



### **Traction Tip 1: Traction stoppt nach einigen Kilometern.**

Stoppt Ihre Traction, nachdem Sie ein paar Kilometer gefahren sind? Nach einigen Minuten Wartezeit kann neu gestartet werden, aber evtl. geht der Motor wieder aus. Normalerweise ist dies ein Problem der Kraftstoffversorgung. Bei der Benutzung des Autos gibt es Ablagerungen (Schmutz, Rost, usw.), die verstopfen den Kraftstoffilter im Tank. Deswegen erhält der Vergaser nicht mehr genügend Kraftstoff. Eine schnelle Lösung für dieses Problem ist: entfernen Sie die Kraftstoffrohrleitung von der Benzinpumpe und blasen Sie kräftig durch, um den Schmutz vom Filter zu entfernen. Zuhause lassen Sie den Kraftstoff aus dem Behälter über den Verschluss an der Unterseite ab. Dann trennen Sie die Kraftstoffleitung und reinigen den Filter, der am Ende des Benzinrohrs angebracht ist. Kontrollieren Sie Ihre metallische Kraftstoffleitung auf ganzer Länge zwischen Tank und Motor. Die Kraftstoffleitung besteht ursprünglich aus Stahl und kann durch Korrosion stark beschädigt sein. Dies kann eine mögliche Brandgefährdung darstellen, wenn Benzin anfängt auszulaufen. Am besten ist hier, die Kraftstoffleitung durch ein kupfernes Rohr zu ersetzen, auch alle Gummischläuche sollten kontrolliert werden und ersetzt, wenn sie alt und brüchig aussehen. Benutzen Sie Klammern, wenn Sie neue Gummischläuche einbauen. Dann können Sie Ihre Traction wieder für viele Meilen problemlos fahren.

### **Traction Tip 2: Motor klappert und verursacht Vibrationen in der Karosserie.**

Dieses kann viele Ursachen haben, nämlich: Die beweglichen Teile Ihrer Maschine sind nicht richtig ausgewuchtet und dies kann Erschütterungen verursachen. Es verursacht auch Beschädigung der Lager und anderer Teile der Maschine. Der hintere Motorbefestigungswinkel 456145 ist mit zu langen Schrauben montiert. Die Schrauben sollten nur 15mm lang sein. Wenn sie länger sind, können sie in Kontakt mit der Steuerradabdeckung kommen und ein sehr beunruhigendes Geräusch verursachen. Überprüfen Sie die Motorlagergummis. Der hintere Gummi sollte ziemlich weich sein und er muß in dem hinteren Gehäuse auch zentriert (frei schwingend) eingebaut werden. Dies erreicht man durch justieren der seitlichen Aufhängungen. Kontrollieren Sie auch den Gummi des vorderen Motorlagers auf der Getriebeabdeckung. Wenn sie alt und brüchig sind, ersetzen Sie sie durch neue.

### **Traction Tip 3: Schlechte Bremsleitungen**

Wir stellen häufig fest, daß Tractionen schlechte, noch originale Bremsleitungen oder in einigen Fällen sehr schlechte Bremsleitungen haben. Es ist nicht einfach festzustellen, ob sie in gutem Zustand sind. An älteren Autos waren die Leitungen häufig mit einem Metalldraht umwickelt. Dies war gedacht als Schutz gegen mechanische Beanspruchung. Bei oberflächlicher Kontrolle konnten die Leitungen gut erscheinen. Näher betrachtet und beim Versuch die Metallumwicklung seitlich zu verschieben, deckt auf, daß die Leitungen gefährlich korrodiert sind und jederzeit zu einem Gesamtausfall des Bremssystems führen können. Wenn Sie Bremsleitungen an dem Auto in diesem schlechten Zustand finden, ist es klug, sie alle durch Neue zu ersetzen, die aus copper/nickel (KUNIFER) Material bestehen. Es ist nicht gut nur die eine entdeckte schlechte Bremsleitung zu ersetzen, es ist wahrscheinlich, daß alle mehr oder weniger korrodiert sind. Das Bremssystem in einem guten Zustand zu haben, ist eine gute Sicherheitsmaßnahme für Sie, Ihr Auto und andere. Punktuell waren die Bremsleitungen häufig an den Vorderrädern korrodiert und schlecht. Unter dem Wagenboden, wo die Leitung in die V-förmige Metallverstärkung einläuft. An der Hinterachse, wo sie bei den Hinderrädern geklemmt sind. Es ist auch ratsam, einen Blick auf die Bremsschläuche zu werfen, sie auf trockenem und brüchigem Gummi zu überprüfen und sie bei geringstem Zweifel, zu ersetzen.

#### **Traction Tip 4: [Hauptlagerdeckel.](#)**

Wir sehen manchmal Hauptlager-Deckel, die ruiniert und unbrauchbar sind, weil sie abgeflacht wurden, um die alten Hauptlagerdeckel in die richtige Toleranz zu bringen. Dieses war eine preiswerte und temporäre Lösung, die von einigen weniger professionellen Leuten benutzt wurde. Das Abflachen der Hauptlagerdeckel ergibt in der Öffnung, in der die Hauptlager sitzen keinen perfekten Sitz mehr, sondern der Sitz wird oval. Dieses wird ein Problem, wenn neue Hauptlager-Oberteile eingepaßt werden sollen. Das Resultat ist, daß die Kurbelwelle nicht frei dreht. Eine einfache und preiswerte Möglichkeit für dieses Problem ist, einige Meßplättchenmetalle unter die Kappe zu legen, bis die Kurbelwelle sich frei bewegt. Dieses muß mit großer Präzision getan werden. Beachten Sie die Tätigkeit Nr. 103 im Reparaturhandbuch. Eine andere und möglicherweise bessere Art für dieses Problem ist einen anderen Motorblock zu verwenden.

#### **Traction Tip 5: [Loser Spurstangenhebel](#)**

Wir sehen häufig lose Spurstangen-Hebel. Diese sind angebracht an dem Schwenkergehäuse (Gelenk) und den Spurstangen-Kugelbolzen (Ersatzteilkatalog Seite 244 Art.Nr. 427189/90 etc.). Aus verschiedenen Gründen sind sie nicht absolut fest. Im Falle eines Unfalls oder wenn Sie einen Bordstein anfahren, können sie sich lösen. Dies heißt, daß die Lenkung nicht mehr richtig funktioniert und man die Kontrolle über die Räder verliert. Die Gummireifen werden übermäßig strapaziert. Demzufolge nach einem Unfall immer überprüfen, ob dieser Arm noch fest und gerade sitzt. Man kann ungefähr überprüfen, ob der Bereich, wohin die Spurstangen-Kugel-Stiftmutter steigt, noch horizontal ist. Im Falle irgendeines Zweifels, den Arm entfernen, einen neuen Keil verwenden und ihn absolut festziehen.

#### **Traction Tip 6: [Ventileinstellung.](#)**

Das gab es schon. Der Motor lief gut, bevor ich die Ventile eingestellt habe.... Jetzt läuft er ohne einen Luft-Filter und er klingt als hätte ich nur 2 Zylinder. Ursache?? Die Schrauben, um das Luftfiltergehäuse am Ansaug-Krümmern anzubringen, fehlen. Der Motor zieht falsche Luft. Daher kann der Motor nicht mehr regelmäßig laufen. Achten Sie darauf, daß die Schrauben nicht zu lang sind. Wenn doch, ist es möglich, daß der Ansaugkrümmer reißt und Aluminiumspäne in den Zylinder gelangen. Mit allen damit verbundenen Problemen.

#### **Traction Tip 7: [Schwächer brennende Bremslichter.](#)**

Bremslichtschalter. Im Laufe der Zeit werden die Kontakte im Bremslichtschalter schlecht und verursachen einen hohen Widerstand. Deshalb ist es möglich, daß die Bremslichter schwächer brennen. Sie können dies selber prüfen, indem Sie das Bremspedal drücken und schauen, wie hell die Lichter sind. Danach die zwei Leitungen am Schalter kurzschließen und schauen, ob es heller brennt. Wenn dieses zutrifft, müssen Sie den Schalter ersetzen oder ihn vielleicht vorsichtig reparieren.

### **Traction Tip 8: Anschluß Öldruckmesser**

Es gibt eine Menge Mißverständnisse über den Anschluß des Öldruckmessers am Motor. Daher hier einige Tips. Auf dem Motor unter dem Verteiler finden Sie die Öldruckleitung, welche zum Zylinderkopf führt und die Kipphebelwellen schmiert. Dieses ist kein guter Platz, um einen Öldruckmesser anzuschließen, weil Sie nicht wirklich den Öldruck von der Ölpumpe messen. Der Öldruck an diesem Punkt entsteht gleich hinter der Nockenwelle und wird kleiner sein und den falschen Wert liefern. Auch an der linken Frontseite unter der Treibstoffpumpe ist ein Anschluß. Es ist nicht klug, diesen irgendwie zu verwenden, weil dieser Anschluß die gleiche Funktion wie die Ölleitung zum Zylinderkopf hat. Ein guter Platz für den Messgerät-Anschluß ist der Verschluß (Schraube 88931 Seite 110 im Ersatzteilkatalog) hinten am Motor, rechts über dem Steuerdeckel. Dies ist direkt in der Hauptölleitung des Motors und ist direkt an der Ölpumpe angeschlossen.

### **Traction Tip 9: Schlechte Zündkerzenqualität !!**

Sie gibt es nicht. Eine Zündkerze fällt hauptsächlich wegen einer zu fetten Treibstoffmischung aus. Dies passiert, wenn der Motor zu lange Zeit mit geöffneter Drosselklappe läuft, oder wenn der Vergaser defekt ist. Ein abgenutzter Motor, der zuviel Öl verbrennt und eine niedrige Kompression hat, zeigt diese Symptome ebenfalls. Der Funke an der Kerze springt nicht von der Elektrode zur Masse, sondern direkt durch den Isolator zur Masse. Auf diese Weise kann die Treibstoffmischung nicht gut zünden. Wird eine defekte Zündkerze, evtl. durch eine andere Marke ersetzt, funktioniert alles wieder. Es wird dann häufig vermutet, daß „Zündkerzenmarke A“ unbrauchbar ist. Es hat aber nichts mit der Marke der Zündkerzen zu tun. Natürlich läuft der Motor wieder gut, wenn eine alte Kerze durch eine nagelneue ersetzt wird. Wie die alte Kerze, muß nun die neue die "schmutzige Arbeit" erledigen und profitiert aber von den besseren Bedingungen eines bereits warmen Motors und einer geschlossenen Drosselklappe. Manchmal hilft eine vollständige Reinigung der Kerze mit einer (Messing)Drahtbürste oder Glasperlen-Strahlen, für eine bessere Funktion. Säubern Sie die Kerze sorgfältig und wischen sie das Öl von der Isolierung. Manchmal kommt es vor, daß Kerzen Haarrisse bilden, Brüche im Isolator haben und dies ergibt eine verringerte Leistung. Daher ist es ratsam, von Zeit zu Zeit neue Kerzen zu montieren.

### **Traction Tip 10: Anlasser.**

Ein allgemeines Problem ist ein schlechter oder langsam laufender Anlasser. Es gibt drei Marken von Anlassern, die an der Traction verwendet wurden, nämlich Paris-Rhône, Ducellier und Citroën. Der Erste ist der schwächste Anlasser, dieser liefert die geringste Energie. Der Grund dafür ist, daß er nur 2 Feldmagnetspulen hat. Daher ist es besser, diesen durch eine andere Marke zu ersetzen. Es gibt einige Tips, die die Leistung der Anlasser verbessern: Über die Jahre sind die Lötstellen im Anlasser korrodiert und dies ist ein zusätzlicher Widerstand. Sorgen Sie dafür, daß alle Verbindungen nachgelötet werden. Prüfen Sie, ob die Feldmagnetspulen nicht Masse berühren. Der Minus-Bürsten-Halter kann ebenfalls wegen Korrosion eine schlechte Masseverbindung haben. Bohren Sie die alten Niete aus, säubern Sie die Anschlüsse und befestigen Sie sie mit neuen Nieten. Überprüfen Sie die Lager und schmieren Sie sie. Überprüfen Sie den Starterschalter, um zu sehen ob die Kontakte verbrannt sind oder montieren Sie ein elektisches Startrelais (Solenoid) am positiven Batteriekabel.

### **Traction Tip 11:** [Wasserpumpengehäusedeckel am Zylinderkopf. \(11D oder 11perfo ?\)](#)

Es geschieht häufig, daß Leute einen Wasserpumpengehäusedeckel am Zylinderkopf montieren, ohne auf die richtige Sorte zu achten. Es gibt zwei Teilenummern: 451969 für den Perfo- Motor und 457440 für den 11D-Motor, der 11D-Typ ist an der Unterseite breiter. Wenn das Perfo Teil an einem 11D-Zylinderkopf befestigt wird, wird es an der Unterseite undicht werden. Es ist nur eine Frage der Zeit. Achten Sie darauf, daß die Öffnung am vorderen Ende des Zylinderkopfes komplett durch die Wasserpumpe abgedeckt ist und benutzen Sie die richtige Dichtung. Die Wasserpumpengehäuse-Dichtung für Perfo und 11D ist völlig unterschiedlich.

### **Traction Tip 12:** [Achten Sie auf Ihr Gewicht.](#)

Dieser Tractiontip handelt über die Gewichtsverteilung am Auto auf die Räder. Wir haben festgestellt, daß zu viele Tractions auf den Rädern ein schlecht justiertes Gewicht haben. Wenn wir dies in unserer Werkstatt überprüfen, finden wir häufig Unterschiede bis zu 100 - 200 Kilogramm pro Rad. Wenn Sie die korrekte Höhe des Autos justieren, müssen Sie auch den Druck jedes Rades auf den Boden überprüfen. Wenn die Verteilung des Gewichts unterschiedlich ist, trägt das Auto nur auf zwei Rädern diagonal gegenüberliegend. Dies verursacht ein instabiles Verhalten auf der Straße, es verhält sich nicht so, wie es sollte. Die Wirksamkeit der Bremsen wird schlecht und das Auto neigt dazu, mit einem vorderen Rad auf unbefestigten Straßen leicht zu schlingern. Die Gummireifen werden auch übermäßig abgenutzt. Das Auto ist weniger sicher zu fahren. Eine genaue Gewichtsverteilung und eine Höhen- Überprüfung kann nur durch eine professionelle Traction-Werkstatt mit den korrekten Werkzeugen und einem absolut ebenen Fußboden durchgeführt werden. Achten Sie darauf, daß nach einer Restaurierung oder Reparatur, die Vorder- und Hinterachse entsprechend dem Reparaturhandbuch überprüft und justiert werden.

### **Traction Tip 13:** [Reifenmontage auf der Felge.](#)

Es scheint, daß 90% aller Gummireifen nicht entsprechend den Bestimmungen von Michelin montiert worden sind. Die einzig richtige Art ist entsprechend Michelin: Das "DOT" Zeichen muß zur Außenseite vom Autos nahe bei dem Ventil plziert werden. Auf diese Weise können Sie weniger Gewichte benutzen, um den Reifen auf der Felge auszuwuchten. Die Praxis unterscheidet sich zwar davon, weniger Bleigewichte zu benutzen, aber dies liegt dann an der Unwucht der Felge.

### **Traction Tip 14:** [Verteilerkette \(Steuerkette\).](#)

Wenn Ihre Traction ihre Arbeit für einige Jahre getan hat, wird die Steuerkette schwach. Dann kann es plötzlich zur Berührung mit dem Steuerkettendeckel kommen, was ein erhebliches Geklapper verursacht. Wenn die Kette schlecht getragen hat, nutzt sie auch die Steuerräder selbst ab. Der Motor läuft nicht mehr rund, die Ventil-Steuerung ist nicht korrekt und dieses ist das Resultat einer abgenutzten Steuerkette. Nach Jahren des Suchens haben wir eine einfache aber sehr wirkungsvolle Lösung für dieses Problem gefunden. Steuerketten-Spanner in Form einer Feder. Diese Feder ist leicht selbst einzubauen, ohne irgendwelche Justagen. (Der Motor muß allerdings aus dem Auto ausgebaut sein.) Unsere Erfahrung ist, daß der Motor glatter und ruhiger läuft, Sie können ihn sogar unter 400 U/min laufen lassen und Sie können die Zahl Umdrehungen zählen.

### **Traction Tip 15: [Kühlerventilator.](#)**

Ein allgemeiner Fehler ist der Anbau des Kühlventilators an der Wasserpumpen-Riemenscheibe. Dieser wird sehr häufig in einer falschen Weise angebaut. Auf diese Weise können Sie Probleme bekommen, weil der Ventilator nicht genügend Luft fördert. Der Ventilator muß die Luft von der Frontseite des Kühlers schaufeln und die konvexe Seite der Flossen muß in Richtung zum Kühler positioniert werden. Wenn Sie den Ventilator abbauen, können Sie auch die Mitte des Ventilators begutachten. Überprüfen Sie, ob er keine Risse um die Montagelöcher herum hat. Entfernen Sie alle Farbe und kontrollieren Sie gründlich. Wenn es Risse in der Mitte des Kühlventilators gibt, kann er beim Fahren abreißen und verursacht umfangliche Beschädigungen des Kühlers und anderer Teile. Ersetzen Sie den Ventilator, wenn er defekt ist. Wenn sie den Ventilator montieren, verwenden Sie eine neue Sicherungsscheibe für die Schrauben und stellen Sie sicher, daß die Distanzscheiben zwischen Ventilator und Riemenscheibe wieder montiert werden.

### **Traction Tip 16: [Schwierigkeiten beim Schalten.](#)**

Manchmal ist es schwierig zu Schalten, Sie müssen den Schalthebel zum hoch- oder runterschalten stark drücken. Es kann verschiedene Gründe dafür geben.

1. zu schwergängige Synchronisation im Getriebe.
2. zu fest justierter Gangwähler im Getriebekasten
3. Schwergängigkeit vom Gangwählaufsatz auf dem Kuppelungsgehäuse.

Dieses letztere, können Sie leicht überprüfen. Entfernen Sie die vorderen Gangwähl-Kugelstifte, verschieben Sie die Gangwählarme auf dem Aufsatz auf und ab; wenn dies schwer geht, dann müssen Sie den Aufsatz entfernen, ihn zerlegen und alle Teile daraus säubern und sie mit einem guten Fett schmieren (verwenden Sie nicht zu viel Fett, weil dieses in die Kupplung gelangen kann). Wenn Sie die Batterieklemmplatte wieder zusammenbauen, prüfen Sie, ob sie nicht die Gangwähl-Stellstäbe stört, wenn dies passiert, können Sie nicht mehr zwischen dem zweiten und dritten Gang hin- und herschieben.

### **Traction Tip 17: [Scheinwerfer](#)**

Die Helligkeit der Scheinwerfer ist nicht immer so gut. Der allgemeine Grund dafür ist häufig: schlechter Scheinwerferzustand. Kontaktsockel und Leitungen, die eine schlechte Verbindung haben. Besonders die Masseverbindung ist schlecht, weil diese über den Chromring, das Scheinwerfergehäuse oder die Montage an der Karosserie fließen muß. Um das Problem zu lösen müssen Sie die Leitungen überprüfen und wenn sie in schlechtem Zustand sind ersetzen Sie sie durch neue Leitungen. Gleichzeitig montieren Sie einen Extra-Massedraht am Auto und schließen Sie ein Ende an die Befestigung des Scheinwerfers und das andere Ende an den Karosserie-körper im Motorraum an. Die gleiche gilt auch für die Rücklichter und die Blinkleuchten. Eine gute Masseleitung ist das halbe Licht.

### **Traction Tip 18: [Ölleckage 1.](#)**

Ölleckage vom Motor, sie tritt gelegentlich an merkwürdigen Stellen auf. Eine solche Stelle ist die linkseitige Motorstütze beim BN (Normale). Diese Stütze ist grösser als die vom BL (Legere) und ist niedriger an dem Block montiert als die BL Stütze. Daher liegen 2 Schraubenlöcher (M7) frei. Diese Bohrungen sind in das Zentrum des Motors gebohrt. Öl spritzt aus diesen Bohrungen, wenn sie nicht mit Schrauben und Unterlegscheiben geschlossen werden. Ursprünglich werden diese Bohrungen mit einer Schlitzschraube geschlossen. Dieses Problem tritt nur auf, wenn Sie einen BL-Motor in einen BN setzen (bei Verwendung verschiedener Motorstützen )



### **Traction Tip 19: Stoßdämpfer.**

Der Stoßdämpfer ist immer noch ein großes Problem bei der Traction. Eine Menge Leute fahren mit defekten Stoßdämpfern. Dieses kann zu Beschädigungen am Auto durch Auftreten von Rissen in der Karosserie und zu Beschädigungen der Radaufhängungen vorn und hinten führen. Eine einfache aber wirkungsvolle Methode, dieses zu überprüfen ist: drücken Sie das Auto vorne und hinten herrunter und beobachten Sie, ob sich das Auto mit einiger Verzögerung wieder nach oben bewegt. (Verwechseln Sie es nicht mit dem Federn der Räder). Wenn das Auto sehr langsam nach oben zurückkommt oder nicht nach unten geht, haben Sie vermutlich alte Stoßdämpfer. Das Öl in den originalen Dämpfern, neigt dazu, ein bißchen hart zu werden, nach 50 Jahren..... Sie können diese (alten, originalen Stoßdämpfer) an den Öleinfüll-Verschlässen an der Unterseite erkennen, es ist dann Zeit sie durch neue Stoßdämpfer zu ersetzen.

### **Traction Tip 20: Reifenluftdruck.**

Nun das Problem mit dem Reifenluftdruck. In unseren Betriebsanleitungen steht geschrieben, daß der Reifenluftdruck vorne 1,2 (1,3) und hinten 1,4 (1,5) Atmosphären sein muß. In unserer Werkstatt haben wir den Luftdruck bis 2,0 erhöht, auf diese Weise reagiert das Auto viel besser beim Lenken. Dies hat keinen negativen Effekt auf Abnutzung und Reißfestigkeit der Reifen. Um dies gegenzuprüfen sind wir mit Michelin in den Niederlanden in Verbindung getreten. Sie leiteten unsere Anfrage an Michelin Frankreich, Abteilung-Technik weiter und auch die rieten zur Erhöhung des Luftdrucks bis 1,7 vorn und 1,9 hinten bei einer Belastung mit 2 Personen und 2,0 vorn und hinten 2,2 bei einer Belastung mit 4 Personen und einigem Gepäck. Michelin begründet dies damit: die Straßen sind heute besser als in der Vergangenheit und die Gummireifen werden aus besserem Material hergestellt. Unsere Erfahrungen entsprechen der Aussage von Michelin. Wir stellen nicht mehr Abnutzung oder Risse wegen des höheren Luftdrucks fest.

### **Traction Tip 21: "Wer gut schmirt, der gut fährt ?".**

Hier einige Tips, um übermäßiges Abschmieren zu verhindern. Der Abschmierpunkt für die Antriebswelle im Kupplungs-Gehäuse (Welle, die den Ventilator und den Dynamo über Riemenscheibe und Riemen treibt). Geben Sie nicht so viel Fett an diesen Punkt. Es besteht die Gefahr, daß das Fett rückwärts in das vordere Nockenwellenlager fließt und das Ablaufloch für das Öl verstopft. Wenn dieses geschieht, so läuft das Öl in der Verbindung zwischen Block und Kuppelungs-Gehäuse heraus und tropft nach rechts unten auf Ihre Kupplung mit allen bekannten Problemen, die dadurch entstehen. Die beste Lösung, wenn Sie hier etwas tun, ist es ein vorgefettetes geschlossenes Kugellager zu verwenden, auf diese Weise ist das Problem gelöst und Sie brauchen diesen Punkt nicht mehr abzuschmieren.

### **Traction Tip 22: Benzinleitungsfilter.**

Der Benzinleitungsfilter soll verhindern, daß irgendwelcher Schmutz in den Vergaser und in die Kraftstoffpumpe gelangt. Deshalb soll ein Filter in die Benzinleitung vor der Kraftstoffpumpe und vielleicht ein Extra-Benzinrückschlagventil eingebaut werden. Der Vorteil ist, daß Sie beim Pumpen oben den Kraftstoff durch die Leitung fließen sehen. Trotzdem, wenn Sie einen solchen Filter montieren, ist es möglich, daß noch etwas feiner Schmutz vorhanden ist, der zusammen mit dem Kraftstoff ankommt, und oben in der Kraftstoffpumpe und im Vergaser landet. Dieses kann den Motor veranlassen auszugehen, wenn Sie es nicht mehr erwarten. Daher ist es wichtig, den Vergaser *und* die Benzinpumpe zu säubern.

### **Traction Tip 23: [Bremsflüssigkeit Leckage.](#)**

Nach dem Winter kommen die Autos aus der Garage heraus und es gibt sehr häufig Bremsflüssigkeits-Undichtigkeiten an den Radbremszylindern. Mit allen Problemen, die damit einhergehen: nasse Bremsbeläge, Ersetzen der Manschetten usw.. Diese Leckage entsteht, weil die Bremsen für eine lange Zeit in Betrieb waren. Der Restdruck wird langsam geringer und die Brems-Manschetten verlieren ihre Spannung gegen die Bremszylinderwände und dort sickert Bremsflüssigkeit heraus und verursacht Ihnen eine Menge harter Arbeit und Geld es fertigzustellen. Eine sehr einfache Lösung, um dies zu verhindern ist: betätigen Sie einmal wöchentlich die Bremse ein paar mal. Auf diese Weise entsteht Druck im Bremssystem und in den meisten Fällen reicht dies aus um Bremsflüssigkeits-Leckagen zu verhindern. Auf diese Weise, wird auch der Drehpunkt der Bremsbackenfüße beweglich gehalten.

### **Traction Tip 24: [Handkurbel-Mutter lose. \(Starterklaue\)](#)**

Überprüfen Sie regelmäßig die Handkurbel-Mutter an der Frontseite des Getriebes. Wenn sie sich löst, kann sie großen Schaden am Getriebegehäuse verursachen. Wenn die Mutter mehr als 2-3 Gewindegänge lose ist, dürfen Sie sie nicht wieder festziehen. Sie müssen zuerst überprüfen, ob der Keil der Synchronisationsvorrichtung noch in den Verriegelungsbohrungen der axialen Laufringe sitzt. Sie können dieses überprüfen, ob bei sanftem Drehen der Handkurbelmutter und getretenem Kupplungspedal das Getriebe noch glatt /sanft läuft. Ist dies nicht der Fall, dann muß das Getriebe ausgebaut und repariert werden, keineswegs sollten Sie das Auto fahren. Wenn alles in Ordnung gebracht ist, ziehen Sie die Handkurbelmutter mit einer neuen Sicherungsscheibe und etwas Locktite fest an. (14-16 mkg)

### **Traction Tip 25: [Schalthebel.](#)**

Um die Schaltstange in der Mitte der Schaltung zu halten und um sicherzustellen, daß die Stange, wenn Sie schalten, in I/A , II/III (oder anders herum) nicht aus ihrer Neutral-Position gerät und blockiert, gibt es zwei Federn, die in der Schaltung unter dem Armaturenbrett angebracht sind. Um diese Federn zu prüfen bewegen Sie die Schaltstange in der Neutral-Position nach links und rechts. In beiden Fällen muß die Stange zum Nullzustand zurückspringen. Ist dies nicht der Fall, ist vermutlich eine der Federn gebrochen und der Schalthebel kann blockieren. Wenn Sie die Federn ersetzen, ersetzen Sie auch die Lagerbüchse und den Treibniet am Schalthebel. Fetten Sie alle beweglichen Teile.

### **Traction Tip 26: [Klappern im Motor.](#)**

Schon mal gehört? Ein starkes Klappern im Motor, besonders bei höherer Drehzahl, Töne als wenn eine Pleulstange fehlt. Ein solches Klappern kann durch die Schwungrad-Schutzplatte zwischen Motor und Kupplungsgehäuse verursacht werden. Diese Platte wird mit 2 oder 4 Schrauben an den Haltewinkeln befestigt, neben der Ölwanne und dem Kupplungsgehäuse. Wenn der Motor mehr Drehzahl macht, vibriert die Platte gegen das Schwungradgehäuse und verursacht das Geklapper. Eine sehr einfache Lösung ist ein Stück Gummi zwischen Platte und Schwungradgehäuse zu klemmen.

### **Traction Tip 27: Ölleckage 2.**

Ölleckage am Steuerdeckel ist häufig ein Problem. Wenn Sie beschleunigen, kippt der Motor und die hintere Motorbefestigung und der Steuerdeckel müssen die ganze Kraft aufnehmen. Deswegen löst sich der Steuerdeckel und kann eine Ölleckage verursachen. Mit et was Mühe können Sie alle Schrauben an der Abdeckung gleichmäßig festziehen. Es empfiehlt sich besonders nach einer Motorüberholung, die Schrauben nach 1000 Kilometern nachzuziehen. Sehen Sie auch Tip 2.

### **Traction Tip 28: Kraftstoff-Überlaufleitung (Abflußleitung)**

Dieses Rohr ist an der Seite des Einlaßkrümmers eingeschraubt und so gebogen, daß es zwischen Motor und Karosserieseitenwand hinabführt . Durch diese Leitung muß überschüssiger Kraftstoff im Krümmer ablaufen. Dafür gibt es eine kleine Bohrung am Ende des Rohres. Beachten Sie, daß diese Bohrung nicht verstopft ist oder wichtiger noch, nicht zu groß ist. Wenn die Bohrung zu groß ist, zieht der Motor viel falsche Luft, dies beeinflußt die Einstellung (Leerlauf) des Motors. Er kann nicht mehr richtig eingestellt werden. Mit einer Zange kann diese Bohrung bis zu einer Größe von ungefähr 0,5mm zusammengequetscht werden. Wenn Sie, bei laufendem Motor Ihren Finger an die Bohrung halten, können Sie das Vakuum spüren, das durch den Motor erzeugt wird. Wenn Sie die Größe der Bohrung verändern, müssen Sie den Leerlauf des Motors neu einstellen.

### **Traction Tip 29: Knackende Geräusche vom Getriebe.**

Beim Schalten vom ersten in den zweiten Gang kann es zu knackenden Geräuschen im Getriebe kommen. Dies ist das Ergebnis einer schlechten oder verschlissenen Synchronisationsvorrichtung vom zweiten Gang. Eine einfache Beseitigung dieses Problems ist die Anwendung einer neuen Schalttechnik. Wenn das Getriebe Reibgeräusche macht beim Versuch den ersten Gang einzulegen: Bewegen Sie den Schalthebel in Richtung zum dritten Gang für einen kurzen Moment, Sie brauchen nicht den dritten Gang völlig einzulegen; auf diese Weise erledigt die Synchronisierung des dritten Gangs die Arbeit und Sie können unmittelbar den zweiten Gang ohne irgendwelche Geräusche einlegen. Behandeln Sie immer das Getriebe sehr sanft, lassen Sie das Getriebe entscheiden, wie schnell Sie die Gänge schalten, quälen Sie es in keiner Hinsicht.

### **Traction Tip 30: Anlasser 2.**

Wenn der Schwungrad-Zahnring nicht gegriffen wird, liegt dies häufig an einer leeren Batterie. Es ist auch möglich, daß die Einstellung zwischen dem vorderen Ausrücker des Ritzels und der Rückholfeder nicht in Ordnung ist. Dies passiert, wenn das Ritzelzahnrad nicht weit genug nach vorne kommt, um in den Schwungradzahnkranz einzurasten. Eine Lösung dafür ist, die Rückholfeder des Ritzels und eine Windung zu kürzen. Auf diese Weise kann das Ritzel leichter nach vorne ausfahren und in den Zahnkranz einrasten. Überprüfen Sie auch die Batteriekabel auf schlechte Verbindung (Widerstand). Sie können dies überprüfen, indem Sie den Anlasser ca. 30 Sekunden (ohne Zündung) laufen lassen. Fassen Sie dann die Kabel und die Anschlüsse an und prüfen Sie ob sie warm sind. Wenn dieses der Fall ist, gibt es irgendwo einen Widerstand (schlechte elektrische Verbindung). Reparieren Sie dies, indem Sie die Anschlüsse säubern, ersetzen oder löten Sie die Kabelschuhe nach. Oder ersetzen Sie sogar die Batteriekabel durch Neue.



### **Traction Tip 31:** [Hinterachse.](#)

Prüfen Sie, ob die Hinterachse in einer Mittelposition ist. Das heißt, prüfen Sie ob das Rad auf der einer Seite genausoviel hervorsteht, wie auf der anderen Seite. Am besten geschieht dies mit dem Spezial-werkzeug Nr.2051-T. Wenn Sie nicht über dieses Werkzeug verfügen, können Sie versuchen durch Sichtprüfung auf die beiden Räder zu schätzen, wie weit sie hervorstehten. Wenn ein Rad mehr als das andere vorsteht, müssen sie die Hinterachse einstellen. Dies geschieht, indem man die Stabilisations-Stange justiert, die vom linken hinteren Rad zur Mitte des röhrenförmigen Querträgers geht. Lösen und drehen Sie die zwei Muttern mit den Gummiunterlegscheiben, damit sich die Welle in die Richtung bewegt, die Sie wünschen. Überprüfen Sie auch diese Gummi- und ersetzen Sie sie, wenn sie hart und brüchig sind. Überprüfen Sie auch die Gummi-Puffer an dem dem Rad zugewendeten Ende dieser Stange. Stellen Sie sicher, daß die Stabilisationsstange gerade und fest sitzt.

### **Traction Tip 32:**

### **Traction Tip 33:** [Auslaßkrümmer.](#)

Der Auläß- und der Ansaugkrümmer sind an einem Punkt großer Hitzeentwicklung mit einer speziellen Dichtung miteinander verschraubt. Immer wenn einer von ihnen ersetzt wird, muß absolut sichergestellt werden, das die Flächen der Flansche zum Zylinderkopf total plan sind. Der Ansaugkrümmer kann dadurch ein wenig justiert werden, indem die drei Schraubenlöcher etwas vergrößert. Das beste Ergebnis wird durch Verwendung einer neuen hitzefesten Dichtung und evtl. einem bißchen Auspuff-Dichtungskitt erreicht. Überprüfen Sie dann die Flucht der Flansche. Wenn sie nicht eine vollkommene Fläche bilden, muß zusammengebaute Einheit mit einer speziellen Maßnahme korregiert werden. Bei Montage der Krümmereinheit am Zylinderkopf verwenden Sie neue Stehbolzen, verkupferte Muttern und Dichtungen. Verwenden Sie die korrekten Befestigungs-Klammern und ziehen Sie die Muttern fest an. Starten Sie den Motor und lassen Sie ihn eine Weile laufen, bis alles warm ist, ziehen Sie dann die Muttern nach. Die unterschiedlichen Teile in dieser Versammlung muß vereinbaren. Es ist sehr wichtig, daß die Dichtung der Krümmereinheit keinerlei Einbauspannung hat, sie kann einen Riß verursachen.

### **Traction Tip 34:** [Spur einstellen.](#)

Beim Einstellen von der Spur müssen Sie aufpassen, daß beide Spurstangen ungefähr gleich lang bleiben. Bei dem Einstellen nicht an einer Spurstange drehen, sondern sie beide gleichmäßig verdrehen. Außerdem muß das Gewinde von der Spurstange soweit in das äußere Ende gedreht sein, daß die Gewindegänge ungefähr auskommen. Wenn das Gewinde von der Spurstange mehr als 2 cm in dem mittelsten Kugelende sitzt, dann muß dies verbessert werden. Das mittlere Spurstangenende hat nur 2,5 cm Gewinde, der Unterschied von 5 mm ist zu gering, um die Spurstange zu befestigen. Die Spurstange kann aus dem Kugelende reißen.

### **Traction Tip 35: Lenk-Zahnstangen Spiel.**

Die Lenkzahnstange sollte kein merkbares Spiel in sich haben. Jedoch wenn es etwas Spiel gibt, kann es einige Gründe dafür geben. Äußere und innere Kugelgelenke des Lenkgestänges können verschlissen sein. Die Lenksäulen-Drucklager können schlecht eingestellt sein. Die Lenktrieb­führung ist nicht eingestellt. All diese Dinge können richtig eingestellt werden, wenn man sich nach der Reparaturanleitung richtet. Überprüfen Sie die Kugelgelenke des Lenkgestänges, besonders die äußeren, sie sind einstellbar. Wenn sie schlimm verschlissen sind, ist es nicht möglich sie korrekt einzustellen. Ob sie tatsächlich verschlissen sind, werden Sie bemerken, wenn die Lenkung nach der Einstellung strammer geht. In einem solchen Fall ersetzen Sie sie. Überprüfen Sie auch die Zahnstangen-Faltenbälge und ersetzen Sie sie wenn notwendig. Wenn es andere Probleme mit der Lenkzahnstange gibt, zerlegen Sie sie besser und entfernen Sie alles alte und schmutzige Fett. Ersetzen Sie abgenutzte Teile und bauen Sie sie mit neuem Hoch-Qualitätsfett wieder zusammen. Wenn Ihnen dies schwierig vorkommt, nehmen Sie Kontakt mit Ihrer Tractions-Werkstatt auf um Hilfe zu erhalten oder kaufen Sie eine aufgearbeitete Austausch-Lenkung.