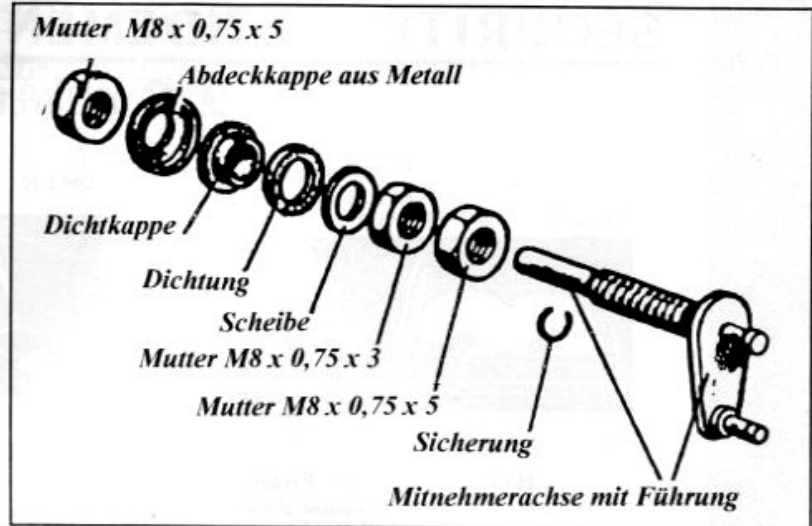


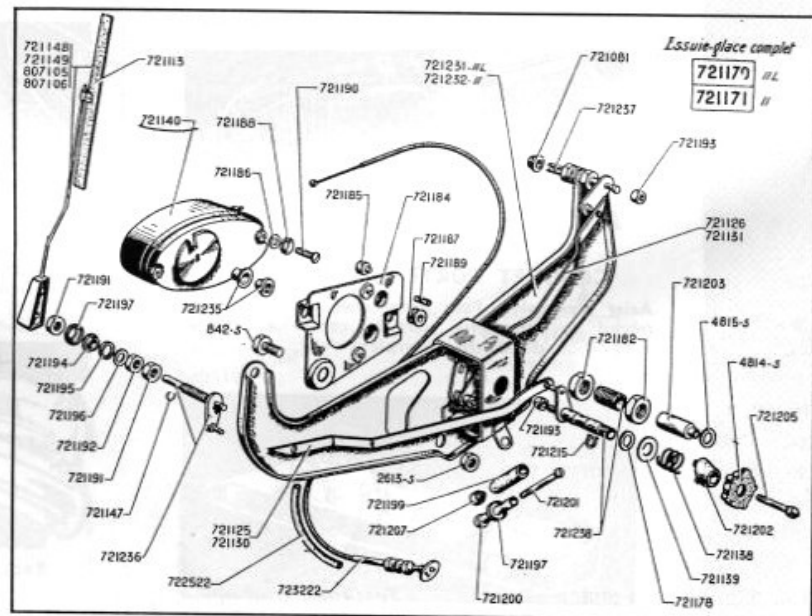
Schlechte Aussichten

Wer kennt das nicht, eine Ausfahrt bei herrlichem Sonnenschein, und plötzlich ziehen schwarze Wolken auf. Es beginnt zu regnen und wir schalten die Scheibenwischer unserer Traction ein. Und die Scheibenwischer schleichen über die Windschutzscheibe, als hätten sie gar keine Lust, ihre Arbeit aufzunehmen. Viele schieben das einfach auf das 6-Volt Bordnetz, aber meistens hat diese Schleicherei eine andere Ursache. Zum einen können die Wischerachsen klemmen. Sind nämlich die äußeren Abdichtungen dieser Wischerachsen porös oder gar nicht mehr vorhanden, kann Wasser und Schmutz eindringen und die Achsen innerlich festsetzen. Geht das schon eine ganze Weile so, kann das innere Betätigungsgestänge ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen werden. Die Bohrungen, in denen die Mitnehmer eingehängt sind, können sich durch die größere Belastung weiten und dann später zum Klemmen des Gestänges führen. Deshalb sollte man von Zeit zu Zeit die Leichtgängigkeit der gesamten Wischermechanik prüfen. Bei den Traction-Modellen bis Baujahr 1952 ist das relativ einfach, weil dort der Scheibenwischermotor am oberen Frontscheibenrahmen sitzt und sich leicht entfernen läßt. Anders sieht es da bei den Tractions ab Baujahr 1952 aus. Dort sitzt die ganze Mechanik nämlich unter dem Armaturenbrett. Ein Ausbau ist hier schon eine akrobatische Übung. Wichtig ist vor dem Ausbau bei beiden Modellen, daß man die Batterie abklemmt, um einen

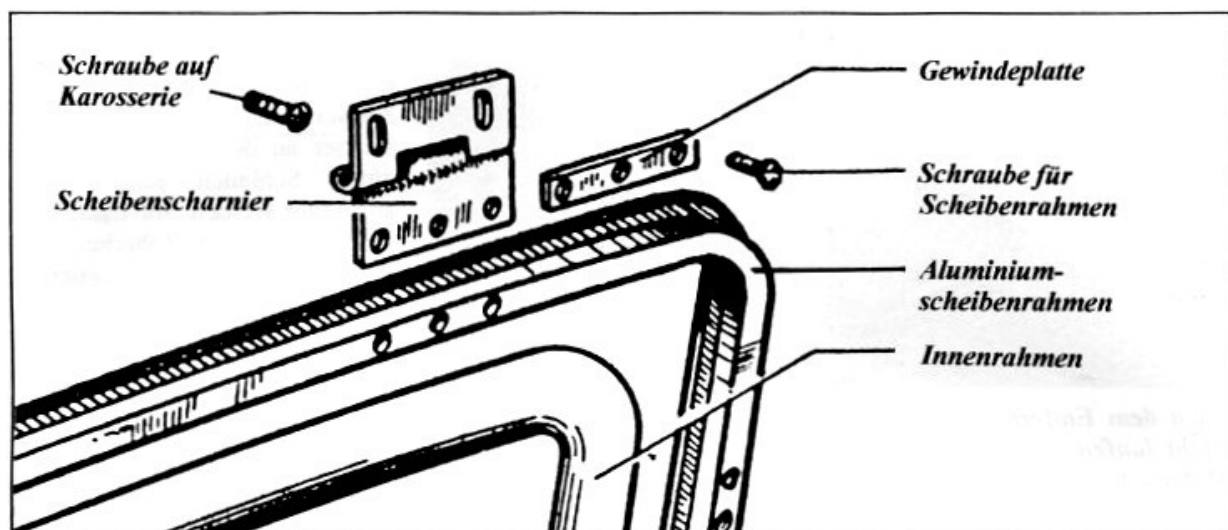


eventuellen Kurzschluß zu vermeiden. Vorteil bei den nach 52ern ist, daß die gesamte Mechanik samt Motor auf einem Support zusammengebaut ist. Zum Ausbau muß man zuerst die Handbetätigung entfernen sowie den unteren Haltebolzen. Löst man die beiden äußeren Muttern unter den Scheibenwischern, kann man das Ganze nach unten herausheben. Nun noch den

Betätigungszug aushängen und das Stromzufuhrkabel abklemmen. Nach dem Entfernen des Motors läßt sich durch Drehen leicht prüfen, ob die Ursache des Klemmens an der Mechanik liegt. Ist dies nicht der Fall, kommt nur noch der Motor selbst in Frage. Meistens sind diese Motoren im Laufe der Zeit dermaßen durch das alte Fett verharzt, daß sie sich nur noch



Die ganze Wischermechanik auf einen Blick



Zur exakten Justierung des Frontscheibenrahmens werden die Schrauben des linken und rechten Scharniers gelöst. Für die senkrechte Justierung "Schraube auf Karosserie", für die seitliche Justierung "Schraube auf Scheibenrahmen". Nicht vergessen, die beiden Schrauben am unteren Rahmen des Ausstellmechanismus zu lösen!

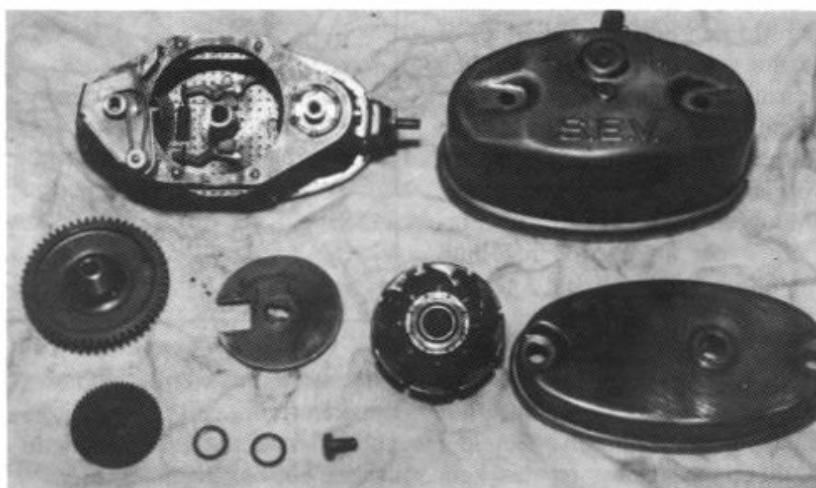
widerwillig drehen. Der Motor besteht aus zwei Gehäusehälften. In der oberen sitzt der eigentliche Motor, in der unteren das Antriebritzel. Und eben in diesem Bereich sollte man das ganze alte Fett entfernen und durch eine neue Fettpackung ersetzen. Achtet aber darauf, daß das neue Fett höhere Temperaturen verträgt, und nicht gleich nach dem Warmwerden des Wischermotors, verläuft. Beim Zusammenbau der Gehäusehälften sollte man nicht vergessen, die Korkdichtung mit etwas Dichtmasse zu bestreichen.

Im oberen Gehäuse sollte man prüfen, ob die beiden Schleifkohlen noch am Kollektor anliegen und ob die kleine Spannfeder noch genügend Zugkraft hat. Der Betätigungshebel im großen Blechdeckel sollte ebenfalls leichtgängig sein. Nach dieser Prozedur müßte alles wieder flutschen wie am ersten Tag.

Eine weitere Unannehmlichkeit bei Regenwetter ist das Ein-

dringen von Wasser im Bereich der Frontscheibe oder unter dem Armaturenbrett. Selbst nach dem Austausch der Frontscheibendichtung kann es passieren, daß das Regenwasser weiter Kurs auf das Hosenbein nimmt. In der Regel liegt es daran, daß die gesamte Frontscheibe nicht genau mittig eingebaut ist und

somit eine absolute Abdichtung unmöglich macht. Eine seitliche Ungenauigkeit löst man, indem man die sechs Schrauben der Scharniere am oberen Alurahmen lockert und den gesamten Rahmen seitlich verschiebt (Langlöcher waagrecht). Liegt die Ungenauigkeit in der Rahmenhöhe, so muß man als



Zerlegter und gereinigter Wischermotor eines 11CV nach Juni 1952
Die Mitnehmerscheibe (2.Reihe, 2.von links) ist bei einigen Motoren nicht verschraubt, sondern verpresst und kann nicht zerlegt werden.



Nach dem Entfernen des alten Fettes sollte dieses Zahnrad ganz leicht laufen. Mit dem neuen Fett nicht sparen, sonst läuft der Motor sehr rauh.

erstes den inneren Abdeckrahmen entfernen. Dies geschieht, indem man das oben mittig sitzende Abdeckblech entfernt und die beiden Blechschrauben herausdreht. Der restliche Rahmen ist mit Klammern festgesteckt. Nach dem Aushängen des Dachhimmels erreicht man die Schrauben, mit denen die

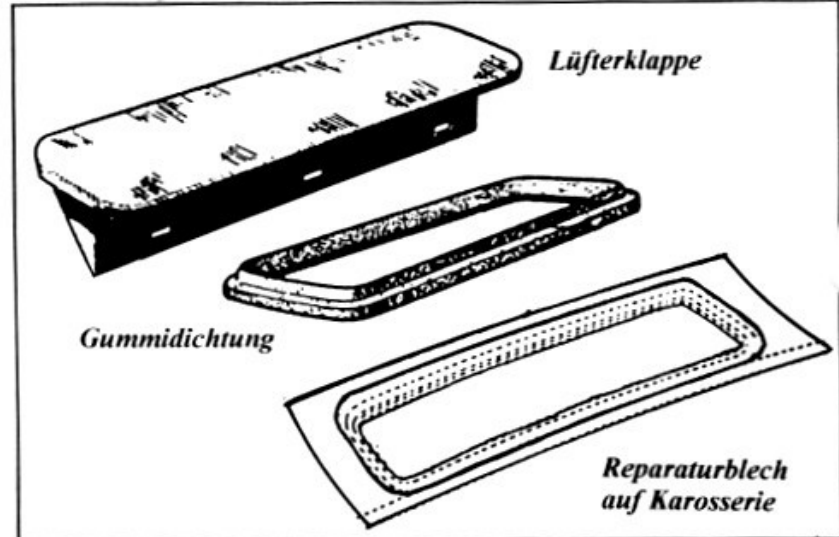
Scharniere an der Karosserie befestigt sind (Langlöcher senkrecht).

Da bei starkem Regen auch trotz guter Einpassung der Dichtung Wasser eindringen kann, haben sich damals die Ingenieure bei Citroen etwas einfallen lassen. Im Karosserierahmen, in der die Scheibe sitzt, hat man jeweils

links und rechts unten eine Bohrung angebracht, in denen ein Metallröhrchen eingeschweißt ist. So soll (!) das Wasser an der Spritzwand über einen Schlauch nach unten abgeleitet werden. Im Laufe der Jahre sind diese Röhrchen mit Dreck zugesetzt und können dann ihre Aufgabe nicht mehr wahrnehmen. In den meisten Fällen sind diese Röhrchen unter dem Karosserierahmen weggerostet. Ein Austausch gestaltet sich demnach sehr schwierig. Eine andere Möglichkeit ist, in die vorhandene Bohrung einen Plastikschlauch (Aquariumzubehör) zu schieben und diesen oben bündig mit Silikon zu fixieren. Er sollte so lang sein, daß er im Motorraum sichtbar ist. Über die ca. 10mm starken Abläufe schiebt man nun ebenfalls Plastikschläuche und richtet diese Richtung Boden.

Die Sache mit der Klappe

Ein weiteres Ärgernis stellt die Lüfterklappe des Traction dar. Auch hier dringt gerne Wasser ein. In den meisten Fällen ist es damit getan, eine neue Dichtung einzukleben, jedoch sollte man beim Kauf darauf achten, daß diese Dichtung aus vollem Gummimaterial ist und nicht aus Moosgummi. Nach dem Entfernen der alten Dichtung muß natürlich erst einmal geprüft werden, ob der Rand in der Karosserie sowie die Lüfterklappe selbst nicht weggerostet ist. Ist dies der Fall, hilft nur noch der Austausch. Bei der Lüfterklappe selbst ist das kein Problem. Ist jedoch der Auflagerand in der Karosserie angegriffen, muß hier ein Teil



eingeschweißt werden. Dieses Reparaturteil, und ebenso die Lüfterklappe gibt es als Neuteile bei den einschlägigen Händlern. Da der Austausch des Karosserierandes, wie gesagt, recht aufwendig ist, empfiehlt es

sich hier, nur bei einer Vollrestauration bzw. Neulackierung des Wagens diesen Weg zu gehen.

Helmut Kloos