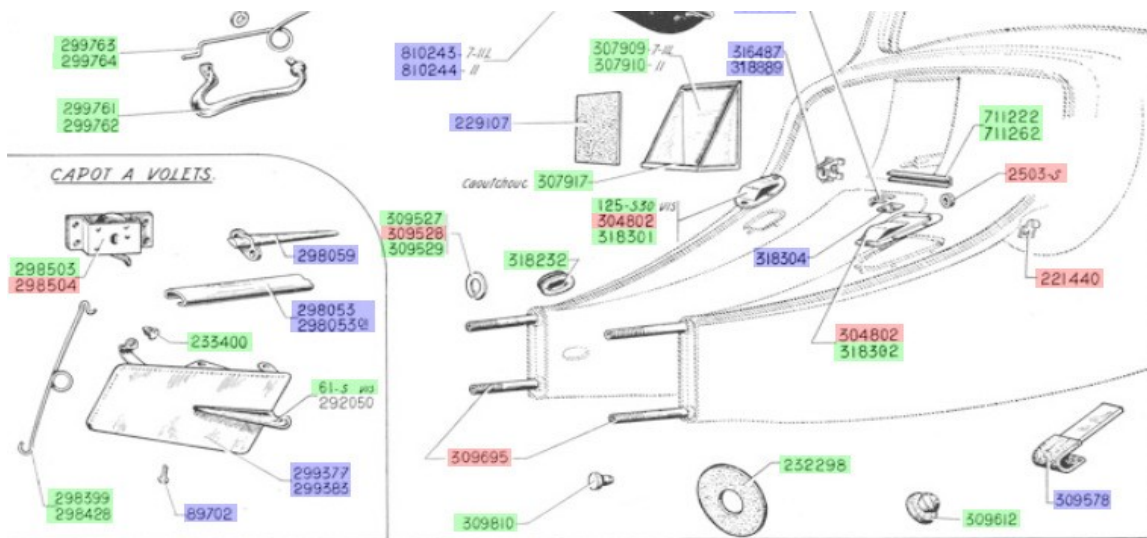


## Een interactieve sleuteldag De Trax "waterdicht" op 5 april 2025 in Oijen

### Afdichtingsrubber stuurpijp:

Wanneer wij bij de Traction aan de voorkant beginnen water buiten de carrosserie te willen houden stuiten we als eerste op een ronde rubberen flap die om de stuurbuis zit waarin de stuurstok draait. Deze moet voorkomen dat opspattend water en vuil de linker jambonneau binnenkomt. Echt heel goed afdichten doet hij meestal echter niet en daarom is het belangrijk dat de afwateringsgaatjes in die jambonneau open zijn en die jambonneau ook aan de binnenzijde goed tegen roest is beschermd. Deze flap is bekend onder onderdeel nummer 232298 en wordt geleverd met een bevestigingsveer. Meestal wordt de flap half doorgeknipt om hem om de stuurbuis heen te krijgen en wordt dan vaak met kit tegen de jambonneau geplakt hetgeen op zich een goede oplossing is.



Onderdeel 232298: afdichting stuurbuis op de linker jambonneau

### De Jambonneau:

Op de jambonneau zit enorm veel bevestigd: motorkapband, de bobine, de remlichtschakelaar, de contactblokjes van de kabelboom en nog veel meer. Elk gaatje dat in de jambonneau is gemaakt, is een potentiëel lekpunt en het is daarom verstandig om bij een bevestiging een rubber O-ringetje of een beetje kit te gebruiken. Maak open gaten dicht, bijvoorbeeld met een rubber stopje. Ook het grote gat achter de accu moet worden afgesloten: niet alleen voor vocht maar ook voor luchtjes uit de motorruimte.

### Het ventilatieklep rubber:

Er is geen rubber zo berucht als het ventilatieklep rubber; sommigen sluiten het ventilatieklepje definitief en kitten en/of plakken het geheel helemaal dicht. Een echte oplossing is dat natuurlijk niet, maar het komt voort uit enerzijds een verrotte goot, waarin dat rubber dient te zitten en anderzijds door een te hard rubber en een ventilatieklepje dat met onvoldoende kracht daarop kan worden dichtgedraaid. En vele combinaties daar tussenin.

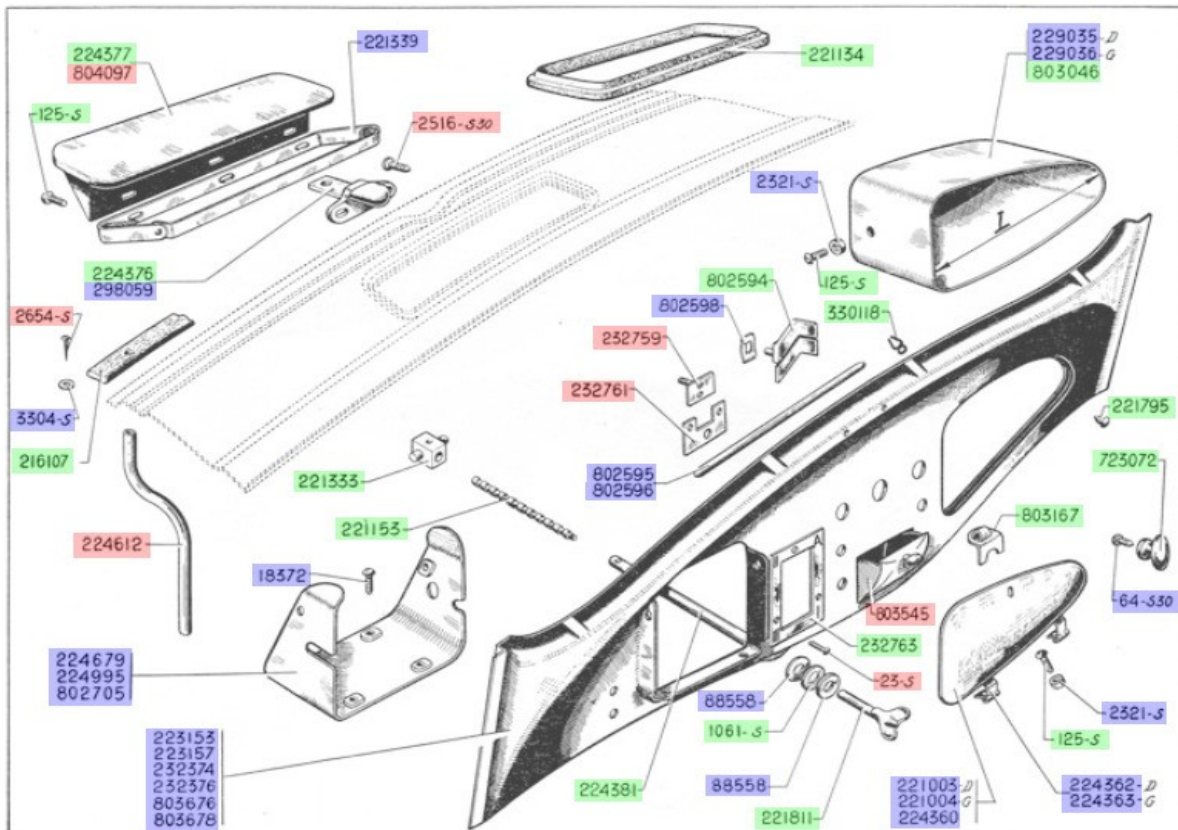
Essentieel is dat het ventilatieklepje rondom even hard op het ventilatieklep rubber drukt in gesloten toestand en daartoe moet het ventilatieklepje correct zijn vastgezet. Dat is te bereiken met de schroeven, waarmee het vast zit. Een tip uit de groep is om die horizontale gleuven iets verticaal uit te vijlen, zodat het ventilatieklepje ook verticaal verstelbaar wordt. Gebruik dan wel sluitringen onder de schroefjes om een optimaal drukvlak te creëren.

Is het klepje te hoog op de beugel gemonteerd, dan sluit deze aan de voorkant, maar niet helemaal aan de achterkant (is de ruitzijde) en andersom.

Het verkrijgbare rubber, onderdeel nummer 221134, is vrij stug en uit de groep komen suggesties om zwelrubber/zwelband te gebruiken, dat wat zachter is van structuur zodat het ventilatieklepje wat dieper in het rubber kan worden gedrukt en daarmee een waterdichte afsluiting oplevert. Ook komt een idee uit de groep om met behulp van een mal en vloeibaar rubber zelf een ventilatiekleprubber te gieten. Dat zelf gieten moet dan wel laagje voor laagje gebeuren omdat die vloeibare rubber aan de lucht droogt, het is een één component.

Nog een mogelijke oplossing is om aan het ventilatieklepje zelf een foam tochtstrip te plakken: er ontstaat dan een contact tussen twee flexibele rubbers die samen zorgen voor een goede afdichting.

Een advies uit de groep is om het ventilatieklepje open te zetten als de Trax niet wordt gebruikt zodat het rubber terug kan veren naar zijn oorspronkelijke vorm. Dit advies geldt niet alleen voor het ventilatiekleprubber, maar eigenlijk voor alle rubbers in een Traction Avant.



Onderdeel nummer 221134: het ventilatiekleprubber

### De diverse voorruitrubbers:

Het eerste rubber dat we om de voorruit tegenkomen is het rubber dat om het glas van de voorruit zit waaroverheen dan de voorruitlijst komt te zitten.

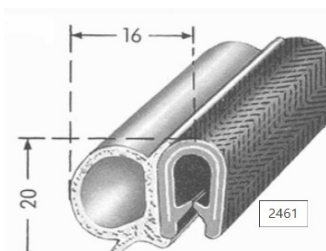
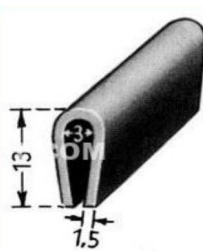
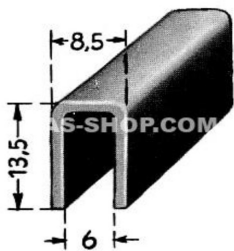
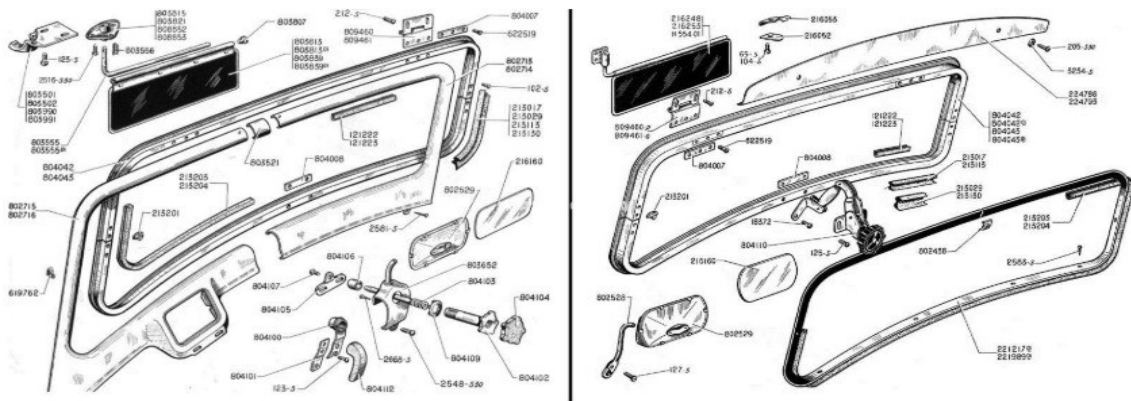
Het rubber is bekend als onderdeel nummer 121222 of 121223. Het éne is voor een Sportje, het andere voor een Normale. Het is een recht U-profiel en uiteraard protesteert dat wanneer het de hoek om moet en dat moet bij een voorruit vier keer. Het advies uit de groep is dan ook dit rubber eerst in heet water te leggen, zodat het wat soepeler wordt en dus wat makkelijker te monteren. Je kunt, om het voorruitframe wat gemakkelijker over de voorruit met het rubberprofiel te schuiven, siliconenvet gebruiken. Zit de voorruit dan correct in de voorruitlijst, vul de kier, die dan nog overblijft met een randje kit, is het advies.

Aan de buitenzijde van het voorruitframe is een rubber rand gemonteerd die de ruimte tussen ruitframe en carrosserie moet afdichten.

Dit rubber is bekend onder nummer 213113 zowel voor een BL als voor een BN; bij een BL moet je er gewoon iets meer vanaf knippen.

Ook dit is weer een recht rubberprofiel en uiteraard protesteert ook dit rubber als het vier keer een hoek om moet en dus is ook hier het advies om het rubber eerst in heet water te leggen. CAS adviseert om de rechte stukken het eerst in het profiel te drukken en de hoeken het laatst, om zoveel als mogelijk te voorkomen dat het rubber in de hoeken omkrult.

Tenslotte treffen wij op de felsrand van de carrosserie in de voorruitspanning van origine het U-profiel aan, bekend als onderdeel nummer 213203/4. Ook dit is weer een recht rubber dus legt men dat ook weer eerst in heet water alvorens het te monteren. Echter, omdat rubber 213113 nogal eens water doorlaat, gebruikt men voor dit rubber ook wel een alternatief, namelijk rubber 213203/4(a). Met dit rubber wordt de kier tussen het ruitframe en de carrosserie aan de binnenzijde afgedicht. Dit rubber blijkt goed te werken, soms echter is het nodig om de scharnieren, die aan de bovenkant van het ruitframe zitten, opnieuw af te stellen om ervoor te zorgen dat de voorruit zowel aan de boven- als aan de onderzijde even stevig wordt aangedrukt wanneer de ruit is dichtgedraaid. Wanneer de auto is uitgerust met een (accessoire) voorruitontwaseming, dan moet ter hoogte van de blaasopeningen een stukje van dit rubber worden weggesneden om de luchtstroom niet te belemmeren. Ook zou het nodig kunnen zijn, iets van het rubber in de onderste hoeken van de ruit weg te snijden om ervoor te zorgen dat de openingen, die het water daar afvoeren, niet worden geblokkeerd.



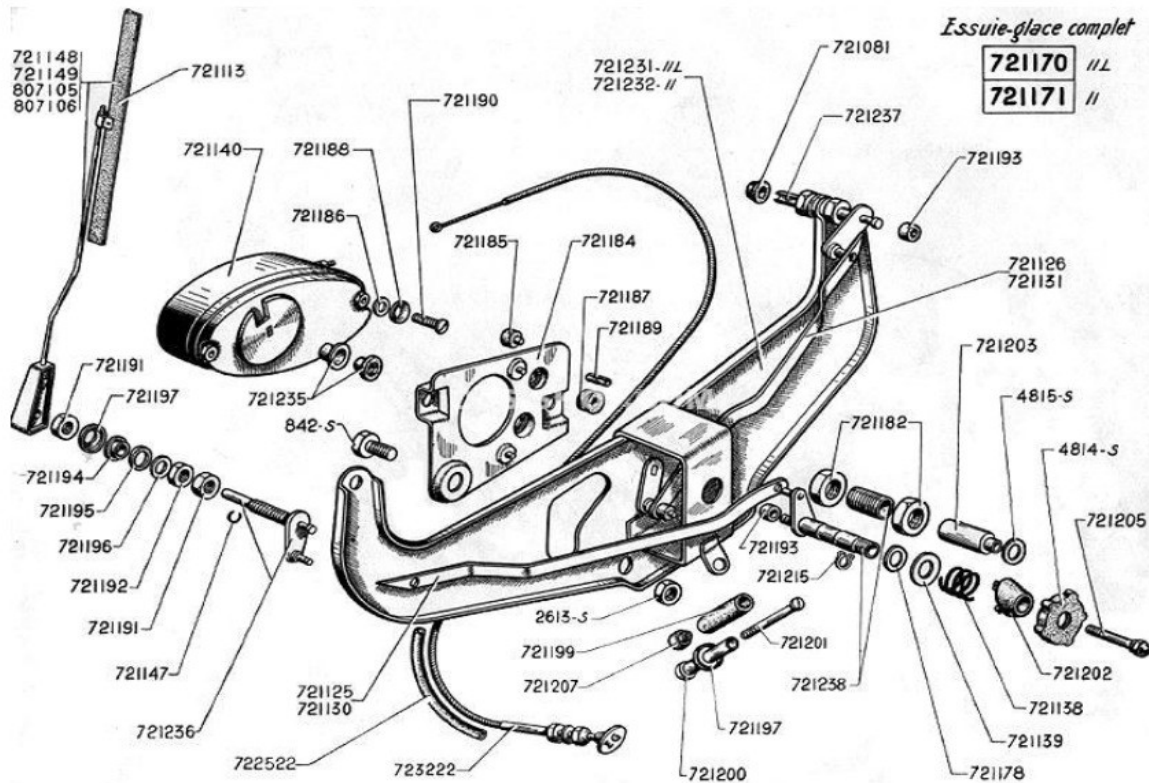
Rubber 121222/3   Rubber 213113   Rubber 213203/4   Rubber 213203/4(a)

### De 'ruitwiserasrubbertjes':

De 'ruitwiserasrubbertjes' zijn een soort van doorvoerrubbertjes, die in de gaten boven of onder de voorruit hun plekje vinden en waardoorheen dan de van schroefdraad voorziene 'ruitwiseraskokers' worden gestoken. Onderdeelnummer 721194. Aan de buitenzijde wordt vervolgens een soort van sluitring over die 'ruitwiseraskoker' geschoven (onderdeel nummer 721197) die vervolgens met moer 721191 wordt vastgedraaid. Omdat de rubber afdichting 721191 aan de binnenzijde van de carrosserie niet altijd wordt tegengehouden wil het nogal eens voorkomen dat het rubber 721191 door het asgat in de carrosserie heen wordt gedrukt en dan is het water afsluitende effect natuurlijk verdwenen. Om deze reden is het daarom aan te bevelen om op de 'ruitwiseraskoker' een moer met een sluitring aan te brengen die aan de binnenzijde van de carrosserie blijven als het mechaniek wordt gemonteerd. Het is wat puzzelen, maar in dat geval kan rubber 721191 niet meer door het gat in de carrosserie worden gedrukt omdat die dan door de sluitring en de moer aan de binnenzijde wordt tegengehouden. Wanneer dan aan de buitenzijde het 'ruitwiserasdoorvoerplaatje'

721197 wordt aangedraaid door moer 721191 wordt het rubber tussen de twee moeren met plaatjes aangedrukt en wordt het waterwerende effect zelfs nog versterkt. Echter, ook tussen de 'ruitenwisseras' en de 'ruitenwisseraskoker' blijkt water te kunnen komen en dat resulteert in roestvorming. Dat resulteert dan weer in extra weerstand waardoor het wistempo van de ruitenwissers, dat toch al niet erg hoog is, nog eens extra wordt vertraagd.

Ben Mooren blijkt hiervoor een oplossing te hebben in de vorm van een stukje huisvlijt: hij heeft een lange verbindingsmoer, die past op de schroefdraad van een 'ruitenwisseraskoker', voorzien van een smeernippel zodat de ruimte tussen de 'ruitenwisseras' en de 'ruitenwisseraskoker' kunt vullen met vet. Daarmee sla je twee vliegen in één klap: het vet blokkeert de waterintree én het smeert de as, waardoor het wistempo van de ruitenwissers positief wordt beïnvloed.



**De ruitenwisserbladen:**

Hoewel de ruitenwisserbladen geen afdichtende functie hebben, kwamen deze toch ter sprake omdat zij vaker het water over de voorruit verdelen dan dat ze het water van de voorruit wissen.

Cruciaal is hierbij de rubberzachtheid en het feit, dat het wisserblad haaks op de voorruit dient te staan. Immers, het rubber dient een beetje om te klappen als de wisbeweging van links naar rechts gaat (en andersom) om het water als een soort trekker van de ruit te wissen. Maar dan moet ook het rubber van het wisserblad soepel genoeg te zijn om mooi om te kunnen klappen. Uit de groep komt het merk Marchal als fabrikant van ruitenwisserbladen met de juiste rubbersouplesse. Op een Franstalige blog is hierover geschreven en zelfs een testje beschreven. Zie hiervoor de [bijlage](#) aan het einde van het verslag. Ook komt de tip uit de groep dat ruitenwissers van een Hanomag, nog steeds verkrijgbaar, goede wissers zijn.

Krassen in de voorruit blijken ruitenwisserbladenmoordenaars te zijn: de scherpe randjes van die krassen ruïneren het ruitenwisserblad namelijk.

Het is dus zaak die krassen te behandelen en dat blijkt goed te gaan met staalwol 3.0 in combinatie met zilverpoets of een lichtschurende tandpasta. Ook slijppoeder kan hier goed doen.

**Deur- en zijruitrubbers:**

Alle ruiten in de deuren van een Traction Avant kunnen open worden gedraaid en het zijn onder andere de raamgeleiders 216145 die ervoor zorgen dat geen water binnen komt. Aan de onderzijde van de ruit is het een ander verhaal: het oorspronkelijke rubber 216082 hield het raam vast, maar hield geen water tegen. Dat rubber is nu vervangen door rubber 216179 en dat rubber dicht de kier tussen raam en deur als de ruit dicht is gedraaid. Die constructie is meer om wind tegen te houden dan water en dus komt er water *in* de binnenkant van de deuren. Vandaar dat onderin de deuren afwateringsgaatjes zijn aangebracht zodat dat water weg kan lopen via de kier aan de onderkant van de deur en de carrosserie. Die kier moet dan ook open blijven!

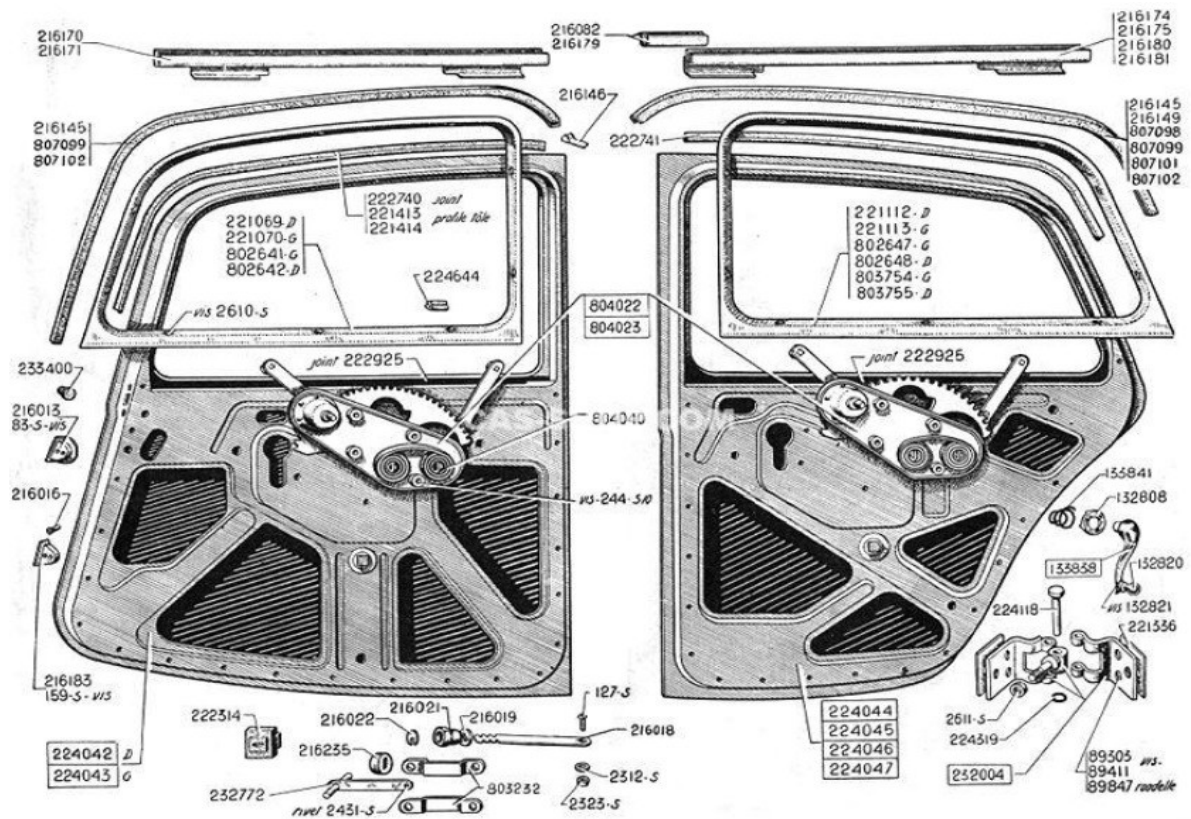
Omdat de deuren aan de onderkant gefelst zijn en daar nogal eens vocht en vuil achterblijft is het een berucht roestvormingsgebied. Daar zijn goede middelen voor, zo komt uit de groep, en dat is een waterdunne antiroestfilm die zich in de naden zuigt. Men noemt Easy flow, Owatrol en Epifanes.

In de binnenzijde van de deuren zitten grote gaten: enerzijds als gewichtsbesparing maar meer nog om het raammechaniek in- of uit te kunnen bouwen. Het vochtige klimaat in die deuren kan echter door deze gaten in het carrosseriekarton dringen waaruit de bekledingspanelen zijn gemaakt. Om dat tegen te gaan komt een tip uit de groep om deze gaten met plastic folie te dichten en zo, dat de onderkant van die gatendichtende foliestukken het water de deur *in* geleiden en zo via de afwateringsgaatjes wordt afgevoerd. Wanneer de bekleding nog moet worden aangebracht is het wellicht verstandig om het carrosseriekarton te vervangen door zachte, soepele kunststof platen.

Tussen de binnen- en buitenzijde van de deur is 'raamafstrijkkrubber' 222925 te vinden dat niet zozeer een waterwerende functie heeft maar voornamelijk een antitocht en anti-rammelfunctie.

Tenslotte hebben we nog de rubbers die de naden afdichten tussen portier en coque, ze beginnen aan de bovenkant van het portier aan de scharnierzijde en lopen door tot het punt waar de deurvorm weer terugloopt richting scharnieren, onderdeel nummer 222740. Dat is één lint rubber, dat op maat moet worden afgeknipt. Bij diverse Traction Avants zijn bij de restauratie de regengoten verlengd om te voorkomen dat het uit de goot stromende water in het interieur terecht komt. Niet vermeld in het onderdelenboek, maar essentieel voor het behoud van de deurbekleding, zijn de rubber flappen, onderdeel 809466/7 voor een Sportje en onderdeel 809466/8 voor een Normale en een Six. Deze flappen worden gemonteerd aan de onderzijde van de portieren tussen het metalen binnendeel van de deur en het beklede deurpaneel. Die flappen voorkomen dat het water, dat uit de afwateringsgaatjes van de deuren stroomt bij de bekleding van de deur kan komen en door de bekledingsstof wordt opgezogen (capillaire werking).

Zijn ze niet gemonteerd, dan krijg je die bekende bruine vlekken op de panelen.



216145: Raamgeleidingsband

216179: rubber voor ruithouder



222925: Raamafstrijkrubber

222740: Portierrubber



809466/7: deurpaneelset 7/11 BL

809466/8: deurpaneelset rubber 11BN/15B

**Tankhalsrubbers:**

Er zijn twee tankhalsrubbers, zowel bij een "wieltje" als bij een "koffertje" maar die verschillen wel.

Bij een wieltje is het buitenste afdichtrubber, dat het dichtst bij de tankvulopening zit, onderdeel 224186, en dat voorkomt dat water, dat van de carrosserie af stroomt, de kofferruimte kan binnenkomen.

Het tweede rubber dicht de ruimte af tussen de tankvulpijp en de doorvoerpijp in de kofferruimte, onderdeel 221354.

Bij een koffertje is het buitenste afdichtrubber, dat het dichtst bij de tankvulopening zit, onderdeel 803630 en wordt aan de binnenzijde door rubber 803716 geleid dat vastgezet door beugel 803718.



224186: bovenste tankhalsrubber



803630: bovenste tankhalsrubber, koffertje wieltje



221354: onderste tankhalsrubber wieltje. (binnen)



803716: onderste tankhalsrubber koffertje



803718: bevestigingsbeugel onderste tankhalsrubber koffertje

### **Achterraitrubber:**

Alleen bij de in België geassembleerde Traction Avants zijn de achterrauten met behulp van een rubber gemonteerd. Toch komt uit de groep een melding dat bij een Franse vooroorlogse Traction Avant de achterraut ook in een rubber is gevat. Bij de meeste Traction Avants wordt de achterraut tegen de sponning geplakt en aan de buitenzijde afgekit. Een plakset hiervoor is verkrijgbaar.



221269B: achterraitrubber voor in een Belgische Traction Avant.

### **Afdichtingsrubbers van de kofferruimte:**

Niet van toepassing op de allereerste Traction Avants: deze hadden immers geen van buitenaf toegankelijke kofferruimte maar moest de achterbankrugleuning worden opgetild. Medio 1935 kwamen de eerste modellen met een van buitenaf te openen kofferruimte. Dat werd mogelijk gemaakt met behulp van een soort deksel, waarvan de rand in een goot viel die rondom de opening was aangebracht. Die goot ontbreekt aan de onderzijde: daar loopt het regenwater de kofferruimte in en via afwateringsgaatjes

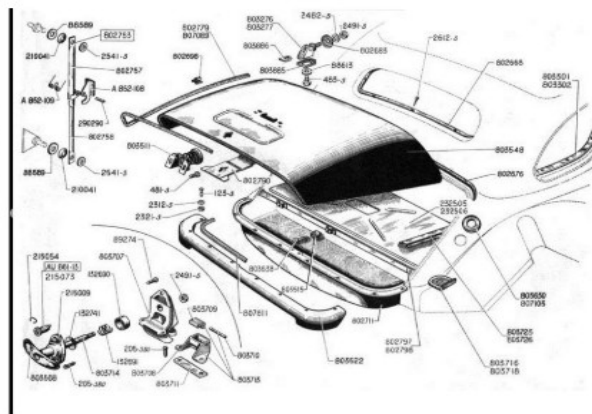
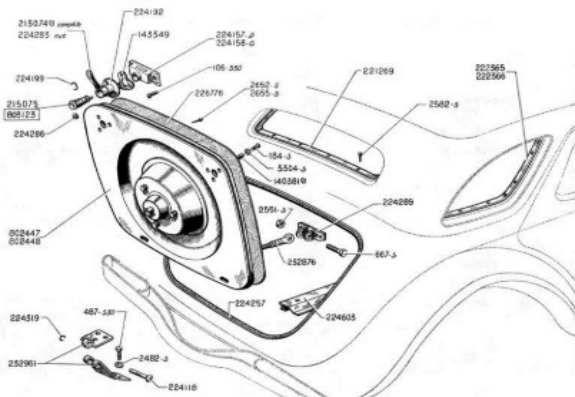
onderin die kofferruimte, achter de verhoging waar de benzinetank onder zit, wordt dat water dan afgevoerd.

In die goot behoort dan een zachte rubber, onderdeel nummer 224257. Bij het koffermodel is er een goot, onder de achterraut, waarin een rubber wordt geplaatst, onderdeel nummer 802676 dat wordt aangedrukt als het kofferdeksel gesloten wordt.

Aan het kofferdeksel zelf wordt de rubber strip onderdeel nummer 802779 aangebracht dat regenwater, dat van de carrosserie stroomt, buiten de kofferruimte moet houden. Ook dit is een rechte strip, die een aantal hoeken om moet en daarom is ook hier het advies deze strip eerst in heet water te leggen.

Strip 807811, die tussen de onderdelen 803552 en 802711 gemonteerd zit beschermt de delen tegen wederzijdse beschadiging en dat geldt eveneens voor de rubbers 803522R tussen de achterspatborden en het deel daartussen.

Voor beide typen Traction geldt voor alle gaten in de kofferruimtedeksels uiteraard rubber afdichtingen behoren, zoals onder grepen en scharnieren e.d.



224257: rubberprofiel voor wieljtje



802676: rubberprofiel voor koffertje



802779: kofferdekselrubber koffertje



803522R: lakbeschermers

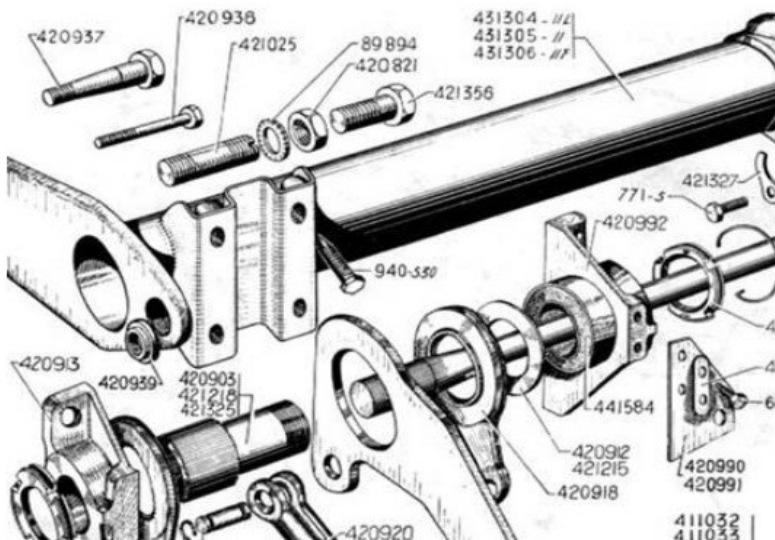


H 842-62: afdichtrubber voor de  
Commerciale koffermodel.



## Achterasbevestigingsopeningen:

De achteras heeft een eigen frame, (onderdeel 431304) waarvan de zijkanten voor een deel de passagiersruimte binnenkomen onder de achterbank. Die openingen worden afgedicht door de rubbers 431300R die vastgezet worden met een metalen strip 431300.



Buis 431304/431305/431306 is het frame van de achteras en het deel helemaal links op de tekening komt de passagiersruimte binnen



431300R: afdichtrubber voor onderdeel 431304/431305/431306



431300: bevestigingsstrip voor onderdeel 431300R

Bij een vooroorlogse Traction Avant zit een opening in de chassisbalk net onder de voorpunt van het achterspatbord. Het is van zeer groot belang dat die opening met een rubber dop wordt afgesloten omdat anders water en vuil in de kokerbalk komt. Uit de groep komt nog een suggestie om een rubber flap te maken over de bovenkant van de accu ter voorkoming van ongewenste kortsluiting.

Ook komt uit de groep naar voren dat er op elke beurs wel een profielenspecialist staat met een uitgebreid assortiment. Het Rubberhuis in Maastricht is er zo één.

De Website van het Rubberhuis is <https://www.rubberhuis.nl/>

Een gespecialiseerd bedrijf in rubbers, profielen, doorvoeren **voor oldtimers** is de firma Darex in Maastricht. De website van Darex:

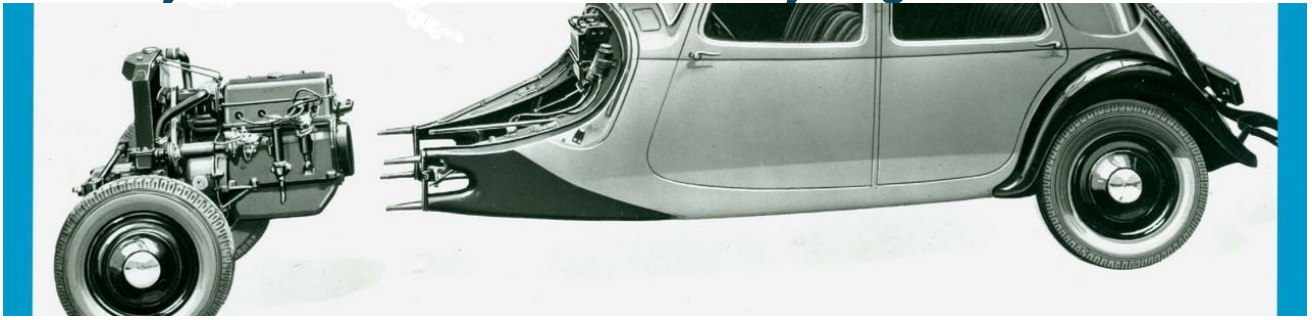
<https://darexrestorationoldtimers.com/>

### Bronvermeldingen:

- Met dank aan CAS voor diverse info en het gebruik van een aantal afbeeldingen.
- Bijlage: Overgenomen van de website "Rouler en Traction avant" en vertaald met Google translate <https://rouler-en-traction-avant.blog4ever.com/>

De Technische Commissie.

## Rijden met voorwielaandrijving



Laten we door de regen rijden!

Het is duidelijk dat rijden in een Traction in de regen niet de leukste bezigheid is die je achter het stuur kunt doen.

Toch kan niemand ontkomen aan de behoefte om op een regenachtige dag te reizen of vast te komen zitten in een zomerstorm.

Uiteraard zal uw eerste reflex zijn om uw snelheid met 10 tot 15 km/uur te verminderen, afhankelijk van de intensiteit van de regenbui en de kwaliteit van de weg. De rest zal een kwestie zijn van het voorbereiden van zijn Traction.

Laten we proberen de zaken duidelijker te zien, zoals ze zeggen:

Allereerst gaan we ervan uit dat de ruitenwissermotor in perfecte staat en betrouwbaar is, dat de bedieningsstangen hetzelfde zijn, dat de assen en koppelingen goed zijn ingevet en dat er geen speling is.

Zorg er ook voor dat de noodhandbediening goed werkt; dit is absoluut noodzakelijk om motorstoringen te verhelpen.

Ten tweede gaan we ervan uit dat de wisserarmen ook de juiste zijn, de juiste lengte hebben en voorzien zijn van originele veren in perfecte staat. Dit zijn de enige armen die een goede ondersteuning van de bladen op de voorruit garanderen: niet te sterk om de beweging niet te veel te vertragen, maar ook niet te zwak om een effectieve wisbeweging over de gehele lengte van het blad (210 mm) te garanderen. Gemeten met een veerweegschaal lezen we (helaas verlicht de flitser het afleesbereik te veel!) 210 gram af als de arm omhoog is.



Ten derde, laten we tot de kern van de zaak komen: bezems (of trekkers, of bladen)!

Opnieuw vinden we niets anders dan nieuwe, gereviseerde onderdelen, alleen niet-conforme en bijzonder slecht gemaakte messen met rubber van slechte kwaliteit.

Om dit te begrijpen, doen we een klein experiment:

Van boven naar beneden: 4 bezems.



1° Originele MARCHAL bezem. Perfecte uitvoering, zeer consistente uitstraling, met name bij de TA's met platte stammen.

2° Aanpasbare bezem uit eind jaren 50, begin jaren 60. Geen merk. Zeer mooie prestatie met een prachtig en zeer flexibel rubber

3° SEV "LYMPID" bezem uit de periode. Onberispelijke uitvoering. Verkrijgbaar met roestvrijstalen bevestiging (voor montage op gebogen stammen) of zwart geëmailleerd (voor platte stammen).

4° Huidige aanpasbare bezem. Verkrijgbaar per kilo bij alle Traction Parts-dealers, die allemaal hetzelfde aanbieden.

Het experiment bestaat uit het handmatig testen van de veegkwaliteiten van onze trekkers op een plat raam, met behulp van een kleine tuinsproeier gevuld met water. Met een beetje geluk kunt u uw vrouw zelfs laten denken dat u de ramen van de serre schoonmaakt.

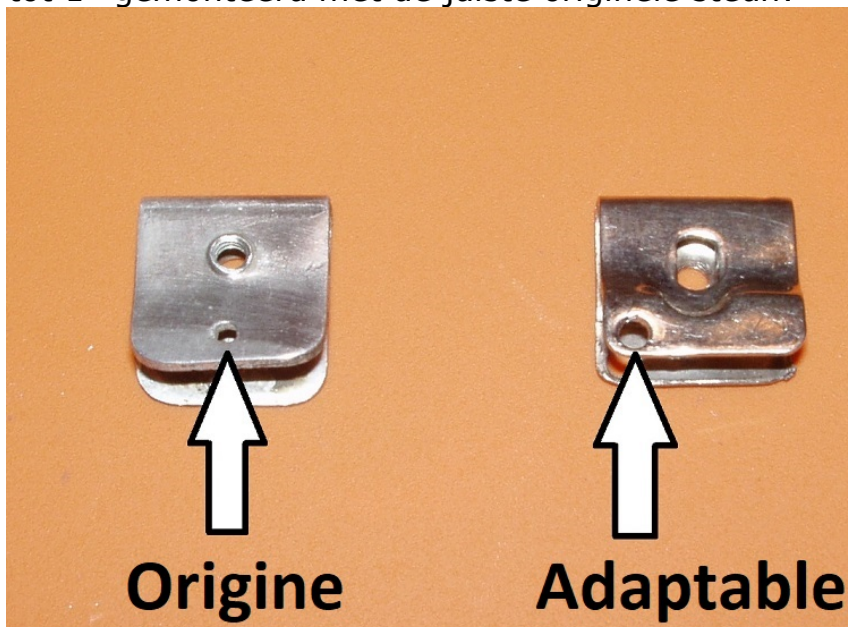
1° Het is perfect. Het dunne dubbele mes veegt zeer goed schoon onder lage druk en laat een vlekkeloos raam achter

2° Het is zelfs beter dan 1°! Het lemmeet is zeer flexibel en perfect recht. Het vegeen gebeurt vlekkeloos en regelmatig, met minimale inspanning.

3° Ook een heel goed resultaat, maar het lijkt erop dat de druk die nodig is voor een vlekkeloos resultaat iets hoger is dan bij de twee vorige resultaten. Perfecte armen en veren vereist.

4° Catastrofaal! Het mes schraapt ongelijkmatig zonder te vegeen, zelfs onder sterke druk (wat de originele arm nooit zal toestaan). De erbarmelijke kwaliteit van het rubber, gecombineerd met een gegoten en niet geëxtrudeerde productie, maakt het verkregen resultaat ronduit miserabel: de vormgeving laat namelijk een onregelmatig verbindingsvlak achter precies 'op het contactoppervlak van het blad met het glas', terwijl hier juist een perfecte productie vereist zou zijn, zoals bij 1°, 2° en 3°. Van zo'n opstelling kun je niets goeds verwachten!

Naast deze handmatige ervaring merken we meteen dat 2°, 3° en 4° minder geschikt zijn omdat hun steunen geen enkele helling ten opzichte van het voorruitoppervlak toestaan tijdens de beweging van het blad, in tegenstelling tot 1° gemonteerd met de juiste originele steun:



Als u de wisser kantelt, kunt u veel efficiënter wissen dan wanneer u de wisser tijdens zijn bewegingen loodrecht op het glasoppervlak houdt. In dit geval komt het voor dat 4° zelfs luidruchtig schraapt vanwege het te harde rubber, wat niet alleen een onaangenaam geluid oplevert, maar ook nog eens inefficiënt is. Als u nog de originele borstelhouders hebt, kunt u de klinknagels op de adapters losmaken en deze met de oude houders monteren. Dat ziet er beter uit.

Een zeer aardige (en goed geïnformeerde) Tractionist publiceerde onlangs dit opmerkelijke document, waarin hij het een montageplan noemt voor Traction met een gebogen kofferbak en ruitenwissers aan de onderkant van de voorruit:

**S.E.V.**  
1957 (S.E.M.S.)**RACLETTE COMPLETE DE 210**

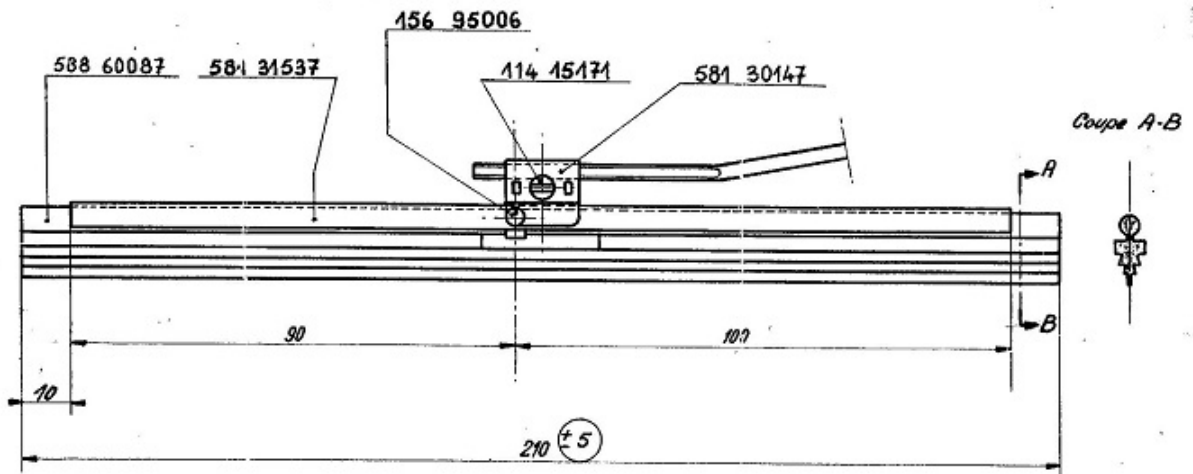
58313004

Échelle :  $\frac{1}{1}$ 

1	DÉSIGNATION	Qté	N°
2	codifiée	6-171	S.F
3	Supp. anc. réf. 089 317 et anc. N° rétrosc. Condition de rétrosc. Supp. caté. 456.	24.7 11	S.F
4	N° 114 15171 étroit N° 104 15171	4.1 74	S.F

**SEUL VALABLE**  
A l'indice 4

Emploi	N°
Tim. Es. Gl. 32 CITROËN 2 CV	2
560 017/1	2



Conventions d'usinage

Non Usinés	Usinés	Rectifiés
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Traitement *Vernis gris*

Matière :

État :

Quantité % pièces :

Vérfié

Le 10.9.52.

404

Wij zijn van mening dat dit niet juist is om twee redenen:

1° Dit diagram heeft zelf als onderrchrift "Citroën 2CV"!

2° In de catalogi uit die tijd (hier een uitgave uit 1955, gelijktijdig met de laatste Tractions) wordt slechts één type borstel voor vlak glas vermeld, type

1°



## RACLEURS MARCHAL ET TRICO-MARCHAL

### RACLEURS MARCHAL POUR GLACES PLATES



Le racleur Marchal, soigneusement dressé après montage et rigoureusement contrôlé permet un essuyage parfait garanti de sécurité.

DÉSIGNATION	Émail			Inox		
	N <sup>o</sup>	Référence	Prix	N <sup>o</sup>	Référence	Prix
Longueur 210 $\frac{3}{8}$ .....	11911	31.206 G	130. »	11912	31.206 J	150. »
— 240 $\frac{3}{8}$ .....	11913	31.206 K	130. »	11914	31.206 M	160. »
— 280 $\frac{3}{8}$ .....	11915	31.206 N	180. »	11916	31.206 T3	200. »

#### ENSEMBLE COMPLET POUR 2<sup>e</sup> RACLEUR

Ensemble comprenant : 1 bras de 220  $\frac{3}{8}$  et 1 racleur de 210  $\frac{3}{8}$ , 2 leviers et 1 barre d'accouplement entraxe 500  $\frac{3}{8}$ , 1 axe auxiliaire de 100  $\frac{3}{8}$ .

N<sup>o</sup> 11921. — Réf. 31.198 A. Email ..... Prix : 750. » | N<sup>o</sup> 11922. — Réf. 31.198 A 3. Inox ..... Prix : 950. »

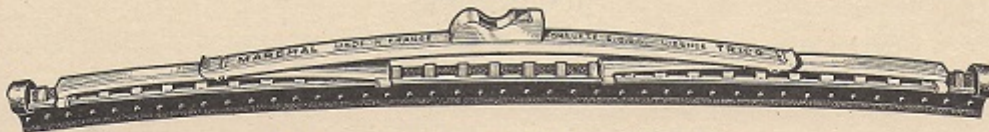
### RACLEURS DUPLEX RENFORCÉS POUR TRÈS GRANDES GLACES PLANES

Tout en acier inoxydable, double raquettes amovibles à suspension articulée compensant les déformations des glaces.

Longueurs Standard		Raquettes de rechange	
N <sup>o</sup> 11925. — Réf. 32.206 C 3. Long. 420 $\frac{3}{8}$ .....	Prix : 560. »	N <sup>o</sup> 11935. — Réf. 31.818 C 3. Long. 210 $\frac{3}{8}$ .....	Prix : 160. »
N <sup>o</sup> 11926. — Réf. 32.206 B 3. — 480 $\frac{3}{8}$ .....	— 560. »	N <sup>o</sup> 11936. — Réf. 31.818 B 3. — 240 $\frac{3}{8}$ .....	— 160. »
N <sup>o</sup> 11927. — Réf. 32.206 A 3. — 520 $\frac{3}{8}$ .....	— 560. »	N <sup>o</sup> 11937. — Réf. 31.818 A 3. — 260 $\frac{3}{8}$ .....	— 160. »
N <sup>o</sup> 11928. — Réf. 32.206 D 3. — 560 $\frac{3}{8}$ .....	— 560. »	N <sup>o</sup> 11938. — Réf. 31.818 D 3. — 280 $\frac{3}{8}$ .....	— 160. »

### RACLEURS MARCHAL TRICO POUR GLACES COURBES

breveté s.g.d.g.



Le racleur Marchal licence TRICO pour glace courbe grâce à sa flexibilité et à la souplesse du caoutchouc est d'une efficacité sans égale.

N<sup>o</sup> 11941. — Réf. 44.251 B. Longueur 255  $\frac{3}{8}$ . Inox. Prix : 700. » | N<sup>o</sup> 11942. — Réf. 44.101. Lame caoutchouc de rechange. Prix : 380. »

#### « RAINBOW »

N<sup>o</sup> 11945. — Réf. 44.207 A. Longueur 229  $\frac{3}{8}$ . Monté sur : Simca Sport coupé, Austin, Hillmann, Rover. .... Prix, chromé : 770. »  
 N<sup>o</sup> 11946. — Réf. 44.207 B. Longueur 254  $\frac{3}{8}$ . Monté sur : Simca « Aronde », Hudson, Nash, Studebaker. Prix, chromé : 770. »  
 N<sup>o</sup> 11947. — Réf. 44.207 C. Longueur 279  $\frac{3}{8}$ . Monté sur : Ford « Vedette », « Comète », Simca 1200 Sport, Buick, Cadillac, Chevrolet, Hudson, Kaiser, Lincoln, Oldsmobile, Packard, etc. .... Prix, chromé : 770. »  
 N<sup>o</sup> 11948. — Réf. 44.207 E. Longueur 355  $\frac{3}{8}$ . Monté sur autocars : Berliet, Floirat, S.A.C.A., etc. .... Prix, chromé : 960. »

#### « RAINBOW » UNIVERSELS

N<sup>o</sup> 11955. — Réf. 44.219 A. Longueur 229  $\frac{3}{8}$ ..... Prix : 700. »  
 N<sup>o</sup> 11956. — Réf. 44.219 B. Longueur 254  $\frac{3}{8}$ ..... Prix : 700. »  
 N<sup>o</sup> 11957. — Réf. 44.219 C. Longueur 279  $\frac{3}{8}$ ..... Prix : 750. »

#### « L-BOW »

Pour glaces à courbure accentuée

N<sup>o</sup> 11961. — Réf. 44.218 C. Longueur 279  $\frac{3}{8}$ . Spécial pour Simca Régence, Versailles, Trianon. .... Prix : 870. »

Pour glaces courbes de grande surface

N<sup>o</sup> 11964. — Réf. RB 214. Longueur 355  $\frac{3}{8}$ ..... Prix : 2.390. »  
 N<sup>o</sup> 11965. — Réf. RB 216. Longueur 406  $\frac{3}{8}$ ..... Prix : 2.390. »  
 N<sup>o</sup> 11966. — Réf. RB 218. Longueur 457  $\frac{3}{8}$ ..... Prix : 2.390. »

De borstels van het 2e en 3e type lijken, hoewel ze zeer goed aanpasbaar zijn, later te zijn geproduceerd dan de Tractions.

Kortom, als je op beurzen nieuwe bezems van het type 1, 2 of 3 vindt (wat nog steeds heel gebruikelijk is), stort je er dan op alsof het de lagere geestelijkheid is die ermee te maken krijgt.

Als het nodig is, sla dan een voorraad in als je er veel tegenkomt. Je helpt dan je tractievrienden. Zorg er wel voor dat je je vondsten goed beschermt tegen licht en vocht, in een afgesloten plastic zak.

Om het beslaan te voorkomen, moet u ervoor zorgen dat er lucht in het passagierscompartiment kan circuleren. Dit doet u door de achterruit ter

breedte van een vinger te openen en het klepje van de verwarming te openen bij modellen die er een hebben, of de voorruit schuin van achteren. Het spreekt voor zich dat de voorruit niet vervuild mag zijn door vuil van de weg en dat deze goed ontvet moet zijn, vooral aan de binnenkant.

Laten we realistisch zijn: het regende normaal gesproken op de wegen in de jaren 30, 40 en 50, waarbij de Tractions in de stortbuien soms heel lange etappes aflegden. Ook al maakt de efficiëntie van moderne ruitenwissers, met interval- en meervoudige snelheden en geavanceerde bladen, de originele montage van onze Tractions een beetje belachelijk, toch is het mogelijk om, met zorg en de keuze van kwaliteitsonderdelen, een perfect geschikt en veilig resultaat te verkrijgen voor een redelijke en verantwoorde kruissnelheid in de regen.

Persoonlijke ervaring: In één etappe van 801 km door Frankrijk gefietst op de dagteller van een 11 Normal, op een dag met aanhoudende hevige regenval. De tocht duurde precies 11 uur, inclusief een uur stoppen en tanken. Het gemiddelde is eenvoudig te berekenen...

Goede reis, wees voorzichtig!