

Nostalgische Reise- und Pannentips

Mit freundlicher Genehmigung des Citroën Clubs 34-57 (Suisse Romande). Übersetzt, illustriert und ins CTAC Clubheft gebracht (Nr. 2/1989, Seiten 65-72) von Andreas Rutishauser. Redigiert (immer noch nach alter Rechtschreibung), erweitert und weiter illustriert von Caspar Türlér, April 2002.

Bald schon wieder beginnt die Ferienzeit. Aus den Clubmitteilungen unserer welschen Kollegen haben wir den folgenden Artikel übernommen (was ihnen hiermit herzlich verdankt sei). Also, warum nicht einmal den GTI-Turbo mit elektronischer Einspritzung, Bordcomputer, unzähligen Ventilen und was es sonst noch an Schnickschnack in Neuzeitautos gibt, in der Garage stehen lassen, und dafür das Feriengepäck in der guten alten Traction verstauen, nach dem Motto: "Der Weg ist das Ziel."

Mit der Traction kann man nämlich vergnüglich kleine Nebenstrassen fast ohne Verkehr, abseits der grossen Trouuristenströme befahren. Mit der Traction ist man überall willkommen. Und sollte das gute Stück trotzdem einmal eine Panne haben, so kann man den Defekt (meistens) leicht beheben. Bewaffnet Euch also mit einer Werkzeugkiste (oder dem berühmten Doktorkofferli) und diesem Artikel, in dem einige Tips stehen. Unter anderem auch, wie das bordeigene Ersatzteillager (am schönsten im berühmten "Doktorkofferli" untergebracht) bestückt werden soll. Schon zum voraus: Dosenbier oder einige "bouteilles de rouge" sind nicht vorgesehen!

D) BENZIN / VERGASER

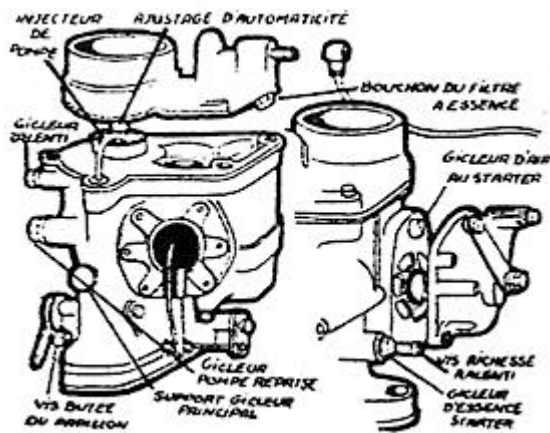
Diese Pannen kommen bei jedem besseren Oldtimer vor. Der Motor geht nach einigen Umdrehungen aus. Er startet nicht mehr mit dem Anlasser, und auch nicht mit der Kurbel. Die folgenden Untersuchungen sollten das Problem ans Licht bringen.

Kommt Benzin im Motor an?

Schraube (oder ziehe) die Benzinleitung am Vergaser ab. Dann lasse den Motor einige Sekunden drehen, aber ohne die Zündung einzuschalten. Du kannst mit dem Anlasser oder der Kurbel drehen. Das Benzin sollte aus der Leitung sprudeln. Achtung: Kommt das Benzin gut aus der Leitung, aber trotzdem hast Du das Gefühl, es komme nicht genügend in den *Versager*, dann überprüfe dessen Benzinsieb und reinige es gegebenenfalls. Es gibt übrigens auch noch andere Benzinsiebe an der Traction, nämlich im Benzintank (meist sehr rudimentär, mehr dazu siehe unten). Empfehlenswert ist ein Benzinflter (durchsichtig, so sieht man, was passiert) kurz vor der Benzinpumpe. Diese Filter sind in jedem guten Autozubehörgeschäft zu finden und kinderleicht zu montieren.

Vergaserdüsen

Viele 11CV sind mit einem Solex 32PBIC Vergaser ausgerüstet. Er hat fünf Düsen:



Kaltstart-Luftdüse (gicleur d'air au starter)

Kaltstart-Benzindüse (gicleur d'essence starter)
Düsen 1 und 2 ermöglichen ein fetteres Gemisch
im Kaltstart

Hauptdüse (gicleur principal)

Luftkorrekturdüse (gicleur pompe reprise)

Leerlaufdüse (gicleur ralenti)

Um diese Düsen zu reinigen, herausschrauben
und gegen die Flussrichtung des Benzins
ausblasen.

Schwimmkammer

Es kann vorkommen, dass trotz Überprüfung und Reinigung der Vergaserdüsen, und trotzdem, dass anscheinend genügend Benzin in den Vergaser kommt, der Motor nach kurzer Laufzeit von selbst abstellt. Die Ursache kann sein, dass das Schwimmernadelventil verklemmt ist.

Abhilfe: Schwimmerbehälter ausbauen, Schwimmernadel ausbauen und durchblasen. Eventuelle Verunreinigungen im Gehäuse gleich ebenfalls beseitigen. Vor dem Zusammenbau überprüfen, ob das Ventil jetzt korrekt funktioniert. Nicht mit Öl schmieren, dieses wird nämlich beim nächsten Kontakt mit Benzin fortgeschwemmt.

Nicht genug Benzin im Vergaser

Zwischen Benzinpumpe und Vergaser kann die Benzinleitung Luft ziehen (eventuell auch an der Benzinpumpe oder am Vergaser selbst). Überprüfung: Benzinleitung vom Vergaser trennen und von Hand die Benzinpumpe betätigen. Es sollte ein leichter Widerstand spürbar sein, und nach einigen (höchstens 20) Pumpbewegungen sollte das Benzin aus dem vergaserseitigen Ende der Leitung sprudeln (die Benzinleitung darf dabei nicht am Vergaser angeschlossen sein, weil bei zu hohem Schwimmkammer-Niveau das Schwimmernadelventil die Leitung verschliesst).

Falls man einen durchsichtigen Benzinfilter vor der Benzinpumpe zwischengeschaltet hat, kann man dort gut beobachten, wie die Pumpe den Sprit ansaugt. Sollte dort aber kein Benzin ankommen, Benzinleitung bei der Pumpe lösen und die gleiche Übung wiederholen. Sprudelt es nicht, ist die Leitung zwischen Pumpe und Vergaser verstopft oder porös. Am besten gleich ersetzen, auch wenn der Schlauch nur geringste Risse zeigt - früher oder später gibt das Ärger. Falls nur verstopft, reinigen / ausblasen (am besten mit Druckluft).

Leerlaufregulierung

- 11CV: bei warmem Motor wird zuerst der Leerlauf, dann das Leerlaufgemisch eingestellt.
- 15CV: zuerst die beiden Leerlaufschrauben, dann das Leerlaufgemisch.
- 22CV: bevor man etwas am Vergaser verstellt, bitte unverzüglich den Autor des Artikels kontaktieren - bietet Höchstpreise für jeden 22er! Und regelt auch alle Probleme an deren

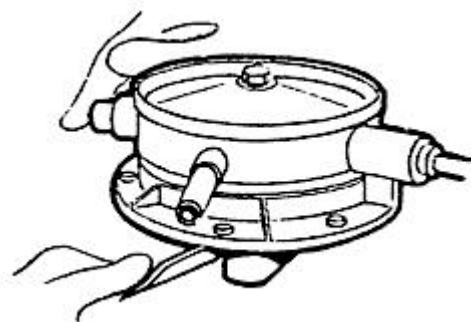
Vergasern...

II) BENZINPUMPE

Wenn das Benzin nicht ordentlich durch die Benzinpumpe sprudelt, liegt das Problem entweder an der Pumpe selber oder weiter zurück in Richtung Tank. Um die Benzinpumpe zu prüfen, müssen erst einmal alle Leitungen von und zur Pumpe gelöst werden. Die Leitungsenden wenn möglich mit der Öffnung nach oben fixieren (auslaufendes Benzin). Bei der Gelegenheit sei auch gerade erwähnt, dass brennende Raucherwaren dazu angetan sind, jegliche Probleme mit dem Benzin schlagartig zu lösen... aber die Traction wird nachher nicht mehr dieselbe sein, an den Besitzer wollen wir gar nicht denken!

Funktionstests

Nachdem die Leitungen gelöst sind, mit einem Finger den Eingang der Benzinpumpe zuhalten (siehe Illustration) und die Pumpe von Hand betätigen (Hebel). Man sollte spüren, wie die Pumpe den Finger ansaugt; wenn ja, ist die Pumpe in Ordnung. Der Fehler liegt dann zwischen Pumpe und Tank. Entweder ist die Benzinleitung verstopft oder porös (resp. leak), verstopfte Leitungen durchblasen, poröse oder defekte Leitungen ersetzen.



Falls der Testfinger nicht angesaugt wird, hast Du entweder dicke Hornhaut am Finger oder es ist nicht Dein Finger, der das Loch zuhält (soll auch schon vorgekommen sein), oder.... der Fehler liegt an der Benzinpumpe selber.

Um den Filter der Pumpe zu reinigen, folgendermassen vorgehen:

Deckel abschrauben, den kleinen Filter herausheben (möglichst nicht im tiefen Gras, zwecks Wiederfindung) und reinigen. Wieder einsetzen und Deckel montieren. Als Vorsichtsmassnahme sollte man immer einen Benzinpumpen-Dichtsatz dabei haben, weil gebrauchte Dichtungen nicht mehr richtig verschliessen, wenn sie nicht genau in der vorherigen Position wieder eingebaut werden.

Es kann natürlich auch sein, dass in der Benzinpumpe ein Federchen oder eine Membran defekt ist. Für diesen Fall greife man auf die Ersatz-Benzinpumpe im Kofferraum zurück. Diese ist zwar meist nicht besonders schön, doch bringt sie die Traction notfalls wieder auf Trab, bis die Originalpumpe revidiert ist.

Benzinfilter des Tanks

Viele Traction-Besitzer haben ihren tankseitigen Benzinfilter noch nie gesehen. Bei den 6-Zylindern ist zwar ein Filter sichtbar, doch bei den 4-Zylindern besteht der "Filter" meist nur aus einem Haufen Unterlagscheiben - manchmal sogar aus Kunststoff, welcher mit dem Benzin reagiert, sich ausdehnt und irgendwann kein Benzin mehr durchlässt. Falls man eine Tankrevision vorhat, lohnt es sich, diesen Teil genauer zu untersuchen. Six-Fahrer haben es da leichter, sie brauchen nur das Schauglas zu öffnen und den Filter zu reinigen oder zu ersetzen.

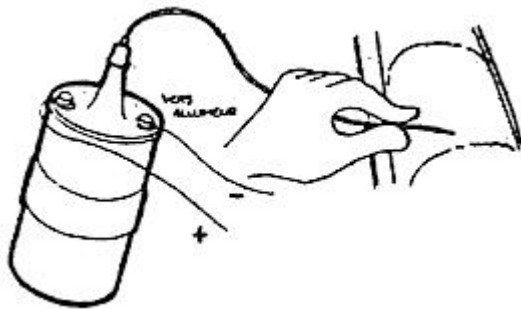
III) ZÜNDUNG

Diese Störungen äussern sich durch Fehlzündungen oder schlechte Leistung des Motors. Oder durch einen Motor, der nur zaghaf anspringt, obschon man überprüft hat, dass die Benzinversorgung in Ordnung ist.

Zündspule

Sie setzt die niedrige Spannung der Batterie in Hochspannung um. Man überprüft sie, indem man das auf den Zündverteiler hinführende Kabel löst, es ca. 5 bis 6 mm vom Zylinderkopf entfernt hält (siehe Illustration) und mit eingeschalteter Zündung den Motor per Anlasser drehen lässt - vielleicht eher eine Übung zu zweit? Funkt es nicht, obwohl die Batterie in Ordnung ist, muss man die Zündspule austauschen.

Falls die Zündspule heiss hat (weil Du vergessen hast, die Zündung auszuschalten und der gute Strom immer noch in die Spule fliesst und dort Hitze erzeugt, weil er nicht weiter kann), dann kühle sie ein wenig mit einem in Wasser angefeuchteten Lappen.



Zündkerzen

Sie erzeugen den Funken, der das Benzin/Luftgemisch entzündet. Um sie zu überprüfen, muss man sie herausdrehen, am besten mit einem speziellen Kerzenschlüssel. Abbürsten und den Elektrodenabstand kontrollieren. Dann den Kerzenstecker auf die Kerze aufstecken, mit kleinem Abstand an den Motorblock halten, und den Motor mit eingeschalteter Zündung mit der Kurbel drehen (Mutige auch mit dem Anlasser). Funken sollten von der Kerze an den Block springen. Sollten keine zu sehen sein, stehst Du mit deiner Traction vielleicht grad im hellsten Sonnenschein und kannst die Fünkli nicht beobachten, oder der Fehler liegt woanders.

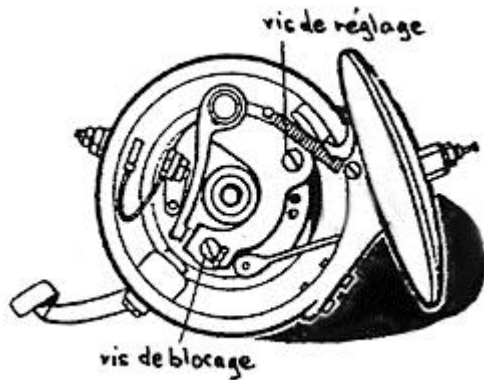
Elektrodenabstände:

- 11CV ohne manuelle Zündverstellung und 15CV: 0.4 bis 0.5 mm
- 11CV mit manueller Zündverstellung: 0.6 bis 0.7 mm

Zündverteiler

Er verteilt Hochspannungsstrom an jede einzelne Zündkerze. Sollte er innen verdreckt sein (kann vorkommen, wenn man es zu gut meint mit dem Ölen des kleinen Filzes) den Deckel und die darin befindlichen Kontakte mit einem sauberen Tuch reinigen. Den Verteiler selbst mit Benzin (aus dem Tank, falls dieser leer ist, liegt das Problem womöglich gar nicht am Verteiler...) reinigen und gut austrocknen lassen. Dann den Motor (vorteilhafterweise mit der Kurbel und ausgeschalteter Zündung) drehen, bis sich die Unterbrecherkontakte berühren. Die Zündung einschalten und mit einem

feinen Werkzeug (isolierter Schraubenzieher) die Unterbrecherkontakte voneinander trennen. Es sollte einen Funken geben. Wenn nicht, die Kabel von der Zündspule und von der Batterie zur Zündspule, sowie den ausserhalb des Zündverteilers angebrachten Kondensator überprüfen und, so im Ersatzteilkofferchen vorhanden, austauschen.



Falls der Motor trotz Funken im Unterbrecher und an den Zündkerzen immer noch nicht tut, wie er sollte, so muss man den Unterbrecherabstand prüfen. Dazu bei offenem Zündverteiler den Motor mit der Kurbel drehen und überprüfen, ob der Abstand des Unterbrechers in der geöffneten Stellung max. 0.4 mm beträgt. Gegebenenfalls einstellen. Es gibt eine Einstellschraube und eine Blockierschraube (siehe Illustration: vis de réglage, bzw. vis de blocage). Bei dieser Gelegenheit lohnt es sich, auch gleich die Unterbrecherkontakte anzuschauen. Erscheinen sie bläulich, muss man darauf gefasst sein, bald den Kondensator auszuwechseln.



Vous désirez trouver un mécanicien, fournisseur de pneus Michelin.



- Mécanicien réparateur, fournisseur de pneus Michelin.
Tous les STOCKISTES MICHELIN sont également mécaniciens réparateurs.
- Sur les plans en noir et rouge, les deux lettres rouges **DX** localisent la zone du plan dans laquelle se trouve le stockiste. La lettre noire **a** repère sur le plan l'emplacement du stockiste représenté par le signe : **o**.
- Sur les plans en noir, le nom du stockiste est répété sur le plan avec un trait de conduite le reliant à l'emplacement.
- Marque représentée par le mécanicien (vous trouverez facilement des rechanges).
- Le nom du constructeur est en gros caractères lorsqu'il s'agit d'une succursale, d'un concessionnaire ou d'un agent direct.
- Vulcanisateur.

Quand vous achetez un pneu Michelin

- Ne dites pas :
« je veux un pneu »,
- mais dites :
« j'ai telle voiture, je roule vite ou modérément, je circule sur des routes très usantes, ou non ».

Votre vendeur vous donnera le pneu qu'il vous faut.



IV) ANLASSER

Anlasserkabel gerissen

Falls das Anlasserkabel (Bezeichnung am Armaturenbrett: D, wie Demarreur) gerissen ist, kann man den Motor immer noch von Hand starten. Dazu schaltet man die Zündung ein, öffnet die rechte Motorhaube und drückt das Ende des Anlasserkabels in Richtung Armaturenbrett, wobei man den Anlasser zum Leben erweckt - und hoffentlich auch die Verbrennung im Motor!

Anlasser verklemmt

Falls das Anlasserpignon im Schwungrad verklemmt ist, versuche, dich folgendermassen aus der Affäre zu ziehen: Lege den zweiten Gang ein. Löse die Handbremse. *Komme ja nicht auf die Idee, die Zündung einzuschalten.* Stosse die Traction abwechselnd ein wenig von vorne und von hinten und hoffe, dass sich dadurch das Pignon löst, und in seine ursprüngliche Lage zurückspringt.

Anlasser dreht nicht

Zünde die Scheinwerfer an ziehe das Anlasserkabel. Falls es sich bis zur Rücksitzbank ziehen lässt, hast Du den letzten Abschnitt übersprungen. Falls die Scheinwerfer keinen Schimmerchen werfen, hast Du noch nicht weit genug gelesen, wir verweisen auf den folgenden Abschnitt. Falls keines von beidem zutrifft, ist wahrscheinlich der Anlasser defekt. Hier gibts keine Reparturtips, es hilft nur anschieben (hoffentlich steht die Traction grad einigermassen in der Ebene und du bist nicht allein) - aber Vorsicht!

Anschieben nur in äusserster Not.

Das Traction-Getriebe ist notorisch anfällig auf solche Unterfangen. Lege **NIEMALS** den ersten Gang ein! Nimm den zweiten oder lieber noch den dritten. Lasse die Kupplung **gaaaanz weich** kommen; Tellerrad, Pignon, Antriebswellen und dein Portemonnaie werden es dir danken. Wahrscheinlich auch dein Mechaniker, denn der hat eh schon genug zu tun.

V) BATTERIE

Die meisten Tractions haben eine 6 Volt Batterie. Eine 11CV weist normalerweise eine Batterie mit einer Spannung von 75 Ampère Stunden (Ah) auf - es empfiehlt sich jedoch, auch in einen Elfer eine Batterie mit 90 Ah einzubauen, wie sie in den 15/6 vorkommen. Das ist sicher auch vorteilhaft, wenn man zusätzliche Verbraucher wie Radio, Heizung oder Zusatzscheinwerfer anschliessen will, und es sollte auch beim Anlassen der Traction ringer gehen. Auf jedenfall kann man so länger "örgelen", sprich den Anlasser betätigen.

Zwischendurch sollte man allerdings Pausen einlegen und nach wiederholten Versuchen vielleicht den Fehler woanders suchen, bevor die Kapazität der Batterie vollends erschöpft ist.

Zur Berechnung der Batteriebelastung folgende Angaben (von Dani Eberli): Die Lichtmaschine der Traction leistet ca. 150 Watt. Zwei Scheinwerfer brauchen zusammen 90 Watt, dazu diverse Lichter (Rücklichter, Armaturenbeleuchtung, etc.) also ca. 4-5 Stück, jedes à 5 Watt, ergibt ca. 110 Watt. Betätigt man den Blinker (2 mal 21 Watt), oder steht man auf die Bremsen (ebenfalls 2 mal 21 Watt) ist man schon bei 162 Watt, also im Minus. Auch wenn das BFU heute zum Autofahren generell eingeschaltetes Licht empfiehlt, muss man bei der Traction - zumindest für längere Fahrten - davon absehen.

Ladungstest

Es empfiehlt sich auch einen Batteriesäureprüfer dabei zu haben, um den Ladezustand in etwa abzuschätzen. Diese Geräte aus Plastik bestehen aus einer Handpumpe und einem sich darin befindlichen Schwimmer. Man taucht die Spitze des Geräts in die Batteriesäure und saugt durch Zusammendrücken des Pumpelements ein wenig Säure auf. Durch das höhere spezifische Säuregewicht einer geladenen Batterie wird der Schwimmer nach oben gedrückt (Anzeige 1.20 oder mehr). Falls die Batterie nur schwach geladen ist, ragt der Schwimmer nur wenig über die Flüssigkeit im Messgerät hinaus (Anzeige 1.10 oder ähnlich). Gegebenenfalls mit Batterieladegerät (gemäss Anleitung des Herstellers) laden.

VI) LICHTMASCHINE / AMPEREMETER

Eine ungenügende Ladung kann z.B. auch von schwacher Leistung der Lichtmaschine herrühren. Als erster Verdächtiger kommt der Keilriemen in Frage. Zögere **nie**, einen zweifelhaften Keilriemen auszutauschen. Ein Ersatzkeilriemen (bei der 15/6 deren zwei) gehört zur Grundausstattung. Eher die Flasche Roten zu hause lasen, als die Keilriemen.

Keilriemen 11CV

Um den Keilriemen anzuziehen, ist folgendermassen vorzugehen: man lockere die Schraube am Wasserpumpengehäuse (es gibt dort natürlich mehr als eine, aber nur eine, aber nur die zu lösende Schraube stellt eine Verbindung zum Dvnamo her). Dann die

Schraube am anderen Ende des "Stängelis" beim Dynamo selbst lösen.

Der Dynamo ist drehbar am Motorblock verschraubt. Es empfiehlt sich, auch diese Verbindung zu lockern. Dann kann die Spannung des Keilriemens eingestellt (oder ein neuer eingepasst) werden. Nicht zu fest anziehen, eine gewisse Elastizität ist nötig. Der Keilriemen sollte sich noch ca. einen Daumenbreit weit eindrücken lassen. Nachher nicht vergessen, alle Schrauben wieder anzuziehen.

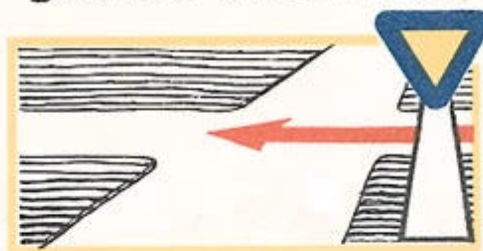
Keilriemen 15CV

Um die Keilriemenspannung einzustellen, gehe man folgendermassen vor: Die beiden Bolzen, die den Dynamo auf dem Getriebedeckel fixieren, lösen. Die Lichtmaschine in die gewünschte Richtung stossen oder ziehen und die Bolzen wieder anziehen. Der Keilriemen für die Wasserpumpe wird beim 6-Zylinder folgendermassen justiert: Die 4 Schrauben, die die Schellen fixieren, lösen. Die Kontermutter der Einstellschraube zum Motorblock lösen, mit Hilfe der Einstellschraube die Spannung einstellen, und alle Schrauben wieder anziehen. Die Zugänglichkeit bei der 15/6 ist nicht allzu gut, bei Schwierigkeiten wendet man sich besser an eine Fachwerkstatt - am besten, bevor die Schwierigkeiten auftauchen...

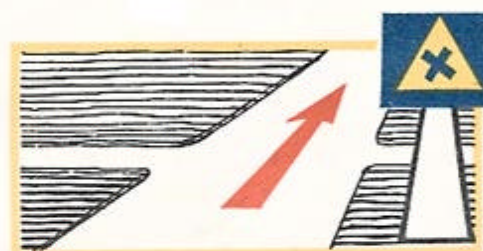
Ampèremeter

Die Tractions haben ein Ampèremeter meist serienmässig. Die Kabel, die zu diesem Instrument führen, können sich lockern oder

Quand vous roulez sur une route à grande circulation

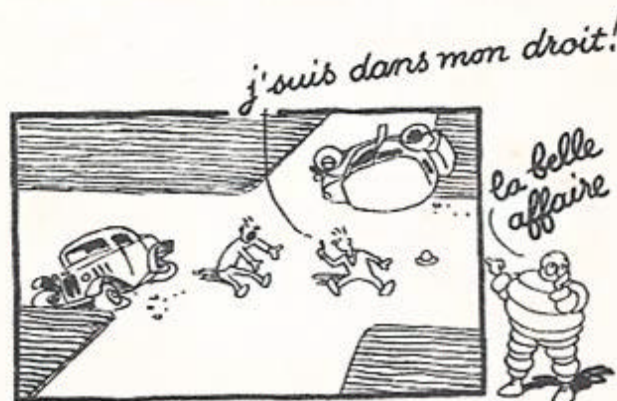


1° Ce signal veut dire que vous allez croiser une autre route à grande circulation et que vous devez céder le passage au véhicule qui vient de droite.



2° Ce signal veut dire que vous allez croiser une route secondaire importante, bien que vous ayez le droit de passage, vous devez être prudent...

Quels que soient vos droits, dès que vous voyez un signal de croisement, ralentissez, avertissez, ouvrez l'œil.



brechen. Dadurch kann das Gerät falsch anzeigen, oder was schlimmer ist, der Strom kann ausfallen. Das betreffende Kabel wieder anschliessen oder flicken.

VII) MOTORÖL / SCHMIERUNG

Pannen in diesem Bereich lassen sich durch sinkende Motorleistung erkennen. Viele Tractions sind nicht mit einem Öldruckmesser ausgestattet, und das Bemerkten einer gefährlichen Ölpanne ist ungewiss. Wenn es jedoch "heiss" riecht, kann es gefährlich sein, weiterzufahren, oder es ist schon zu spät.... ähnlich wie bei Kühlungspressen. Auf alle Fälle sollte man die Traction abkühlen lassen, und gegebenenfalls bei laufendem Motor langsam Kühlwasser nachfüllen, resp. bei abgestelltem Motor das Motorenöl per Messstab überprüfen.

Auch der Zustand der Schmierung kann bei dieser Gelegenheit überprüft werden. Die im Schmierplan angegebenen Intervalle sind wenn möglich einzuhalten, damit sich möglichst nirgends blankes Metall an blankem Metall reibt.

VIII) KÜHLUNG

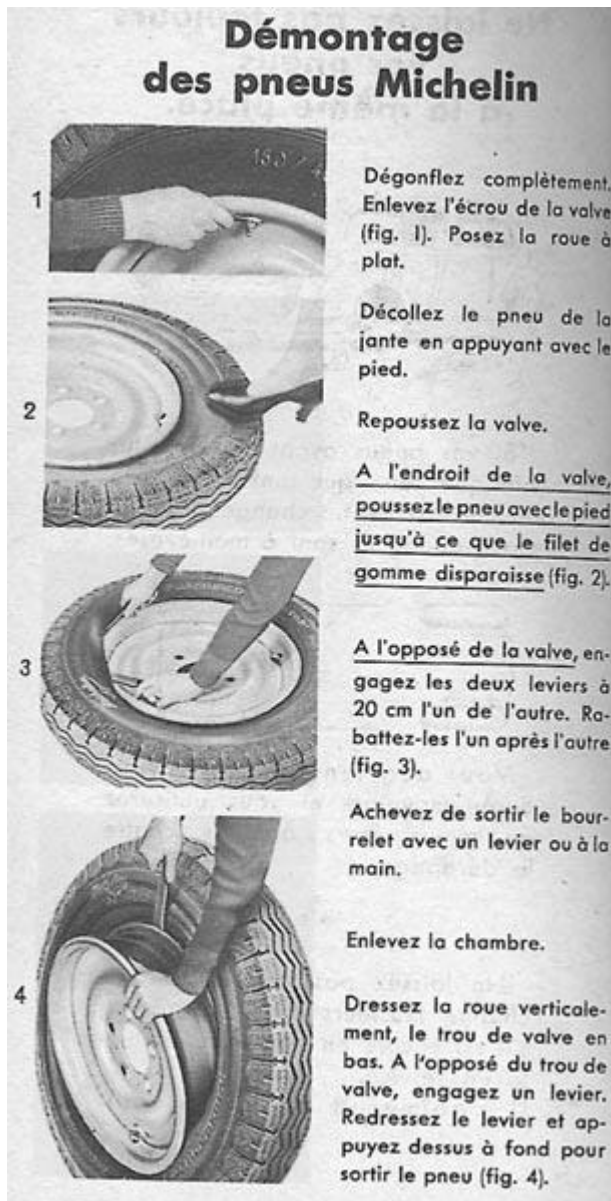
Ausser denselben Erkennungszeichen wie bei der Ölpanne, kann bei der Kühlpanne das Ampèremeter zappeln, gegen Null sinken, oder gar in den Entladebereich (minus) sinken - dann nämlich, wenn der Keilriemen zuwenig gespannt ist. In diesem Fall werden auch die Wasserpumpe und der Ventilator nicht mehr angetrieben. Die verheerenden Folgen von fehlendem Kühlwasserkreislauf dürften klar sein.

Kühler

Falls Kühlwasser fehlt, mit Auffüllen warten, bis sich der Motor abgekühlt hat, da durch die grosse Temperaturdifferenz zwischen einzufüllendem Wasser und dem heissen Motor der Motorblock oder Zylinderkopf **Risse** bekommen könnte.

Dampfblasen im Benzinsystem

Bei grosser Belastung des Motors, z.B. im Sommer beim Pässefahren, kann es vorkommen, dass sich in Teilen des Benzinsystems (Benzinpumpe, Vergaser) Dampfblasen bilden. Sie nehmen ziemlich viel Platz in Anspruch - und lassen vor allem kein Benzin mehr nachfliessen! Und ohne Benzin gibt es nur wenige Wege, eine Traction in Bewegung zu bringen: Entweder man fährt bergab, oder man wird gezogen oder gestossen. Wer es pressant hat, und eine solche Panne ist ihm widerfahren, der versuche, das Benzinsystem mit einem in WASSER getränkten Schwamm oder Lappen abzukühlen. Wer mehr Zeit hat, öffne die Motorhaube, suche sich selbst eine Gelegenheit zum Abkühlen (Badi oder Beiz) und warte, bis sich die Traction auch wieder wohler fühlt.



IX) BEREIFUNG

Ein falscher Luftdruck ist oft die Ursache dafür, dass die Traction ihre ansonsten phänomenale Strassenlage nicht ausspielen kann. Zudem verschleissen die Pneus viel schneller. Bei den heutigen Preisen für neue Michelin X Reifen sollte man diesen Punkt nicht ausser Acht lassen.

Der *richtige Druck* für Michelin X Pneus ist folgender :

- 11 Légère: vorne 1.35 bar - hinten 1.50 bar - Reserverad 1.70 bar
- 11 Normale: vorne 1.50bar - hinten 1.65 bar - Reserverad 1.85 bar
- 11 Fam/Com: vorne 1.40bar - hinten 1.80 bar - Reserverad 2.00 bar
- 15 Six: vorne 1.50 bar - hinten 1.75 bar - Reserverad 2.00 bar

Bei Verwendung des Reserverades muss entsprechend den Angaben Luft abgelassen werden.

(man beachte bei der nebenstehenden Illustration von 1937 den nicht unbedeutenden Teil der Pseudemontage, welchen der Frau zugedacht war...)

X) ABSCHLEPPEN - wenn's denn sein muss....

Eingefleischte Tractionisten behaupten kategorisch, eine Traction müsse man nicht abschleppen. Hier also nur das theoretische Gedankenspiel darüber, wie man das, falls überhaupt je, denn anstellen müsste. Nach Dani Eberli ist als bester Befestigungspunkt des Abschleppseils der Träger unterhalb des Getriebes zu verwenden.

Allerdings ist dieser in der Regel so voller Karrenschmiere, dass das Seil total verschweinigelt wird - zudem muss man aufpassen, dass es sich nicht am Kühlergrill oder an der Stossstange verhaken kann (man will ja weder verbogene Teil noch ein zerfetztes Seil!). Eine Variante ist deshalb der untere Arm der Aufhängung. Das Seil wird dort etwas weniger schwarz. dafür besteht die Gefahr, dass man darauffährt, wenn es durchhängt.

Etwas Abhilfe kann es bringen, wenn man leicht diagonal zieht, d.h. das Seil beim Zugfahrzeug links oder in der Mitte, beim gezogenen dagegen rechts anbringt. Dafür spricht auch, dass in der Regel nach rechts enger eingeschlagen wird als nach links. Als Zugfahrzeug eignet sich die Traction ebenfalls wenig. Stark genug ist sicher das Rohr, welches unter dem Wagenboden die Torsionsstäbe festhält. Aber dort ist kaum hinzukommen, und das Seil kann an der Stossstange beschädigt werden. Notfalls - und nur für sanfte Anwendung - an der Hinterachse, aber aussen, in der Nähe des Rades, so dass der Zug nicht von der Achse, sondern von der Aufhängung abgefangen wird. Dabei stellen sich ähnliche Probleme wie vorne, was das Überfahren betrifft. Die Befestigung der Stossstange oder die Stossstange selbst ist zu schwach und wird verbogen - s'ist halt nur eine Zierschiene!

XI) Wichtige Werkzeuge

Neben dem Wagenheber und der Anlasserkurbel wurden zur Traction serienmässig ein Schraubenzieher, einen Sechskantschlüssel, eine Abisolierzange und eine Rohrzange mitgeliefert. Sie zeugen von der Zuverlässigkeit der Traction, denn mit diesem Sortiment kann man nicht viel anfangen.

Die untenstehende Grundausstattung ist empfehlenswert. Je nach Platz kann man auch mehr mitnehmen. Es soll sogar Leute geben, die immer ein komplettes, revidiertes Getriebe dabei haben....

- 1 Satz Gabelschlüssel mit Maulweiten von 7 bis 21 mm
- 1 Satz Ringschlüssel 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17 und 21 mm.
(Empfehlung: Nicht hinten/vorne gleiche Grösse)
- 4 Schraubenzieher in den grössen 2, 3, 4, 5
- 1 Kreuzschraubenzieher (universale Grösse)
- 1 Universalzange (Kombigerät)
- 1 Wasserpumpenzange oder "Engländer"
- 1 Kerzenschlüssel (21 mm.....??)
- 1 Hammer, ca. 500gr
- 1 Metallbürste
- 1 Kontaktfeile
- 1 Satz Einstellplättchen oder Fühlerlehre
- 1 Zange, um Kabelschuhe zu klemmen
- 1 Testlampe
- einige Stückchen elektrisches Kabel
- Isolierband
- Einige Kabelschuhe
- Eisendraht
- Schmirgelpapier in verschiedener Stärke

- Einige Schrauben, Muttern und Unterlagscheiben, die man im Auto verwenden kann
- 1 Ölkännchen, gefüllt
- 1 Taschenlampe
- 1 Abschleppseil
- 1 Pannendreieck (in der Schweiz ohnehin obligatorisch!)

Mit diesen Werkzeugen können die meisten Pannen an Ort und Stelle behoben werden. Es empfiehlt sich vielleicht noch Trockenseife oder Reinigungspaste, Putzlappen und ein altes Badetuch, damit nach erfolgter Reparatur nicht der ganze ölige Schmutz aus dem Motorraum im Interieur verteilt wird.

XIII) ERSATZTEILE(die einfach dabei sein sollten)

Wenn man weit reist, vielleicht einmal sogar aus der engen Schweiz hinaus, denke man daran, dass sich auch in Frankreich nicht an jeder Ecke eine Garage findet, die das Ersatzteil hat, das gerade benötigt wird. Meistens ist aber jemand zu finden, der kompetent genug ist, es richtig einzubauen. Also packe auch noch Folgendes ein:

- 1 Kondensator
- 1 Zündverteilerrotor
- 1 Satz Unterbrecher (davon gibt es verschiedene Typen, den richtigen wählen!)
- 1-4 Zündkerzen (auch hier kommt es auf den Motortyp / Verdichtung an)
- Passende Gummischläuche (Kühlwasserschläuche, Benzinschläuche)
- 1 Luftfiltereinsatz (je nach Luftfilter den passenden)
- 1 Kupplungsseil
- 1 Benzinpumpen-Repertursatz oder komplette Ersatz-Benzinpumpe
- 1 Satz Dichtungen für den Motor (gibt es als Set bei den Zulieferern, Motortyp angeben)
- 1 Keilriemen (für 15/6 zwei)
- Ersatzbirnen

So, das wär's fürs Erste. Wir hoffen, keinem die Angst vor einer Reise genommen zu haben, genau das Gegenteil wollten wir erreichen! Eine gute Vorbereitung ist viel wert und kann manchen Ärger unterwegs ersparen.

B O N V O Y A G E ! © 1997-2002: Citroën Traction Avant Club (Schweiz)

