



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: ove.garen@dnvgl.com

Sekretær

Helge Guldberg
Lidarende 8, 3482 Tofte
Tlf.: 32 79 40 82 / 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

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

Delelagersjef

Knut Larsen
Østagløttveien 14, 1472 Fjellhamar
Tlf.: 67 90 08 17
E-post: knut-larsen@vikenfiber.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
Østagløttvn. 14, 1472 Fjellhamar
Tlf.: 90190514
E-post: knut-larsen@vikenfiber.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-larsen@vikenfiber.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: F.eks.: 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 prislstens 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.

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 <http://www.selbeikk.com/cgi-bin/yabb/YaBB.cgi> eller via en lenke på <http://tn.lmk.no> og www.citrophile.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 Citroophile. Henvend deg til sekretæren eller redaktøren. Du kan også bruke <http://tn.lmk.no> eller andre kanaler for kjøp og salg.

KLUBBENS BANKKONTONR.:

7877.08.67966

E-postadresser:

Sekretæren synes det er mye greiere med korrekte e-postadresse og ber alle som har e-postadresse, har byttet eller fått ny adresse om å sende ham informasjon om dette. Send e-postadressen din til: hguldbe@online.no

LEDER *Sommer'n kommer*

Det er tid for å nyte kjøreturene i biler som går på fossilt brennstoff. Ikke fordi denne energikilden nødvendigvis er å foretrekke framfor andre. Nei, heller fordi disse enkle forbrenningsmotorene er forholdsvis lette å overhale og reparere og fordi de sitter i kjøretøyer av nasjonal motorhistorisk verdi. I slike biler som våre tractioner. Designperler og hypermoderne fra 1934. Gammelmodige, men klassiske til de siste bilene rullet av samlebåndet i 1957. Tractionen ble avløst av selveste DS i 1955. Dette var et kvantesprang hos Citroen. Den øvrige bilindustri stod og måpte. «Hvordan var dette mulig!» Joda, der var mulig. Citroen har gjort noe i bilindustrien som har satt sine spor.

Så til det vi tractionnister og alle andre prater om: Været. Tidlig i juni var jeg på franske bildager på Burud ved Hokksund som vartet opp med over 30°C i skyggen. De flotte franske bilene sto nærmest og kokte uten at motoren var i gang. Min B11 Normale hadde stått i tre timer og motortemperaturen viste fortsatt over 50°C ved oppstart. Det er første gang jeg på en normal kjøretur har opplevd at vanntemperaturen har blitt over 85°C uten tildekking av radiatoren med gardin! Svett var det. Veldig svett!



Verre er det for tractionseiere nordpå. Der snødde det på samme tid og veiene ble saltet i juni! Ja det er så sant et sammensatt og mangfoldig land! Trøsten til dere der nord får være at dere får ekstra tid til både vårpuss og andre aktiviteter!

Vi gleder oss til Traction Norge sitt sommertreff i slutten av august. «... et treff med norsk, dansk og svensk historisk sus! Vi samles på Granavollen, på Hadeland Hotell. Lørdagens tur går til Eidsvollsbygningen, for omvisning og innføring i begivenhetene som førte frem til at Norge fikk sin grunnlov i 1814...»

Vi sees. Inntil videre ønskes alle en fortreffelig sommer uansett vær.

Ottar Kaasa

Kom igjen folkens – meld dere på sommertreff

24.–26.
AUGUST
2018

Drøye ti personer har meldt seg på sommertreff og fristen nærmer seg. Nå er det på tide å skynde seg. Dette skal bli et treff med norsk, dansk og svensk historisk sus! Vi samles på Granavollen, på Hadeland Hotell. Lørdagens tur går til Eidsvollsbygningen, for omvisning og innføring i begivenhetene som førte frem til at Norge fikk sin grunnlov i 1814.

SETT AV DATOENE!

Pris: Under kr 2.000,- /pers inkl. mat og drikke, hele helgen + treffavgift kr 600,-/pers. (Enkeltrom kr 2.150,-) Inkl. alle hotellets fasiliteter. NB!! Priser kan bli endret noe.

Fredag: 1 middagsrett med 1 øl/mineralvann.
Lørdag: Frokost, 3 retters festmiddag m/2 øl/vin,
1814-Lunch i Eidsvoll og frokost søndag.

PÅMELDINGSFRIST 20/6

med opplysninger om navn, antall personer og biltype.
Treffavgift kr 600,- / per person betales til klubbens konto:
7877 08 67966, innen 20/6.

IBAN NO 25 7877 0867 966 BIC: DNBANOKK (Swiftadresse)
De som betaler fra utlandet må betale transaksjonskostnader selv.
Oppholdet betales til hotellet ved avreise

PÅMELDING, HELST PÅ E-POST TIL: lisbeth@a4.no evt.: Lisbeth Nybakke, Bergslia 15C, 0854 OSLO. (tlf. (047) 951 65 299.)





Mekanisk og elektrisk

Etter det meget omfattende karosseriarbeidet, var det min tur til å brette opp ermene og ta det mekaniske. Tiden imellom hadde gått med til delesamling og anskaffelse av spesialverktøyene som er påkrevet.

I Frankrike, Belgia og Holland finnes det flere spesialister med godt utvalg av deler. Den norske Traction-klubben tar sin oppgave seriøst og har også et omfattende delelager. De vet også om spesialister som kan takle noen vanskelige oppgaver. For å skifte foringer i forstillinga trengte jeg en presse som kan prestere 60 tonns trykk, for eksempel. Enkelte jobber må man bare sette bort.

SPECIALVERKTØY ER PÅKREVET

Det er like godt å anskaffe eller låne verktøyet med en gang. Det er forhjulsdriksen som gjør det hele litt mer komplisert. Bremsetromlene foran er meget solide i støpejern fordi de skal holde drivakslene på plass. Det er ingen idé å prøve å fjerne tromler og hjullager med en vanlig hjulavtager. Det ender bare med ødelagt trommel eller verktøy.

Øvre og nedre bærekule krever også hvert sitt spesialverktøy. Lik som verktøyet for å løsne og stramme innvendige muttere som holder hjullagrene. I skrivende stund koster de forskjellige verktøyene fra €35 til €135. Nå for tiden er det greit å gange krona med 10. Se ellers bildene for forklaringer. Bilder finnes også på nettsidene til deleleverandørene Depanoto eller Renel.

Det er alltid lurt å prøvekjøre en bil, hvis mulig, før en restaurering. Kjøringen

Selv om karosseriets ytre så pent ut i den forrige artikkelen, kan vi se at motorrommet hadde sterkt behov for videre arbeid.



bekreftet i mitt tilfelle at det var relativt løst og ledig i forstilling og demping. Det ble bestemt full overhaling av drivverket foran, og da var det bare å plukke det ned. Hele hjelperamma som holder drivakslar, torsjonsfjærer og forstillingsdeler kan trekkes ut som en enhet. Det er festet til det selvbærende karosseriet med fire store muttere. Bilen ble plassert på den nykjøpte løftebukken og ble stående der et års tid. Løftebukken har blitt min beste venn og er utrolig praktisk. Andre nødvendige hjelpere å ha er en komplett delekatalog og en verkstedhåndbok. Det er helt påkrevet å se hvordan ting er skrudd sammen før demonteringen begynner. Og husk å ta en ting om gangen. Vi lar bildene tale for seg.

Da forstillingen var ute, ble den fraktet til en spesialist med stor nok presse. Han satte inn nye silentblocks og nytt øvre bærelager som triangellarmen på hver side svinger rundt. Noen sprekker i hjelperammen ble også sveiset. De gamle foringene bar alle spor på ha vært der siden 1937.

REKKEFØLGEN ER VIKTIG

Etter at drivakslene var av ble for-skjermene løsnet, grillen og panseret tatt av, og alle forbindelser til motor og gir ble demontert. Da var det på tide å heise ut motoren og girkassa i en operasjon. Citroën adopterte Chryslers patent med «flytende» motoropp-heng allerede i 1932 på Rosalie, den siste bakhjulsdrevene modellen. Det ble videre-



▼ Hele gulvet i bilen ble skiftet. Vi ser badeslangene som ble brukt som strømpe på bremsevaierne til håndbremsen. Bensintanken ble syrevasket og forseglet innvendig.



▲ Demontering av forstillingen begynner med bremsetrommel. Når forhjulslageret skal av, brukes også de delene som ligger ved enden av den store skiftenøkkelen.



▲ Etter at motor og forstilling var ute kunne hjelperammen med torsjonsfjærer og forstillingsarmer trekkes ut. Nye silentblocks (gummiforinger) og hovedforingen for øvre bæreammer krevde en mann med en presse for 60 tonn, så den ble sendt bort og kom perfekt tilbake.

▲ Drivakslene var svært gamle og muligens originale. Tidlige forhjulsdrevne biler har stor svingradius, og det ble lovet forbedring med de nye drivakslene. De veide dessuten mindre, ca 4 i stedet for litt over 7 kg pr. stk. Øverst en ny aksel, den neste er ny med påmontert hjulnav. Nederst den gamle og et verktøy. De nye akslene ble kjøpt gjennom den norske klubben.

▼ Her er den nye hjelperammen montert og den overholte tannstangstyringen er på vei inn igjen. Den nye foringen for torsjonsfjæren (silentblock) på den ene siden ser vi med riflete innside.



ført på Traction med en gummipute foran på giret og en gummipute bak på motoren mot kupeen.

På hver side av motoren var det en mindre spiralfjær som kunne reguleres, og som balanserer hele enheten. Med en motorløfter (Elefant på folkemunne) ble det hele elegant løftet ut av meg alene.

Motoren, en godt slitt og uoriginal renover 1,6-liter, ble satt til side. Det var allerede kjøpt inn en 11 (1,91 liter) type «perfo» som ble introdusert på modellen i 1939. Den har fallforgasser og antall hester øker derved fra 46 til 56, takket være forgasseren og diverse andre moderniseringer. Utseendet er ellers helt likt. Motoren hadde gått 25.000 km etter overhaling. En venn av meg ønsket enda flere hester inn i sin Traction og satte inn en D-motor som kom i 1955 og ble videreført i den nye ID i 1957, med 60 hester og en firetrinns girkasse, så jeg overtok drivverket som kostet ca. halvparten av en total motoroverhaling. Alle delene til motoroverhalingen er allikevel tilgjengelig. De siste «11»-motorene ble produsert til «bølgeblikkvarebilen» HY så sent som i 1981. Motoren har godt renommé for slitestyrke og pålitelighet. Tractionen var i alle år kun velsignet med en 3-trinns kasse. Jeg ble anbefalt å skifte

registerkjede på motoren, og det viste seg å være svært slakt. For å skifte det må hele motoren ut fordi kjedet er bak mot kupeen. Jeg skulle også ha skiftet oljetetningsringene for drivakslene ut av girkasse, men det visste jeg dess-verre ikke da. Moralen er: Spar ikke på slike småting når du først har kassa ute! Det er alltid vanskeligere og dyrere å ta slikt i ettertid. Det er den gamle historien om delen som koster 5 kroner og arbeidet med å skifte den koster 5000!

For moro skyld ble de gamle og de nye drivakslene veid. De gamle veide 7,4 kg hver, mens de nye veide straks over 4 kg. Altså mer enn 3 kg mindre i uavfjæret vekt på hver side.

Drivakslene var tilpasset fra en Audi-modell av et medlem i den norske klubben som er Traction-entusiast og driver et kardangakselfirma i Oslo.

Svingradiusen er et sårt punkt på tidlige forhjulsdrevne biler, men med de nye drivakslene vil det bli noe bedre enn det originale. Det viste seg etter hvert at det var en fallgrube med de nye drivakslene, men det skal vi komme tilbake til.

Bærekuler ble skiftet, helt nye hjullager og tromlene ble satt på plass og trukket til med en arm på 2 meter og ca 30 mkg. Beskyttelseshylser i skinn ble montert rundt

bærekuler og ledd i stedet for gummi, da de ofte er av varierende kvalitet og kan sprekke. Dagens nedre bærekuler er justerbare og er ikke avhengig av shims som de gamle. Alt må settes fast sammen, uten noen form for slark. Sjekk at det ikke er så fast at bilen blir treg å styre.

Etter 1936 fikk Traction tannstangstyring i stedet for styre-snekke. Den ble overhaldet og nødvendige slitedeler, foringer og pakninger skiftet.

HYDRAULISKE BREMSER

Bremsene ble helt demontert, og nye sko med ferdigvulkede bånd ble kjøpt.

Hjulsylindrene og masterpumpa ble honet for hånd med enkelt verktøy fra Biltema og helt nye gummipakninger som er disponible fra deleleverandørene. Så sant det ikke er gravrust i sylindrene, går det bra. Dype rustgroper som gjerne kommer hvis eieren aldri skifter bremsevæske gjør at delene må skiftes.

Håndbremsen fikk helt nye vaiere og strømper som var samme type som brukes til fleksible dusj-slang. Det var litt jobb å få god høyde på pedalen, men den bremses godt. Pedalergonomien er ikke den beste på noen av pedalene.

Fortsettelse neste nr.



NÅR DU VOKSER UT AV BUKSENE DINE – og oppdager at du står med ræva bar

AV GEIRMUND JOR

Nå er vi venner igjen, Svarten og jeg, men denne vinteren satte forholdet vårt på prøve. Turen hjem fra Hornindal i fjor ble en slitsom affære, kjølevannet spruta og tross mange etterfyllinger var vi stadig på grensa til å koke.

Vel nok at det, litt slitne og oppgitte rulla vi Tractionen inn i garasjen når vi endelig var hjemme. Slik fikk den stå i noen uker. Jeg hadde kjøpt ny radiator og var klar for å bytte den og samtidig få vann erstatta av ny kjølevæske før vinteren kom. Men den gang ei. Bilen nektet å starte. Nye oppladninger av batteriet og all verdens tjuvtriks, til tross. Bilen ville ikke tenne og dermed heller ikke rikke seg. Unntatt ett-vel og merke. Jeg visste at tenninga var riktig, Oddvar hadde stilt den nye elektroniske tenninga og ingen hadde så mye som tatt på den siden. Vel, hovmod står for fall.

Grytidlig en mandag tidlig i september hadde jeg bestemt meg. Nå måtte det skje, jeg hadde noen timer til rådighet før jeg måtte på jobb og skred til verket. Ute var det stummende mørkt. Jeg var rusta til tennene med startspray og topplada batteri. Nå skulle Svarten til pers om hun ville eller ikke. Plutselig slår motoren et baklengsslag: Brann! Opp står det flammer fra luftfilteret. Inni garasjen som er bygd fast i tomannsbo-

ligen var gode råd dyre. Jeg skrudde for livet og fikk opp luftfilteret og slengt ut begge filterne. Det var det lille trekantfilteret foran i luftfilteret som brant. Nå lå det å gårdsplassen og lyste opp i morgengryet, foran en bileier som skalv av skrekk.

Vel, hjemme hos meg er en lang bakke ned til et kloster. Der har jeg rulla i gang mange slags vrang doninger og det har alltid virka. Men nei! Bilen var like vrang, nå stod den utenfor inngangsdøra til klosteret, like sta, og jeg holdt på å begynne grine. Der kunne bilen i alle fall ikke stå, klokka tikka i vei jeg som skulle skulke bare litt av arbeidsdagen, lå dårlig an.

Knut Larsen ble svaret. Knut hoppa i firehjulstrekkeren og dro oss vekk fra hellig grunn. Han hjalp til å starte motoren og radiator og motorblokk ble tømt og fylt med frostvæske. Siden skjedde det ikke mer før nå i vår.

Nå i vår har mye skjedd, jeg har kjøpt nye plugg, nytt batteri, sjekka tenninga, noe jeg skulle gjort for lenge sida, og fant

at mekanismen for høy- og lavtenning som ikke skal brukes og heller ikke røres, var helt løs. Fordelerhuset kunne vris en centimeter i hver retning. Så mye for å være skråsikker på at tenninga var OK. Det nye batteriet kan anbefales. Det er andre gang jeg kjøper et slikt, det er forholdsvis rimelig, ca 1500.- og pålitelig.

Endelig fant jeg lekkasjen i radiatoren. En av skuene som holder fast tetningslista mellom grill og panser hadde gnagd hull i radiatoren. Med hjelp av vinkelsliperen ble den verdens korteste skrue før det hele ble satt sammen igjen. Nyvaska, nysmurt og med en motor som går,

Dette er batteriet: EU80-6 EXIDE VINTAGE

- SPENNING (V)6
- KAPASITET (Ah)80
- KALDSTARTSTRØM A (EN)600
- LENGDE (mm)158
- BREDDE (mm)165
- HØYDE (mm)220

Sekretærens 11BL-37 blir stadig nærmere lakkering

TEKST OG BILDER: HELGE GULDBERG

Fulloverhaling av tannstangstyring og styreledd er ferdig, dog ikke uten opplevelser. Tannstang-mekanismen ble sammensatt av de beste delene fra 3 donorbiler, kuleleddene ble byttet. Her viste det seg at kuleleddets gjenger på de nye har andre gjenger enn originalen. M12x1,25 er originalen, mens M12x1,5 er på de nyproduserte. Låsemutre med riktig gjenge måtte da fremskaffes.

For overhaling av styreledd har deler fra flere donorer blitt funnet frem, og det er mye rart som dukker opp. Styreleddets kulebolt og lagerskåler ble nyinnkjøpt fra CTA-service, men lagerskålene måtte slipes inn for å tilpasses kulene. Ventil-slipepasta og en drill gjorde susen.

I de gamle styreleddene var det på flere så mye slitasje, at lagerskålene var løse, og mange styreledd måtte vrakes av den grunn.

Her er lagerskålen sveist fast. Tydelig sprekk i innfestingen.

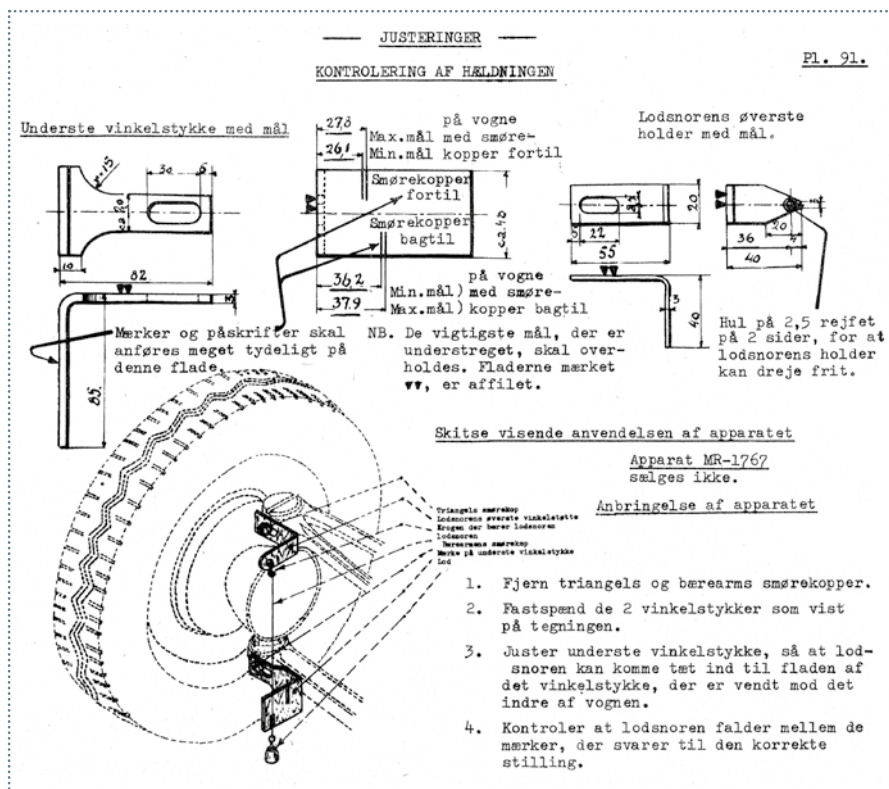


ER TRACTIONEN TUNG PÅ RATTET?? «ENKLE» TING Å GJØRE?

AV KNUT LARSEN

Jeg leste om Geir Solbergs montering av servostyring i Tractionen i Citrophile, og tenkte litt rundt dette. Min egen bil er jo ikke veldig lettstyrt, men heller ikke så ille, om man ikke driver med utstrakt lukeparkering..... Jeg har tidligere skrevet i Citrophile om at dekktrykket som er oppgitt fra Citroën, er svært lavt med X-dekk, og at trykket bør økes til omtrent 2 kg. Dette tipset kom i sin tid fra CTA i Holland, og sies å være godkjent av Michelin. Etter at jeg hadde fulgt dette rådet, ble bilen mye lettere på rattet og også kvikkere i styreresponsen. Altså en enkel og effektiv «forbedring» uten noen utgifter eller arbeid. Jeg har ikke merket noe negativt med dette enkle tips.

Noe som også klart er viktig, er at opphengskulene er riktig justert, så de ikke går trangt. Dette er en noe større operasjon, men ikke større enn at enhver Tractionist bør klare det. Opprinnelig skal skålene som klemmer rundt kula være justert med shims, som sikrer perfekte klaringer. I virkelighetens verden er dette ofte litt annerledes. For å slippe å erstatte de ganske dyre delene her, er shimsene tatt bort, og det samme med mellomstykket. Justeringen er da gjort ved å klemme skålene passe sammen ved å «jukseklemme» skålene sammen om kula, i en litt mer løs tilpasning. Dette ser ut for å gå helt fint, og jeg har ikke registrert at dette skaper problemer, om kulene ikke er for slitte. Øvre kule er ganske enkel å justere, ved å skru på strammeanordningen øverst, og låse med låsemutter og låseblikk. Nedre kule er vesentlig mer klundrete, ved at lokket, som sitter med 3 skruer nederst, klemmer ved hjelp av store skiver/shims på nedre skål. Her finnes nå en mye enklere justeringsanordning der presset justeres ved hjelp av en skrue nederst, og låsemutter på denne. Ingen dyr del om man vil modifisere. Finnes på delelageret.



En tredje sak som påvirker styringen, er at castervinkelen er riktig. Denne vinkelen kan sees lett på en sykkelsgaffel. Denne vinkelen justeres ved at øvre triangelarm-aksel flyttes forover eller bakover. Denne kan lett skrues til ønsket plassering, men hvordan finnes riktig mål? Beskrivelse fra verkstedhåndboken, tegningen følger vedlagt, og bør være enkel å lage. Målet er $1\frac{3}{4}$ grad $\pm$ $\frac{1}{4}$ grad. Om denne vinkelen er for stor, blir opprettingen sterk og derved styringen tung.

Når vi er i gang, kan det nevnes at styringen skal justeres med en toe-out (spredning) på 0-2 mm, som er forskjellen på avstanden mellom hjulene bak og foran, midt på høyden av hjulene. Cambervinkelen (hjul-

hellingen) er i prinsippet ikke justerbar, men skal være lett positiv (størst bredde øverst) med 1 grad $\pm$ 0,5 grader. For øvrig henvises til rep-håndboken.

Når disse innstillingene er i orden, tror jeg du har en rimelig lett styring som kan håndteres uten servohjelp. Det mange moderne mennesker har glemt, er at servostyring lett gjør at styrefølelsen i stor grad forsvinner. Kontakten med forhjulene blir mer «død» enn levende.... Jeg skal nå i gang med en overhaling av forstillingen på min bil, da manskjettene som ble montert sist gang var av semmer kvalitet og ikke tålte fett(!) Bruk lærmanskjetter eller gummi-manskjetter fra DS!

Lykke til!

Knut

I en av mulige donorer var lagerskålen sveiset fast, og herdingen var dermed borte = stor slitasje.

For å kunne justere «spissingen» skal styre-staget gjenges ut eller inn for å endre lengde, og her var det brukt så mye krefter at styreleddet hadde sprukket, og måtte derfor vrakes.

Heldigvis hadde jeg tidligere kjøpt en gjengetapp M22x1 fra Classic Parts for min 2CV. Da ble gjengene som nye. Stagets gjenger ble pusset opp med gjengefil.

Det gikk med donordeler fra 4 biler for å få frem et bra sett styreledd/styrestenger.



Verkstedhåndboken viser en montasje/ innjusterings-jigg for styreledd, og en slik ble tilvirket og gjorde noe av overhalings-arbeidet enklere.



DEN SVENSKA B11-KLUBBENS *sommermøte på Gotland*

Treffet ble avholdt på Suderby Herrgård, som var en staselig gård, som for noen år siden fikk økt overnattingskapasitet ved at de kjøpte en del av brakkene som var deltakerlandsby under Lillehammer-OL.

AV HELGE GULDBERG

Vi hadde finvær med 44 Tractioner, 4 DS-er og et par 2CV-er. Eirik Holm og Turid Dybwad Holmboe med deres 11B-37-cab og Kirsti og Helge Guldberg med 15Six-51 var de eneste to norske ekvipasjene. Vi startet ferjeturen fra Nynäshamn på fastlandet 17. mai, med norske flagg på bilen.

17. mai (torsdag) var oppmøtedag med sosialt samvær. Fredag, var det lagt opp et program som viste frem den største gamlebyen i Visby, startet fra Almedalen (Olof Palme-parken) gjennom bymuren og en guidet tur gjennom botanisk hage og på lørdag deltok vi på kjøretur på kryss og tvers på deler av øya. Vi fikk sett lokal hesterase kalt Gotlands-russ, reist med museums-jernbane og fikk spist lokale matretter. Gotland er kjent for sine sauer.

▼ På vei sørover. Lilla Karlsø i bakgrunnen.



Det var god tid til det sosiale, og dermed tid til gjensyn og prat med mange kjente både svenske og danske tractionistvenner. Det var mye å oppleve og se, og vi tok i tillegg et par ekstrasdager for å utforske øya ytterligere. Vi fant «arrangerte» tractionvrak i terrenget, rauker (kalkstein-søyler) langs nordvest-kysten av Fårö, og fikk smakt på nydelig pannekake med honning, is og syltetøy.

På vei hjem tok vi en tur via Kalmar med sitt slott, og besøkte Øland, hvor vi tilfeldig traff på Traction Norge-medlem Lennart Stangius med kona Lena og to barnebarn.

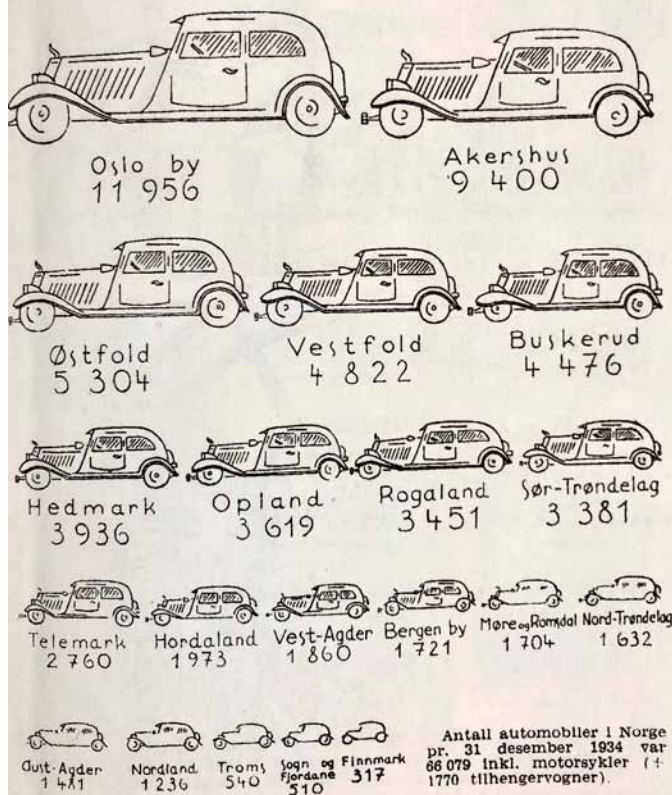
Da vi kom hjem hadde vi tilbakelagt en kjørestrekning på 2050 km. Vi hadde ingen bilproblemer, og hele turen i nygydelig vær. Synd at ikke passet for flere TN-medlemmer å være med, for dette kan våre svenske venner!!

Helge Guldberg

◀ Skogsvrak på Fårö



Antall automobiler og motorcykler i Norge 31 desember 1934, fylkesvis.



TIL SALGS Citroen BL11 - 1955 modell



Bilen er registrert og kjørbart, men trenger nok litt vedlikehold her og der. Motor fikk nye sylindreforinger for 5 år siden. Prisantydning 59000. Ta kontakt for nærmere info. Sverre Aasen, 6812 Førde, tel 91574123

LØST OG FAST fra sekretæren:

Vi ønsker nye medlemmer velkommen:

Bertel O Steen på Lørenskog, har kjøpt en 15Six-51.

Tidligere eiere Odd Ødegård fra Ørje og Sigmund Fjell fra Løken. Regnr. AA-25622.

Alf Klinkenberg fra Hummersåk, har ikke bil enda, men er på gang med det.



Fra Oslo – Utenfor Klingenberg kino ved åpningen
6. oktober 1938. Åpningsfilmen var den norske filmen Ungen.

Foto: Adolf Bech/Akershusbasen.