

Afstelgegevens Citroën 11 BL / 11 BN

MOTOR Vermogen , perfo / 11D: 56 / 63 pk 3800 omw. Compressie: 6,2 : 1 Compressie druk: 7,7 kg/cm ² Koppel: 12,2 kgm / 2000 omw. Boring: 78 mm. Slag: 100 mm. Aantal cilinders: 4 in lijn. Cilinderinhoud: 1,911 liter Hoofdlagerhuis maat: 58,01 + 0,025mm.	BRANDSTOF TOEVOER Carburateur , merk en type: * Solex 35 FPAL. * Solex 32 PBIC. * Zenith 32 IN. Brandstofpomp , merk en type: * AC * SEV * GUIOT. Pompdruk: 0,15 atm.												
ZUIGER Materiaal: aluminium legering. Speling in cilinder: 0,06-0,08 mm. Pen diameter: 20 mm. Pen speling: duimdruk Zuigerveren: 2 / 3 compressie 2 olieschraap Zuigerveer slotopening: compressie: 0,15 - 0,20 mm. olieschraap: 0,07 - 0,10 mm.	DYNAMO Regelaar , merk en type: * Ducellier , * Citroën. Sluitspanning automaat: 6,2 - 7,2 Volt. Afstelspanning regelaar: 7,2 Volt. Voltage: 6 Volt. Polariteit: negatieve massa.												
CILINDERVOERING Overstand tov blok: 0,05 – 0,10mm boven motorblok.	SMERING Oliedruk warm: 2 - 2,5 atm bij 500 - 750 omw.												
DRIJFSTANGEN Lager speling: 0,05 - 0,06 mm. Zijdelingse speling: 0,10 - 0,15 mm. Lagerhuis maat 11D: 51,585-51,600 mm.	VOORWIEL UITLIJNING Camber (wielvlucht) : 1° ± ½ Caster (naspoor): 1½ ° ±¼ Uitspoor: 0 - 2 mm. Wielbasis: 291 cm. Bandenmaat : 11cv. 165 x 400 , Michelin X 15cv. 185 x 400 , Michelin X Bandenspanning : 2 prs (4 prs+) Wagenhoogte : voor / achter BL/BN voor: 1,7(2,0) achter: 1,9(2,2)at voor: 275mm achter:265/275mm.												
KRUKAS Hoofdlager tap maat: 50,00 mm. std. Drijfstanglager tap maat: 47,990-48,000 mm. std. Hoofdlager speling: 0,04 - 0,08 mm. Eind speling , axiaal: 0,10 -0,15 mm. Plaats van opmeting: achterste lager bij distributie.	VOETREM Trommeldiameter: achter : 255 mm. + 2 mm. voor : 305 mm. + 2 mm. Remvoering lengte per wiel voor primair: 287 mm. voor secundair: 142 mm. achter primair: 142 mm. achter secundair: 127 mm. Remvoeringsbreedte: 35 mm. Remvoeringsdikte: 5 mm.												
KLEPPEN Klep speling (11D): inlaat 0,15 (0,20) mm.,warm uitlaat 0,20 (0,25) mm.,warm Klepzitting hoek: 30 graden in / uitlaat Klepveerspanning: Binnenveer: 43 mm. Vrije lengte: 27 mm. Bij 16kg. belasting: 33 mm. Bij 9kg. belasting: 33 mm. Klepveerspanning: Buitenveer: Vrije lengte: 46,5 mm. Bij 30kg. belasting: 29 mm. Bij 15kg. belasting: 37 mm.	AANHAALSPANNINGEN / TORQUE Cilinderkopbouten (HY/ID): 50 Nm (60Nm) Drijfstangbouten Perfo (11D): 40 Nm (50 Nm) Hoofdlagerkapbouten (HY/ID)15CV: 70 Nm (100Nm) 120Nm Contra gewicht krukas 50 Nm Spruitstukbouten: 2 kgm/ 20 Nm Remtrommel moer, voor 30kgm/300 Nm Fuseekogel moer, onder + boven 7 kgm/70 Nm												
Kleppen diagram: Inlaat open: 3° voor b.d.p. Inlaat sluit: 45° na o.d.p. Uitlaat open: 45° voor o.d.p. Uitlaat sluit: 11° na b.d.p.	INHOUDEN Motoroliecarter: 4,5 liter Oliesoort winter: SAE 20 / 20w50 zomer: SAE 30 / 20w50 Versnellingsbak: 2 liter Oliesoort: Hypoid SAE 90, GL 4 Koelsysteem: 11BL/11BN 7,5 / 8 liter Brandstoftank:11BL/11BN 45 / 50 liter												
ONTSTEKING Bougie , merk en type: Marchal 5N , BERU 14-6BU, Champion H10 , K.L.G. F50 Elektrode afstand (11D): 0,5 - 0,6 mm.(0,6 - 0,7 mm) Ontstekingsmechanisme: Merk en type: *SEV *R.B. *DUCELIER Onderbrekerpunt afstand: 0,45 - 0,55 mm. Vaste voorontsteking: 8° voor b.d.p. Max.voorontst.centrifugaal: 26° bij 3200 omw. Vacuum: 24° bij 35 cm.Hg. Ontekingsvolgorde: 1 - 3 - 4 - 2. Paats van merktekenen: Vlieg wiel. (Opening 6mm in koppelinghuis , links)	MATEN EXTERIEUR Wielbasis BL / BN 2,91 mtr / 3,09 mtr Totale lengte BL / BN 4,45 mtr / 4,65 mtr Totale breedte BL / BN 1,67 mtr / 1,80 mtr AANHAAL VOLGORDE CILINDERKOP BOUTEN <div style="border: 2px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; display: inline-block; text-align: center;"> <table style="border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 5px 15px;">8</td> <td style="padding: 5px 15px;">4</td> <td style="padding: 5px 15px;">1</td> <td style="padding: 5px 15px;">2</td> <td style="padding: 5px 15px;">5</td> <td style="padding: 5px 15px;">9</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px 15px;">13</td> <td style="padding: 5px 15px;">11</td> <td style="padding: 5px 15px;">7</td> <td style="padding: 5px 15px;">3</td> <td style="padding: 5px 15px;">6</td> <td style="padding: 5px 15px;">10</td> </tr> </table> </div> ✕ Waterpomp	8	4	1	2	5	9	13	11	7	3	6	10
8	4	1	2	5	9								
13	11	7	3	6	10								

OVERZICHT CHASSIS NR / TABLEAU D'ORIGINE DES - CITROEN TRACTION AVANT

ANNEE	CHASSIS NR / NUMERO	TYPE	AANTAL/ NOMBRE	BESCHRIJVING / SIGNE DISTINCTIF
1934	1 à 7.000 10.001 à 20.001 21.501 à 30.620 50.001 à 56.700 20.001 à 21.500 100.001 à 103.300 350.001 à 351.500 à partir de 522.000	7 A 7 B 7 B 7 C 7 S 11 A 11 AL 22 V8	5052 1908 ± 20	Direction à colonne brisée et renvois multiples (Direction à vis) Cadran central Pot d'échappement dans le brancard droit. Moteur V8, phares cacastrés, 1 volet d'auvent.
1935	56.701 à 71.400 103.301 à 107.400 351.501 à 353.500	7 C 11 A 11 AL	14076 1854 2181	Cardans Glaezer-Spicer Pot d'échappement sous la coque. Malle ouvrante, essieu cruci forme.
1936	71.401 à 93.000 107.701 à 116.600 353.501 à 358.800	7 C 11 A 11 AL	19550 6423 4453	La direction à crémaillère remplace la direction brisée. Cadran sons volant.
1937	93.001 à 100.000 200.001 à 204.300 116.601 à 118.000 360.001 à 360.315 353.501 à 358.800 118.001 à 127.300 360.501 à 386.000	7 C 7 C 11 A 11 AM 11 AL 11 B 11 BL	11019 315 9841 25149	Mêmes signes qu'en 1936. Les 11CV se reconnaissent à un gros chiffre 11 venu de fonderie sur côté gauche du bloc-moteur. Commerciale : 2 ; Cabriolet : 253 ; Faux cabriolet : 51 Cabriolet : 552 ; Faux cabriolet : 77
1938	204.301 à 210.500 127.301 à 139.200 386.001 à 422.400 290.000 à 291.200 680.001 à 680.090	7 C 11 B 11 BL 11 C 15 Six G	6245 12018 36526 1189 90	Les roues Pilote à rayons remplacent les roues à disque. Cabriolet : 219 ; Faux cabriolet : 37 Cabriolet : 671 ; Faux cabriolet : 81
1939	210.501 à 218.600 139.201 à 152.350 422.401 à 450.000 291.201 à 292.000 680.091 à 682.400	7 C+ECO 11 B 11 BL 11 C 15 Six G	8120 12916 27473 1478 2309	January: Square gearlever gate . February: 7C ECO Cabriolet : 291 Cabriolet : 558 March: Moteur type Performance Carburateur inversé avec gros silencieux cylindrique.
1940	218.601 à 219.800 152.351 à 154.300 450.001 à 454.500 292.001 à 293.500	7 C 11 B 11 BL 11 C	1133 1863 4415 542	
1941	154.301 à 154.???	11 B	329	Cabriolet : 1
	454.501 à 457.???	11 BL	2038	
	293.501 à 293.5??	11 C	350	
1942	157.???	11 B	1 Familiale	
	452.222 à 452.222	11 BL	3	
1945	457.???	11 BL	3566	
1946	157.???	11 B	1	Le régulateur de tension (conjoncteur-disjoncteur) précédemment sur dynamo est placé sur le tablier. Volets mmobiles de capot remplacés par fentes (sur 11CV).
	457.601 à 469.600	11 BL	10931	
	682.479 à 683.690	15 Six G		
1947	469.601 à 488.200 154.771 à 156.600 682.691 à 682.729 682.730 à 682.800	11 BL 11 B 15 Six G 15 Six D	19348 1697 203	Le rétroviseur est déplacé de haut en bas du parebrise. Les roues Pilote sont remplacées par des roues pleines plus galbées que les anciennes roues à disque. Nouveau moteur 15 Six
1948	488.201 à 508.800 156.601 à 163.950 682.801 à 685.500	11 BL 11 B 15 Six D	20091 7425 2731	Fixation des joints de cardan à la sortie de la boîte de vitesse par boulons rallongés avec contre-écrous (11CV).
1949	508.801 à 531.500 163.951 à 177.700 685.501 à 691.600	11 BL 11 B 15 Six D	22834 14012 6047	Cadran de tableau de bord à fond blanc et chiffres noirs remplaçant le cadran noir à chiffres blancs (11 et 15 CV, juillet).
1950	531.501 à 556.200 177.701 à 195.500 691.601 à 701.601	11 BL 11 B 15 Six D	24586 16959 9400	Sièges et dossiers avant épais , sans barre chromée. Volant à deux branches remplaçant volant trois branches (oct.)
1951	556.201 à 582.200 195.501 à 212.100 701.601 à 713.000	11 BL 11 B 15 Six D	25344 17180 11752	Jauge d'huile à long ruban métallique remplaçant courte tige (11 CV , février).
1952	582.201 à 612.000 212.101 à 236.600 713.101 à 721.650	11 BL 11 B 15 Six D	29463 23298 8376	Juillet: Malle bombée, parchocs droits, essuie-glace en bas.
1953	612.001 à 636.900 236.601 à 270.800 293.563 à 295.000 721.651 à 723.710	11 BL 11 B + 11 F 11 C 15 Six D	25048 32346+2186 Fam 2388	
1954	636.901 à 652.800 270.801 à 299.999+400.001 à 403.600 293.563 à 295.000+300.001 à 301.000 723.711 à 724.950 726.001 à 727.680	11 BL 11 B + 11 F 11 C 15 Six D 15 Six H	15922 24327+3632 Fam 2460 1104 1679	
1955	652.801 à 667.400 403.601 à 427.300 301.001 à 304.940 724.951 à 725.390 727.681 à 729.062	11 BL 11 B+ 11 F 11 C 15 Six D 15 Six H	15007 23778 (2960 Fam) 3948 58 1349	10-5-1955 Moteur type 11D (11CV).
1956	667.401 à 675.905 427.301 à 441.990 (Fam.427.620-441.580) 304.941 à 307.180	11 BL 11 B 11 BC	8372 14596 (2960 Fam) 2164	
1957	675.906 à 677.500 441.991 à 444.600 307.181 à 307.860	11 BL 11 B 11 C	1248 2616 (643 Fam) 686	

Production totale mondial :756111

Kleuren / Colours tabel Citroën TA

Citroën TA

Data Data	Type Type	Carrosserie Coach	Spatborden Fenders	Wielen Wheels	Raamlijst Windowframe	Dashboard Dashboard
1934 1935 1936	7 11	beige rosé gris perle bleu marine rouge bordeaux noir	noir	noir	bruyère RAL 8019	
		noir et beige rosé noir et gris perle noir et bleu marine noir et rouge bordeaux	noir	cache moyeu de couleur assortie à la carrosserie		
1937	7 11	bleu marine rouge bordeaux noir	bleu marine rouge bordeaux	noir		
		bleu marine rouge bordeaux noir beige irisé gris irisé	bleu marine rouge bordeaux noir beige irisé gris irisé	bleu marine rouge bordeaux noir beige irisé gris irisé		
1938 1939 1940	11B berline et commercial	noir	noir	rouge		
1941	11 BL berline 11 B conduite intérieure 11 B familiale 15 six	noir noir gris irisé noir beige irisé vert irisé noir	noir noir gris irisé noir beige irisé vert irisé noir	jaune rouge gris irisé rouge beige irisé vert irisé ivoire		
1945 1946 1947	11 B et 11 BL 15 six	vert réséda AC500 gris irisé foncé AC106 gris irisé clair AC130 Noir	vert réséda gris irisé foncé gris irisé clair	gris perle		
		gris irisé AC109 Noir	gris irisé noir	ivoire		
1948 1949 1950	11 B et 11 BL	noir	noir	ivoire		
1951 1952	15 six	gris métallisé AC109 noir	gris métallisé noir	ivoire		
1953 à april 1954	11 B et 11 BL et 15 six	bleu RAF AC1?? gris perle noir	bleu RAF gris perle noir	ivoire AC 123/074 (RAL1015)	Gris AC121 RAL 7038	gris RAL 7011
april 1954 à à 1957	11 B et 11 BL 15 six	gris bruyère gris perle bleu de nuit bleu d'islande noir	gris bruyère gris perle bleu de nuit bleu d'islande noir	gris perle gris perle gris perle bleu d'islande ivoire		
		gris bruyère AC131 gris perle AC126 bleu de nuit AC601 bleu d'islande AC122 noir AC201 gris fumé AC124	gris bruyère gris perle bleu de nuit bleu d'islande noir gris fumé	gris perle gris perle gris perle bleu d'islande ivoire gris fumé		
Moteur		vert RAL 6020				
FILTRE À AIR 11D		gris RAL 9007				

Alle kleuren staan in de Franse benaming.

"AC" nummers zijn Citroën kleur nummers.

© Classic Automobile Service, Hogeweg 19, 5411 LP Zeeland, Nederland

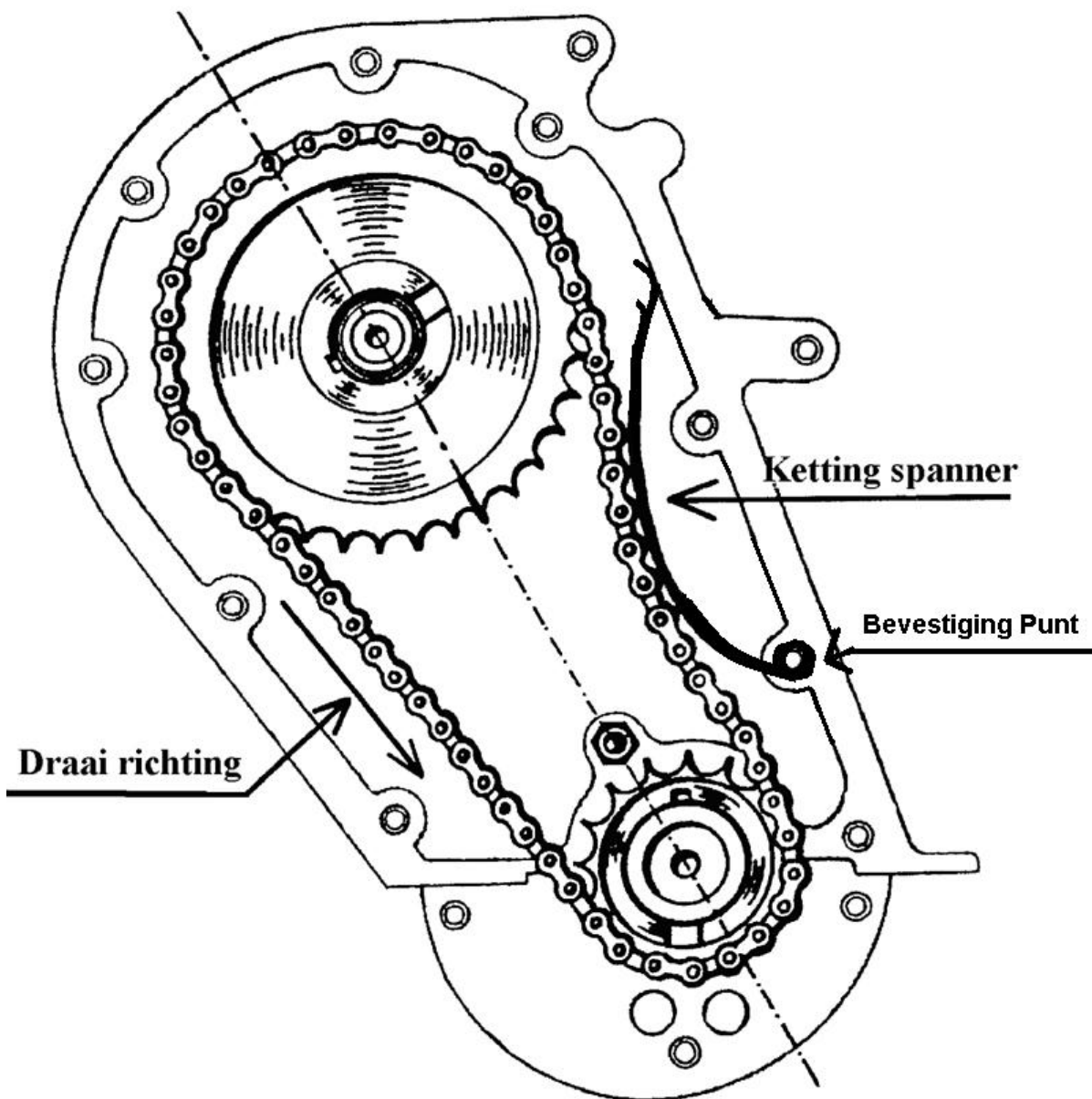
All colours named in France

"AC" numbers are Citroën colour numbers

www.cas-shop.com

Distributie ketting spanner Citroën

TA/ID19



DISTRIBUTIEKETING SPANNER .

Onderdeel nr. 461256S

Deze nieuwe distributieketting-spanner zorgt er voor dat de distributieketting mooi geleid wordt waardoor hij niet meer tegen de distributiedeksel aan kan komen en stationair de nokkenas-timing niet meer kan beïnvloeden door het klapperen van de ketting. Monteer altijd een nieuwe ketting. De motor draait door de nieuwe ketting-spanner veel gelijkmatiger en stiller .

MONTAGE:

De montage is zeer eenvoudig. Moer van het tapeind verwijderen en het tapeind samen met spanner in het bevestigingspunt vast draaien. Distributiedeksel monteren zodat het spanner uiteinde tegen de binnenkant van de deksel komt te liggen. Buiten op de distributiedeksel eerst fiberring plaatsen dan moer aandraaien. Distributie deksel gelijkmatig rondom aandraaien.

Afstelling krukas-keerring Citroën TA 7/11CV

Controle:

1. Hoofdlager speling moet volgens fabrieks gegevens zijn afgesteld omdat anders de krukas de keerring raakt en lekkage veroorzaakt.
2. Zorg er voor dat de hoofdlagerkap één verticale lijn vormt met het motorblok. Is dit niet het geval dan moet de hoofdlagerkap worden los gemaakt en in lijn gezet worden. Keerring passen op de krukas tot een maximale verticale speling van max. 0,15mm. Is dit niet het geval dan moet de keerring worden aangepast.

Keerring aanpassen:

De meestal kromme achterkant (montage vlak van de motor) vlakken op een vlakke plaat met schuurpapier. Beide gevlake kanten tegen elkaar zetten en de twee vlakjes van de keerring die tegen elkaar komen vlakken en inkorten tot de maat van max. 0,15mm speling tov de krukas maat verkregen is.

Keerring montage:

Achterkant van de keerring insmeren met siliconen pakking, de 6 montage boutjes voorzien van een fiberring m7 en het schroefdraad van de boutjes insmeren met vloeibare pakking. De twee vlakjes die tegen elkaar aan komen zeer dun insmeren met vloeibare pakking. De keerring op het motorblok monteren en de boutjes los vast aandraaien. Beide zijde van de halve keerring tegen elkaar drukken dmv 2 zijknip tangen. Midden op de bovenste helft een meetklok zetten en door de keerring op en neer te bewegen het middelpunt opzoeken. Boutjes vast zetten en de keerring is dicht.

