

### Traction Tip 1: Stilvallen Traction na een paar kilometer.

Valt uw Traction wel eens stil na een paar kilometer gereden te hebben? Als u hem dan even hebt laten staan, doet hij het ineens weer een paar kilometer. Meestal is dit probleem te wijten aan de benzinetoevoer. In de loop der tijd verzamelt zich vuil uit de benzinetank op en rond de zeef van de benzineaanleiding. Hierdoor kan er niet genoeg of geen benzine meer naar de carburateur. Een snelle oplossing voor dit probleem is: maak de leiding van de benzinepomp los en blaas er stevig in zodat het vuil van de zeef wordt weggeblazen. Tap bij thuiskomst de leiding en de tank af en maak het tankfilter schoon. Als er nog een oude ijzeren benzineleiding onder de auto loopt, is deze waarschijnlijk door corrosie aangetast en is er gevaar voor lekkage. Dan is het verstandig om hem door een koperen benzineleiding te vervangen. Hierna kunt u weer vele probleemloze kilometers de weg op met uw Traction!

### Traction Tip 2: Doortrillen motor in de carrosserie.

Dreunt of trilt de motor van uw Traction erg door in de carrosserie? Dit kan diverse oorzaken hebben, namelijk:

De draaiende delen in de motor zijn niet goed uitgebalanceerd en veroorzaken de trillingen. Buiten deze trillingen veroorzaakt dit ook schade aan de lagers en andere delen in de motor. De achterste motorsteunhouder 456145 is met te lange bouten gemonteerd waardoor deze tegen de distributiedeksel aankomen en de trillingen van de motor doorgeven aan de carrosserie. Kijk gelijk even of het motorsteunrubber 454070 nog goed is en of het in de houder gecentreerd staat. Centreren doe je door het verstellen van de motorsteunen.

### Traction Tip 3: Slechte remleidingen.

De laatste tijd komen wij in onze werkplaats steeds meer slechte tot zeer slechte remleidingen onder auto's tegen. Op het eerste gezicht lijkt het nog heel wat maar ga je eens beter naar de zwakke plaatsen kijken dan blijkt maar al te vaak dat men met een levensgevaarlijk remsysteem rond rijdt. Het is al diverse keren gebeurd dat zodra we de remleiding onder de auto demonteerde ze al spontaan doormidden braken. Laten we de zwakke punten eens op een rijtje zetten.

Voor links en rechts over het stuurhuis: vaak slijtplekken van het trillen. Ter hoogte van de aandrijfassen: leiding loopt te dicht langs de as zodat hij kan doorslijten. Bodemplaat V profiel: het punt waar de leiding naar binnen en naar buiten loopt, vaak sterk gecorrodeerd door vuil en vocht. Over de achteras: Leiding wordt bevestigd door 2 beugeltjes, hier onder is de leiding ook weer sterk gecorrodeerd.

### Traction Tip 4: Hoofdlagerkappen.

De laatste tijd komen wij in onze werkplaats steeds meer motoren tegen waarvan de hoofdlagerkappen verknoeid zijn. Deze zijn dan afgevlakt om de lagerspeling van de oude hoofdlagers weer binnen de tolerantie te krijgen. Het probleem ontstaat dan bij het monteren van nieuwe lagerschalen dat de krukas niet meer rond wil draaien en klemt. Een relatief goedkope oplossing is om de lagerkap met opvulplaatjes weer in de oorspronkelijke stand te krijgen. Dit vergt beslist de nodige precisie. Zie handeling No. 103 uit het werkplaats handboek.

### Traction Tip 5: Pitman arm los.

Pitman arm los?

We komen nogals eens losse Pitman armen tegen. Deze zitten aan de fuseekom en de spoorstangkogel wordt hieraan bevestigd. (pag. 244 art.nr. 427189/90). Bij menige restauratie wordt deze niet goed vastgezet en bij een aanrijding tegen de stoeprand o.i.d. kan deze los komen te zitten. Dit betekent dat de stuurinrichting niet meer goed kan werken en je geen controle meer hebt over de wielen en het zorgt voor overmatige bandenslijtage. Controleer dus altijd na een aanrijding of deze arm nog recht staat. Dit kun je globaal zien als het vlak waar de spoorstangkogelmoer opkomt nog horizontaal loopt. Bij twijfel de Pitman arm altijd demonteren en nieuwe spie monteren en goed vastdraaien.

### Traction Tip 6: Kleppen stellen.

Wel eens meegemaakt?

De motor liep toch heel goed voordat ik ging kleppen stellen... Nu laat ik hem even zonder luchtfilter draaien en het lijkt wel of de motor op 2 cilinders loopt.

Oorzaak???

De bouten voor de bevestiging van het luchtfilterhuis aan het inlaatspruitstuk zitten er niet meer in en de motor zuigt hier heerlijk valse lucht en kan dus niet meer regelmatig lopen. Zorg ervoor dat deze bouten niet te lang zijn want dan drukt u het inlaatspruitstuk aan de binnenkant kapot en komt er aluminium in de cilinders met alle gevolgen vandien.

### Traction Tip 7: Zwakker branden remlichten.

Remlichtschakelaar

Na verloop van tijd worden de contacten in de remlichtschakelaar slecht en zorgen voor veel weerstand; hierdoor gaan de remlichten zwakker branden.

Dit kun je zelf testen door het rempedaal in te drukken en te kijken hoe fel de remlichten branden. Hierna de twee aansluitingen op de remschakelaar met elkaar verbinden en als de remlichten nu feller gaan branden, moet de remlichtschakelaar vervangen worden, of eventueel voorzichtig gerepareerd.

#### Traction Tip 8: Aansluiting oliedrukmeter.

Veel onduidelijk bestaat er over de oliedrukmeter aansluiting op de motor. Hier dus enkele tips. Op de motor schuin onder de ontsteking zit de oliedrukleiding die naar de cilinderkop loopt om de tuimelaaras te smeren. Hier moet je geen oliedrukmeter aansluiting maken omdat je hier niet de werkelijke oliedruk van de motor meet. De oliedruk op dit punt komt pas na de nokkenas en zal minder zijn en geen goede waarde aan geven. Ook aan de voorkant links onder de benzinepomp zit een aansluiting. Deze moet je ook niet gebruiken omdat deze aansluiting dezelfde functie heeft als de olie leiding naar de cilinderkop maar dan bij een Rosalie en U23 e.d.

Een goede plaats om de meter aan te sluiten is in de plug (bout 88931) rechts naast de distributiedeksel, dit is rechtstreeks in de hoofdolieleiding van de motor die in directe verbinding staat met de oliepomp.

#### Traction Tip 9 : Slechte bougies !!

Bestaan niet. Een bougie gaat voornamelijk kapot door een te rijk benzinemengsel . Dit ontstaat door de motor te lang op de choke te laten draaien , een defect in de carburateur of een versleten motor die veel olie verbruikt en te weinig compressie heeft. De vonk van de bougie loopt dan niet meer van de plus naar de massaelektode maar direct via de isolator naar massa en kan dan het benzine engsel niet goed laten ontbranden.

Is er dan een bougie kapot dan wordt deze vervangen door een andere, vaak van een ander merk, en deze werkt dan wel goed . Gevolg , 'merk A is niets waard' wordt er dan geroepen. Natuurlijk werkt deze nieuwe bougie dan goed want de eerste bougie heeft het vuile werk mogen doen en de nieuwe bougie profiteert van veel betere omstandigheden omdat de motor vaak al een tijdje heeft staan draaien , warm is en de choke niet meer gebruikt wordt .

Gaat er een keer een bougie kapot dan kunt u hem soms weer goed krijgen door de neus heel voorzichtig met bv. glasparel schoon te stralen.

#### Traction Tip 10: Startmotoren.

Een veel voorkomend probleem, slecht of langzaam draaiende startmotoren. Er zijn drie merken startmotoren gemonteerd op de traction nl. Paris-Rhone , Ducellier en Citroën. De eerste is de zwakste motor die er bij is, deze levert nl. het minste vermogen omdat hij maar 2 veldwikkelingen heeft. Dus deze kunt u beter vervangen voor een ander merk.

Om de motor beter te laten werken de volgende tips:

Door de jaren heen zijn de soldeerverbindingen in de startmotor gaan corroderen een vormen een overgangs weerstand . Zorg er voor dat u deze verbindingen allemaal opnieuw soldeert. Kijk ook of de veldwikkeling nergens massa maakt . De massakoolborstelhouder zit ook vaak door de corrosie niet meer goed aan de massa . Dus de klinknagels losboren en de verbindingen schoon schuren en op nieuw vast klinken. Lagers en bussen controleren en smeren. Controleer ook het aanzetcontact op de startmotor of deze niet is ingebrand of monteer een startrelais.

#### Traction Tip 11: Waterpomp huis cilinderkop 11D/ 11perfo ?

Het gebeurt nogal eens dat men zomaar een waterpomphuis aan de cilinderkop monteert zonder goed te kijken of dit het goede type is. Er bestaan nl. 2 type's onderdeel nr. 451969 voor de perfomotor en nr. 457440 voor de 11D motor deze loopt aan de onderkant langer door . Als het perfo deel op een 11D cilinderkop gemonteerd wordt, gaat deze vroeg of laat lekken aan de onderkant. Let er dus op dat het cilinderkopgat helemaal afgedicht wordt door het waterpompdeel en gebruik ook de goede pakking deze is nl totaal anders als van de 11 perfo.

#### Traction Tip 12: Let op uw gewicht.

Deze Traction tip gaat over de gewichtsverdeling van de auto per wiel. het blijkt dat bijna alle tractions geen goede verdeling van het gewicht over de vier wielen hebben. Wij komen , bij metingen in onze werkplaats, verschillen tegen van 100 tot 200 kg per wiel! Dit kan ontstaan doordat men bij het op hoogte stellen van de auto geen enkele controle heeft over de wieldrukken. Het lijkt alsof de auto horizontaal en op de juiste hoogte goed staat afgesteld. Niets is minder waar, want de auto kan voor een groot deel op b.v. het linkervoorwiel en het rechterachterwiel steunen. Hierdoor hebben rechts voor en links achter te weinig wieldruk. Dit zorgt voor zeer onstabiel rijgedrag, verkeerde remvertraging en slechte wegligging met als gevolg onveilig rijden en extra bandenslijtage. Zorg er voor dat, zeker na restauratie / reparatie van voor- of achteras, de wieldrukken gecontroleerd worden.

#### Traction Tip 13: Bandenmontage op de velg.

Het blijkt dat 90% van de banden niet volgens de voorschriften van Michelin gemonteerd zijn. De enigste goede montagestand is, volgens Michelin: Het "DOT" teken moet naar de buitenzijde van de auto gericht zijn en bij het ventiel staan. Hierdoor hoeft er minder balancerlood te worden gebruikt om het wiel met de band te balanceren. In de praktijk wijken wij hier wel eens wat van af om nog minder lood te gebruiken , dit houdt dan weer verband met de onbalans van de velg.

#### Traction Tip 14: Distributiekettingspanner.

Als u Traction motor al wat jaren zijn werk heeft gedaan, verslapt de distributie ketting en kan hij tegen de distributiedeksel aan komen wat het nodige gerammel kan veroorzaken. Tevens loopt de motor dan niet meer mooi stationair om dat de kleptiming verloopt door dat de ketting niet op spanning staat. Nu na jaren zoeken hebben wij wel een heel eenvoudige maar zeker zeer doel treffende oplossing gevonden voor dit probleem. Een distributiekettingspanner in de vorm van een bladveer. Deze is zeer een voudig zelf te monteren zonder allerlei aan passingen. Onze ervaring is dat de motoren veel rustiger en regelmatiger stationair gaan lopen je kan ze zelf onder de 400 omw/min nog rustig laten lopen en de slagen tellen.

#### Traction Tip 15: Ventilateur.

Een veel voorkomende montage fout wordt er gemaakt met de ventilateur (koelvin) van de waterpomp. Deze wordt vaak verkeerd om gemonteerd . Hierdoor kunnen er koel problemen ontstaan omdat de koelvin niet genoeg lucht verplaatst. De koelvin moet schep-pend de lucht voor de radiator vandaan halen en de bolle kant van de vin moet naar de radiator gemonteerd zitten. Als u de koelvin toch een keer demonteerd kijk dan gelijk even of dat het hart van de koelvin geen scheurtjes vertoont waardoor hij los kan komen en de radiator vernield. Zorg er voor dat bij montage de koelvin boutjes met een nieuw borgplaatje geborgd worden en dat de afstands-busjes aan de kant van de waterpomp zitten.

#### Traction Tip 16: Zwaar schakelen.

Het komt nog al eens voor dat het schakelmechanisme er voor zorgt dat we te zwaar aan de versnellings pook moeten trekken om te kunnen schakelen. Dit kan een aantal redenen hebben. 1e het zwaar gaan van de synchroniseur in de versnellingsbak. 2e te strak afgestelde schakelstangen in de versnellingsbak. 3e , en dit komt vaak voor, het zwaar in elkaar draaien van de schakeltoren op het koppelingshuis , dit laatste hun je makkelijk controleren door de voorste schakelstangkogels los te nemen en de schakelarmen van de toren heen en weer te bewegen dit kan maar weinig maar je voelt gelijk of dat dit te zwaar gaat is dit zo dan kun je het beste de schakeltoren uitbouwen en hem uit elkaar halen , goed schoon maken en de assen weer opnieuw in vetten en regelmatig doorsmeren ( niet te veel want dat vet valt bij de koppeling ). Let bij de montage van de accubak beugel er op dat deze niet te ver naar links wordt gemonteerd zodat hij tegen de schakelstangen aan komt en je de 2e en 3e versnelling niet meer kunt bedienen.

#### Traction Tip 17: Verlichting koplamp.

De verlichting van de koplampen laat nogal eens te wensen over. Reden hiervan is meestal dat de koplamp-potten, contactblokjes en de kabels slechte verbinding maken. Vooral het massacontact is vaak zeer slecht omdat deze via koplamp-voet e.d. naar de carrosserie moet lopen. Om dit probleem te verhelpen kunt u het beste de kabels eens goed controleren en als hier nog oude kabels gemonteerd zijn deze te vervangen door nieuwe. Trek hier dan gelijk een massakabel bij en verbind deze met de fitting van de koplamp-voet en een bevestigingsschroef van het contactblok in de motorruimte. Als de kabels nog goed zijn doet u uiteraard het zelfde. Hetzelfde geldt voor de achterlichten. Een goede massaverbinding is de halve verlichting.

#### Traction Tip 18: Olielekkage 1

Olielekkage van de motor, dit komt nogal eens voor op diverse rare plaatsen een zo'n rare plaats kan zijn bij de linkermotorsteun van de BN . Deze steun is groter als die van de BL en zit aan de onderkant op een lagere plaats gemonteerd dan de BL steun hierdoor komen er twee gaatjes van m7 vrij, deze gaatjes zijn doorboord naar het binnenste van de motor en hier komt bij hogere toerentallen de olie door naar buiten gespetterd als er geen speciaal boutje in gemonteerd zit. Deze gaatjes kunnen afgestopt worden met een gewoon m7 boutje met een koperring maar origineel zitten hier tapeindjes in met een schroevendraaiergleuf. Dit probleem komt vooral voor als men een keer van motor verwisseld heeft en een "BL motor" in een BN geplaatst heeft.

#### Traction Tip 19: Schokbrekers.

De schokbreker is nog steeds een veel voorkomend probleem bij onze TA. Veel mensen rijden nog met defecte schokdempers rond .Dit veroorzaakt nogal wat schade aan de auto in de vorm van scheuren in de carrosserie en beschadiging van de wielophanging voor en achter. Een simpele maar doel treffende methode om dit te controleren is om de auto voor en achter een keer in drukken en kijken of hij dan direct weer met een klein beetje vertraging omhoog veert ( denk er aan vergis u niet in het veren van de banden) als hij dit niet doet maar heel langzaam omhoog komt of helemaal niet inveert dan heeft u waarschijnlijk nog de oude schokbrekers ( deze zijn te herkennen aan de olievulstopjes aan de onderkant ) onder uw auto zitten en wordt het hoog tijd voor een paar andere.

#### Traction Tip 20: Bandenspanning.

Deze keer het probleem van de bandenspanning. In onze werkplaatshandboeken staat beschreven dat de bandenspanning voor 1,2 (1,3) en achter 1,4 (1,5) at moet zijn. Om de auto's wat lichter te laten sturen werd in onze werkplaats de bandenspanning al veel langer verhoogd naar 2,0 , wat geen nadelige invloed had op het slijtagebeeld van de banden. Om het een en ander toch zeker te weten hebben wij contact gezocht met Michelin Nederland , die heeft de afdeling techniek van Michelin Frankrijk ingeschakeld en deze geven nu het advies om de bandenspanning te verhogen naar :

1,7 voor en 1,9 achter , bij een belasting van 2 personen en 2,0 voor en 2,2 achter , bij een belasting van 4 personen met bagage. Michelin geeft als reden voor deze verhoging, dat de wegen nu beter zijn als vroeger en dat de banden nu van een betere kwaliteit zijn. Onze ervaring komt dan ook goed overeen met de opgave van Michelin en zoals gezegd hebben wij ook niet meer slijtage geconstateerd met deze hogere bandenspanning.

#### Traction Tip 21: Doorsmeren.

Doorsmeren moet, maar op een paar punten geldt dat overdaad heel duidelijk schaadt .

Hieronder enkel tips om schade door overdadig smeren te voorkomen: Het smeerpunt van de aandrijfas van de V-snaar poelie moet niet te vaak en zeker niet overdadig gesmeerd worden. Het vet loopt namelijk makkelijk in het olieretourgat van het nokkenaslager. Dit gat raakt dan verstopt , waardoor de olie van het voorste nokkenaslager niet meer goed afgevoerd wordt, zodat er olie lekkage in het koppelingshuis het gevolg is. Het mooiste is om als u toch in die buurt sleutelt, meteen maar een zelfsmerend lager te monteren, zodat het het probleem voorgoed is opgelost. Het smeerpunt van het koppelingsdrukklager (met het zgn. oliepotje) moet ook beslist niet teveel olie hebben. Wordt hier te royaal olie ingebracht, dan komt het terecht bij het drukklager. De smeernippel op de verticale assen van het schakel mechanisme op de versnellingsbak moeten maar heel weinig vet hebben, omdat het overtollige onder uit de as komt en op de drukgroep en koppelingsplaat terecht komt waar we het niet moeten hebben. Bij de originele aandrijfassen zijn niet de naaldlagers van de kruisstukken te smeren, maar alleen de centreerkogel.

#### Traction Tip 22: Benzine leiding filter.

Het benzine leiding filter dat moet voorkomen dat er vuil in de carburateur komt moet er natuurlijk ook voor zorgen dat er geen vuil in de benzinepomp komt. Daarom moet het filter in de benzineslang voor de benzinepomp en eventueel gemonteerde extra terugslag klep gemonteerd worden. Het voordeel is dat je de benzine nu ook kunt zien stromen in de leiding bij het oppompen. Ondanks dat je zo'n leiding filter hebt gemonteerd kan het voorkomen dat er heel fijn vuil met de benzine meekomt en in de benzinepomp en of carburateur terecht komt en daar voor storingen kan zorgen. Dus op tijd reinigen blijft toch van belang.

#### Traction Tip 23: Remlekkage.

Na de wintermaanden komen de auto's weer van stal en vaak is er dan remvloeistof lekkage aan de wielrem cilinders. Met alle gevolgen van dien . Remvoering nat , cups vervangen enz.

Deze lekkage komt door dat de remmen een langere tijd niet gebruikt worden . De restdruk in het remsysteem is langzaam minder geworden en de remcups raken hun voorspanning tegen de remcilinder wand kwijt en kunnen daar gaan lekken, zelfs bij nieuwe remcilinders. Een zeer gemakkelijke methode om deze ellende te voorkomen is door één keer in de week een paar keer achter elkaar het rempedaal in te trappen hierdoor ontstaat er weer restdruk in het remsysteem waardoor in de meeste gevallen remvloeistoflekkage voorkomen kan worden. Tevens blijven op deze manier de scharnierpunten van de remschoenen gangbaar.

#### Traction Tip 24: Slingermoer los.

Controleer regelmatig de slingermoer aan de voorkant van de versnellingsbak, als deze te ver los gedraaid is kan dit voor veel schade in de versnellingsbak zorgen. Als de moer meer als 2-3 schroefdraad gangen los gedraaid is kun je hem niet meer zomaar vast draaien, je zult eerst moeten controleren of de spie van de synchroniseur nog in de borg gaatjes van de axiaal loopringen zit. Je kunt dit controleren door de slingermoer voorzichtig aan te draaien en met ingetrapt koppelingspedaal voelen of de versnellingsbak nog soepel draait. Is dit niet meer het geval dan zal de versnellingsbak deksel gedemonteerd moeten worden om dit te repareren maar ga in geen geval rijden. Als alles op z'n plaats zit, de slingermoer goed vastzetten (14-16kgm) met een nieuwe borgplaat en Locktite.

#### Traction Tip 25: Schakel mechanisme.

Om de schakelhandel in het midden van het schakelmechanisme te houden en om er voor te zorgen dat bij het inschakelen van 1 / A , 11 / 111 ( of andersom) het schakelmechanisme niet uit zijn neutraal positie valt en blokkeerd , zijn er twee bladveren gemonteerd in het schakelmechanisme onder het dashboard. Om deze veren te controleren beweeg je de schakelhandel in de neutraalstand naar links en naar rechts, in beide gevallen moet de schakelhandel weer naar de middenpositie worden geduwd, is dit niet het geval dan zal een van de veren gebroken zijn en kan het schakelmechanisme geblokkeerd raken. Als je de veren vervangt , vervang dan ook de lagerbusjes en borgpen van de pook en smeer de bewegende delen in met vet.

#### Traction Tip 26: Rammel aan motor.

Ook al eens gehoord? Een zware rammel aan de motor bij wat meer toeren , alsof er een drijfstaanglager uit ligt. Eén van deze rammels kan veroorzaakt worden door de vliegwielschermplaat tussen motor en koppelingshuis. Deze plaat zit met 2 of 4 bouten bevestigd aan de steunen naast de carterpan en het koppelingshuis. Door dat de motor meer toeren maakt, gaat deze plaat tegen het vliegwielhuis aan trillen en veroorzaakt deze rammel. Een eenvoudige oplossing hiervoor is om een stukje rubber (tocht strip) tussen de plaat en het vliegwielhuis te klemmen en de rammel is weg.

**Traction Tip 27: Olielekkage 2.**

Olielekkage langs de distributiedeksel is nogal eens een probleem. Door dat de achterste motorsteun aan de distributie deksel gemonteerd is wordt hier nogal aan getrokken. Bij het gas geven kantelt de motor sterk en dit moet opgevangen worden door het achterste motorsteunrubber en de distributiedeksel. De distributiedeksel gaat hierdoor "los" zitten en kan gaan lekken. Met een beetje moeite kun je bij alle bouten van de deksel komen om ze even strak na te draaien. Zeker na een motorrevisie is het aan te bevelen om na 1000 km. deze bouten na te trekken.

Zie ook tip 2

**Traction Tip 28: Benzineoverloopleiding.**

Deze leiding zit aan de zijkant in het inlaatspruitstuk geschroefd.

Door deze leiding moet de overtollige benzine uit het inlaatspruitstuk afgevoerd worden hiervoor zit er aan het uiteinde een klein gaatje. Zorg er voor dat dit gaatje niet verstopt zit en wat belangrijker is, niet te groot is. Als het gaatje te groot is zuigt de motor daar door te veel valse lucht en beïnvloed de stationair afstelling van de motor en is hierdoor niet goed af te stellen. Het gaatje kun je makkelijk met een tang wat dicht knijpen tot ongeveer 0,5 mm. Als je, tijdens het lopen, je vinger onder tegen het gaatje houdt moet je net kunnen voelen dat er aan gezogen wordt. Als je het gaatje hebt veranderd stel dan nog wel even opnieuw stationair af.

**Traction Tip 29: Krakende versnellingsbak.**

Bij het schakelen van 1e naar 2e versnelling wil de versnellingsbak nogal eens kraken. Dit is het gevolg van een niet goed werkende of versleten synchroniseur van de 2e versnelling. Om dit probleem op te vangen kun je bij het schakelen gebruik maken van de synchroniseur van de 3e versnelling door hier even tegen aan te drukken zonder echt in te schakelen. Nu heeft de 3e synchroniseur het werk verricht voor de 2e en kun je rustig de 2e versnelling in schakelen zonder te kraken.

**Traction Tip 30: Startmotor 2.**

Als de startmotor niet in de starterkrans wil aangrijpen is dit meestal het gevolg van een te lege accu. Het kan ook zijn dat het evenwicht tussen het naar voren slingeren van het tandrondsel van de bendix en de terugdrukveer niet goed is waardoor het tandrondsel niet genoeg naar voren komt om in de starterkrans te grijpen. Een oplossing hiervoor is om de veer voor de bendix te demonteren (afwikkelen) en één winding inkorten. Nu kan het tandrondsel makkelijker naar voren komen en ingrijpen. Controleer ook eens de overgangsweerstanden van de accukabels door  $\pm 30$  sec. te starten zonder contact, dan aan de accukabels en aansluitingen voelen of deze warm zijn geworden, als ze warm worden zit hier een overgangsweerstand. Verhelp deze weerstand door b.v. aansluitingen schoon te maken, vervangen of kabelschoenen vast te solderen.

**Traction Tip 31: Achteras.**

Controleer eens of de achteras midden onder de auto staat. D.w.z. het linkerachterwiel moet even ver uit de carrosserie steken als het rechter achterwiel. Als dit niet het geval is dan kun u dit verstellen door de stabilisatorstang (dit is de stang die vanaf het linker achterwiel naar het midden van de auto loopt) in het midden van de auto te verstellen door de twee moeren meer naar links of rechts te draaien al naar gelang de richting die de as op moet. Controleer gelijktijdig of de bevestigings rubbers niet te hard zijn geworden anders brengen deze trillingen over in de carrosserie. Ook moet deze stabilisatorstang recht zijn en niet door gesleten door de uitlaat.

**Traction Tip 33: Uitlaatspruitstuk.**

Bij montage van het uit- en inlaatspruitstuk moet je er altijd op letten dat het uit- en inlaat pruitstuk één vlak vormen. Wanneer dit niet het geval is kun je proberen de bout gaten van het inlaat spruitstuk iets te vergroten, waardoor je deze wat kan verschuiven. Lukt dit niet dan moeten beide delen op elkaar worden gemonteerd en op een speciale inrichting samen gevlaakt worden. Bij de montage van de spruitstukken op de cilinderkop, nieuwe tapeindjes gebruiken en de (verkoperde) moeren goed vast draaien. Als de motor diverse keren warm gedraaid is, alle moeren een keer natrekken om te voorkomen dat de pakking gaat lekken door het "zetten" van het materiaal.

**Traction Tip 34: Sporing afstellen.**

Bij het afstellen van het uitspoor moet je er op letten dat beide spoorstangen ongeveer even lang blijven. Bij het afstellen niet aan één spoorstang draaien maar ze beide evenveel verdraaien. Ook moet het schroefdraad van de spoorstang zoveel in het uiteinde gedraaid zijn dat hetschroefdraad er ongeveer uitkomt. Wanneer het schroefdraad van de spoorstang meer dan 2 cm binnen het middelste kogeleind zit, dan moet dit hersteld worden. Het middelste spoorstangeind heeft maar 2,5 cm schroefdraad, het verschil van 5 mm is te weinig om de spoorstang goed vast te zetten. De spoorstang kan dan uit het kogeleind schieten .

---

**Traction Tip 35: Stuurhuisspeling.**

Bij de Traction is het niet nodig dat er stuurspeling is. Als dit wel het geval is dan kan dit diverse oorzaken hebben, zoals: spoorstang-kogelspeling, stuurhuiskogel versleten of te los afgesteld, tandreep druk niet goed ingesteld of stuurstanglagers niet goed afgesteld. Al deze onderdelen zijn goed na te stellen volgens de beschrijvingen uit het werkplaatshandboek, maar let wel op! Bij veel speling zul je eerst er zeker van moeten zijn dat de onderdelen niet versleten zijn. Als b.v. de stuurhuiskogels of de spoorstangkogels versleten zijn en je stelt ze af dan zullen ze niet meer goed draaien en zal de auto zwaar gaan sturen.