er du en av de opplyste og viderekommende Tractionister!

Se derfor på bildet her i artikkelen, der de mystiske deler og funksjon er godt beskrevet i en artikkel fra Peter Larsson, som drev www.ctaservice.se. se inntil han gikk bort for et par år siden. Heldigvis hadde Helge Guldberg tatt vare på den, så vi kan glede oss over den her.

Knut

Sekretærens 11BL-37 restaurering. Litt fremdrift.

Litt etter litt har jeg fått fulloverhalt og montert sammen 2 motorer.

Motorblokken i rensebad/ slipte aksetapper/ D-modellrårder med løse lagerskåler/ nye lagersatser/ topplokkoverhaling (høvlet topplokk) med nye ventilstyringer og fresing av ventil-seter. Nye ventiler. Kapasitetsøkte (og ombygde) vannpumper, pluss overhaling av startmotorer og en dynamo. «Lettet» svinghjul og moderne clutch.

Det viser seg å være utrolig mange flere utstyrs/dele-varianter enn en skulle tro. Har hatt et stort antall motorer/girkasser av forskjellige årgang om modell å velge fra.

Motoroverhaling er forøvrig beskrevet i en fin artikkelserie skrevet av Torsten Viig i Danskeklubbens klubb-blad Attraction. Se danskeklubbens hjemmeside: www.traction-avant.dk, klubben, klubbbladet, indeks (over artikler tema etc.) og bl.a. gjennom de skannede artiklene.

Velger å benytte en vanlig 32PBIC-forgasser, men klargjør også eksosmanifold og sidestrømforgasser av tidsriktig type, kanskje også med automat-choke som et alternativ. Dette vil nok bli ut-testet på reservemotoren senere.

To girkasser ble overhalt forrige vinter, så nå skal motor / girkasse monteres i sammen og prøvekjøres.

Tanken er å ha en komplett og prøvekjørt ekstradrivlinje klar OM noe skulle inntreffe.

Da vil et «havari»/mistanke om havari kunne løses med å bare bytte drivlinje, slipper å tape tid i sesongen ved å vente på bestilte deler. (Og har du en slik reserve, «så skjer det jo ikke havarier».)

Helge

Bremsene virker – nesten for godt

Vi prøver å gi noen løsninger på problemer som har dukket opp gjennom årene, og som ikke alltid har åpenbare årsaker. Skriv gjerne inn og fortell om andre saker som kan ha allmenn interesse her.

Bremsene virker, men løser ikke når pedalen slippes:

1/ Kan skyldes at det er en mekanisk feil i en trommel, f.eks. at et bremsebånd har løsnet og kilt seg fast på ugunstig vis. Feilen gjelder bare på ett hjul. Skift til nye bånd, helst på alle hjul!

2/ Om bremseslangene er gamle, kan de bli nesten tette. De slipper gjennom nok væske når pedalen presses inn, men fjærene til bremseskoene har ikke nok kraft til å trekke skoene tilbake. Resultater i glovarm trommel. Bytt alle slanger, og derved også bremsevæsken!

3/ Dersom bremsevæsken ikke byttes regelmessig, vil den etter flere år trekke til seg fuktighet fra luften, helst i beholderen. Dette vil resultere i rust i alle bremsesylindrene og stemplene setter seg fast. Kan virke på samme måte som tette bremseslanger. (se over) Bremsevæske skal byttes minimum hvert 5. år! Husk også at væske med 3,6% vann reduserer kokepunktet med 100 grader!!

4/ Håndbrekkvirene henger utsatt til under bilen, og vil etter hvert ruste fast. Naturlig nok merker du at bilen ikke triller godt etter bruk. De kan kanskje smøres med en tynn olje og bli bra, men det beste er nok å skifte virer.

Husk at delene som inngår i bremsesystemet er av vital betydning for din sikkerhet! Tractionen har bare en bremsekrets som alle biler fra denne tiden, så den må vi passe godt på. Den som har prøvd å stoppe med håndbrekket har oppdaget hvor dårlig dette virker for å stoppe bilen. Om det virker som det skal gjøre, har bremser på kun bakhjulene veldig dårlig virkning. Det var nok derfor at Citroën på neste modell (DS) laget to-krets bremser og i tillegg en tredje nødbremse på forhjulene!

Knut Larsen, knut@rallylarsen.no



HELGES SPALTE

Hjemmesiden til CTA-service, www.cta-service.se (etter avdøde Peter Larsson) er nå fjernet fra nettet. Denne har i flere år vært en web-side med mye teknisk informasjon og tips, som dermed har forsvunnet, dessverre.



EN TRIST MELDING FRA ADRESSEAVISA I TRONDHEIM

EIRIK KVAM

tidligere klubb-redaktør,

som har deltatt på mange av våre sommertreff, gikk bort 13. oktober etter en tids kreftsykdom.

En trivelig 11Sport-entusiast som ikke var redd for å kjøre langt for å komme på treff.

Eirik huskes av flere av oss fra da han var treff-arrangør for det vellykkede sommertreffet på Røros i 2008.

Vi lyser fred over Eiriks minne.

Tryllemiddel

ET KLART TIPS FOR EN GAMMEL BIL, F.EKS EN GAMMEL CITROËN

Jeg har i lengre tid vært plaget av en frontrute som har hatt mye slitasje av alders tids bruk på min 70 år gamle Traction. Det skulle ikke forundre meg om ikke frontruten også er 70 år, og så lang tid går jo ikke uten at det setter sine spor, som etter hvert kom plagsomt til syne ved kjøring i sterkt motlys fra en lav ettermiddagssol. Jeg så for meg at bytte av ruta nå var nært forestående.

Imidlertid; av og til dukker det opp mer eller mindre briljante tanker (ofte mindre) som kanskje kan gjøre livet klarere, og som i alle fall må prøves. Muligens var denne tanken blant de mer briljante: Ved et tidligere besøk på Biltema hadde jeg kjøpt et middel som skulle gjøre underverker på matte

lykteglass av plast, et materiale som nå er helt enerådende i bilindustrien. Vi har vel alle sett disse helt matte og nokså ugjenomsiktige lykteglassene på mange halvgamle biler, noe som Biltema har tatt ansvar for å rette på.... Kunne dette middelet kanskje brukes også på et slitent frontglass på en Traction??

Her var det lite å tape, så operasjon glasspusning ble iverksatt. Først med polermiddelet fra tuben, med den medfølgende mikrofiberkluten som fulgte med i esken, så tørke av når dette hadde tørket på ruta, så en ny omgang med polering, for så å påføre forseglingsmiddelet fra medfølgende flaske.

For en gangs skyld ser det virkelig ut for at magien virker! Ruta ble nesten som ny! (legg merke til ordet nesten!) Klar og fin rute der både ripene fra vinduspusserne og alle de små prikkene i glasset nesten var borte! (legg igjen merke til ordet nesten) Men: Summa summarum: Dette ser så langt ut for å være en særdeles vellykket, enkel og billig forbedring av en slitent frontrute. Anbefales!



Artikkel nr.36-28. Lykteglasspolish. Pris kr 199,-

Knut