

# AUTOMATCHOKEN

Av Bengt Olsson

Citroën hade många modeller utrustade med automatchoke. Dessa var placerade på Tractioner fram till kriget. Jag har även sett ett par föregångare till B11:an med dylik choke.

Vilka modeller av 7 och 11 hade då automatchoke? Det är svårt att ge ett entydigt svar på, då bilarna förmodligen såldes både med och utan automatchoke. Om man studerar broschyrer visar det sig, att den modell av 7A, som presenterades på våren 1934, var utrustad med manuell choke. Därefter kan sägas generellt, att man kunde få med eller utan automatchoke under året 1934. Därefter så var säkerligen de flesta tractionerna försedda med automatchoke fram till 1939. Läser man igenom listorna på olika förgasartyper, så förekommer båda alternativen. Dock var förgasarna med en bokstavskombination innehållande TD försedda med automatchoke, t.ex. Solex 30 THD.

Jag känner till ett flertal Tractioner som fortfarande är utrustade med denna typ av choke. Alla finns i Norden. Det verkar som om ägarna på kontinenten bytte ut den mot en manuell choke efter att ha haft startsvårigheter. Detta grundade sig oftast i okunnighet och feljusterade bimetaller.

Den övervägande typen av automatchoke fanns från 1934–38, alltså tillsammans med horisontalförgasaren. Denna bestod av en bimetall\* innesluttet i ett hölje som var placerat på grenröret. På förgasaren var sedan en enhet anbringad med ett

membran i. Dessa två enheter var förbundna med ett kopparrör.

## Funktion:

När motorn starttar bildas ett vakuum i kammaren b. Via rör D öppnar ventil C<sub>1</sub> och med detta fungerar choken och en fet blandning sveps in i motorn. När sedan motorn värms upp stänger bimetallen B och ventilen O sluter sig, varpå luften ej kan sugas via r. Därmed blir vakuomet b<sub>2</sub> likvärdigt med kammaren b. Eftersom ytan på membranet M är större än ytan på ventilen C, kommer ventilen C<sub>1</sub> att stängas och choken är satt ur funktion. Choken kommer att fungera igen så snart motorn och grenröret har kallnat. Man kan justera drifttiden med skruven på bimetallen och på så vis få kortare eller längre tid då choken fungerar. Choken skall vara inkopplad i 2 minuter.

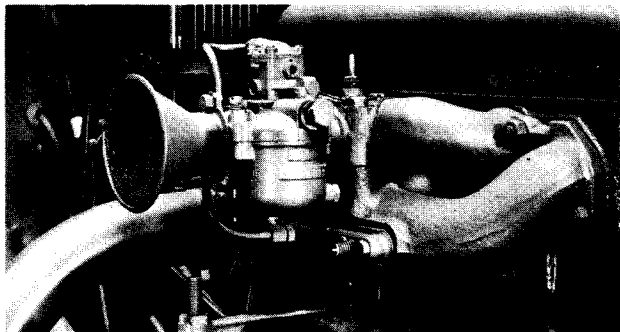
När performance-motorn kom 1939 konstruerade man en ny choke. Denna bestod av en enhet på förgasaren med bimetall inuti. Denna påverkar en ventil direkt. Den suger luft via ett munstycke på grenröret. En enklare funktion än den tidigare typen.

\* Bimetall: Två metaller sammanpressade så att de utvidgar sig olika vid uppvärmning. Därmed böjs metallen och man kan få en funktion beroende på värmen.

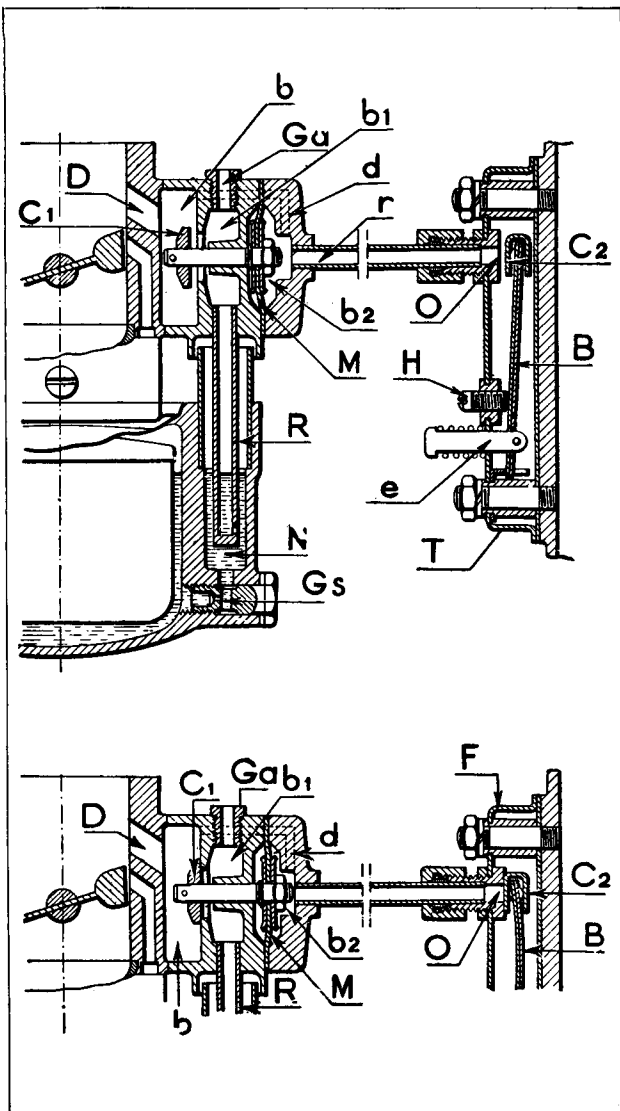
**Funktion:**

Vid starten är ventilen Pa öppen. När sedan motorn värms upp kommer luften från munstycket att värmas upp. Härvid kommer bimetallen B<sub>1</sub> att stänga ventilen Pa. Choken är nu satt ur funktion. Bimetallen B<sub>1</sub> kan justeras med en skruv och man får funktionstiden ändrad.

Alla typer av automatchokar var tillverkade av Solex och har förmodligen även funnits på ett flertal franska bilmärken.



Senare typen.



Tyvär är det ej vanligt att se en bil utrustad med denna typ av choke. Det var vanligt att den byttes ut mot en manuell, då dessa passade utan omändringar. Man drog endast en extra wire eller som ERSA sålde, en manuell ventil som styrde choken.

Vad som är intressant är, att man redan på tidigt 30-tal försökte förenkla bilkörandet och göra det enklare för den icke tekniske föraren. Att B11:an var avsedd att säljas med automatisk växellåda kanske inte alla känner till. Den tillverkades aldrig. Bilen kom dock med automatchoke, nu är det vår tur att bevara denna åt eftervärlden.

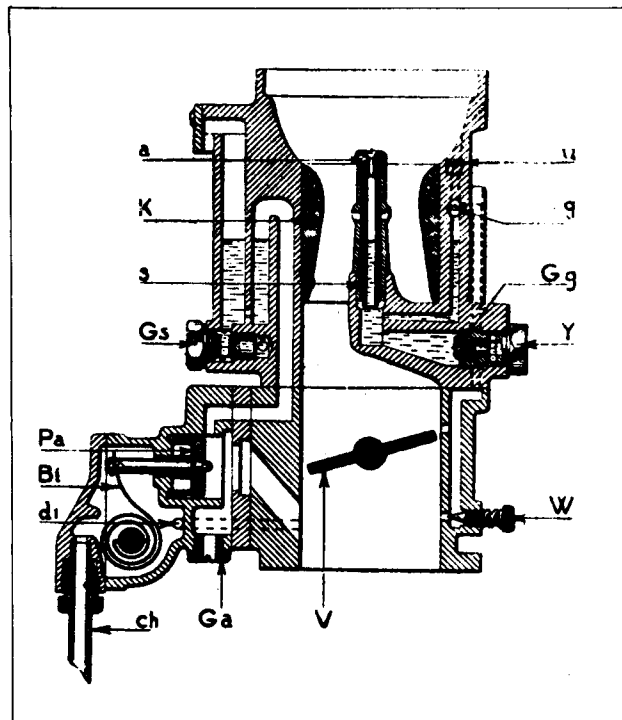
Bilder:

- ur ERSA katalogen
- Reparationskatalogen sid 12
- Solex broschyr
- Försäljningskatalog Ac 4717
- Fabriksfoto 25281

Första modellen av automatchoke 1934-38. Här monterad på en Solex 30 THD. Foto Citroën.

Ingressbilden på sid 7 visar den andra typen mellan 1939 och 1940.

Tidiga typen.



Tillbehör från "piratfirman" ERSA för att reglera choken manuellt.

