

Hoe heeft André het bedoeld?

De wereld van de Traction liefhebbers bestaat uit rijders en sleutelaars. Echte rijders raken nooit een sleutel aan en rasechte sleutelaars zie je zelden of nooit op de weg. Er zijn allerlei mengvormen: rijders die alleen het hoogst noodzakelijke sleutelwerk doen, en sleutelaars die hun Traction heel af en toe toch even een luchtje laten scheppen. Dan is er de beeldvorming: van sommigen *lijkt* het alsof ze altijd aan het sleutelen zijn, maar in de praktijk blijken er jaarlijks toch ook de nodige kilometers op de teller te worden gezet. Tot deze laatste categorie reken ik mijzelf: de meesten weten dat ik regelmatig sleutel, maar in 18 rijdende Traction jaren heb ik ook zo'n 100.000 kilometers afgelegd. Er zijn Tractionisten die veel meer rijden dan ik, bij de meesten houdt het met duizend kilometers per jaar wel zo'n beetje op. Ik ga nu wat dieper in op het sleutelen.

Sleutelen is een leerproces

Sleutelen aan een Traction is leuk. De techniek is nog vrij simpel, alhoewel een Traction, vergeleken bij sommige van zijn tijdgenoten, al best een ingewikkelde auto is. Met basale sleutelvaardigheid, gezond verstand en wat zelfvertrouwen kom je een heel eind. Ik vind het vooral fascinerend omdat ik door het sleutelen kennis maak met de technische oplossingen waarvoor destijds is gekozen; je ziet als het ware welke worstelingen de ontwerpers en constructeurs hebben gehad om alles passend, sterk en betrouwbaar werkend te krijgen. Dat dit laatste niet met alle componenten van de Traction is gelukt, weten we inmiddels maar al te goed. Zelf sleutelen is een leerproces waar je geleidelijk in groeit. Gewoon doen en niet te bang zijn, maar wel weten waar je grenzen liggen. Weten wat je zelf aan kunt en wat voor jou te hoog gegrepen is omdat je de kennis, de vaardigheid en het instrumentarium niet hebt. Dat instrumentarium is bij mij thuis in de loop van de jaren flink uitgedijd; veel speciaal- en hulpgereedschap heb ik door de jaren heen zelf verzameld en ik hoef niet elk boutje of moertje apart te bestellen. Als je bijvoorbeeld de motorolie wilt verversen is het wel handig om koperen sluitringen voor de aftapplug in voorraad te hebben. Voor allerlei andere verbruiksspullen geldt dit ook.



Hoe heeft André het bedoeld?

Als je er even niet uit komt, als je jezelf afvraagt hoe een onderdeel in elkaar hoort te zitten of hoe het hoort te werken, is de standaard vraag: *hoe heeft André het bedoeld?* Bij de naam André denk je misschien aan André Citroën, maar als het om de techniek van de Traction gaat, is André Lefèbvre veel belangrijker; hij was als chef-constructeur de geestelijke vader van de Traction en talloze Citroëns daarna. André Lefèbvre gaf leiding aan een grote groep technici die, ieder op hun vakgebied, hebben gezorgd dat de Traction geworden is zoals wij hem allemaal kennen. Bij het sleutelen kruip je als het ware in de huid van al deze mensen. Je verbaast je -of ergert je soms aan in jouw ogen onhandige of klungelige constructies. Wie wel eens in een oud Frans huis heeft gelogeed, begrijpt onmiddellijk waarom de elektrische installatie van een Traction is zoals hij nu eenmaal is.

Je realiseert je ook dat aan de assemblagelijnen van de Traction en andere Franse auto's van die tijd de nodige mensen uit de Franse koloniën moeten hebben gewerkt. Het begrip "maandagmorgen-auto" krijgt misschien meer inhoud.

Raadpleeg de originele handboeken

Hoe heeft André het bedoeld? We kunnen het hem helaas niet meer vragen (André Lefèbvre overleed in 1957), maar we kunnen wel de uitgebreide literatuur raadplegen die over de Traction bestaat. Voor de sleutelaar zijn het originele onderdelenboek en het reparatie-handboek de belangrijkste bron van informatie. In het onderdelenboek zijn alle in de Traction verwerkte onderdelen tot in het kleinste detail beschreven, inclusief de (bouw)jaren waarin deze zijn toegepast; een absolute "must" als je de juiste onderdelen wilt bestellen. Het reparatie-handboek beschrijft stap voor stap elke belangrijke reparatie-handeling die aan een Traction kan worden uitgevoerd. Beide boekwerken zijn voorzien van een groot aantal illustraties. Het originele reparatie-handboek zit bovendien zodanig in elkaar, dat je de teksten en de plaatjes apart kunt openslaan. De handboeken zijn van origine natuurlijk in de Franse taal geschreven. Van het reparatie-handboek van de viercilinder Traction bestaat een Nederlandstalige versie, die evenwel tot en met het productie-jaar 1950 loopt. Alle modificaties die daarna zijn aangebracht - en dat zijn er best veel- worden in het Nederlandse reparatie-handboek dus niet behandeld. Gelukkig is er wel een apart boekwerk, de "Revue Technique", waarin ook de latere Traction types uitgebreid aan bod komen.



Gelukkig ben ik al van jongs af vertrouwd met de Franse taal. Het begrijpen van de teksten in de handboeken gaat mij redelijk vlot af. En wat ik niet begrijp, zoek ik op in een woordenboek. Dat kan tegenwoordig heel makkelijk online. Voor elke reparatieklus lees ik de betreffende teksten heel goed door, ook als ik wel ongeveer weet hoe het moet. Er is altijd een logische volgorde waarin het karwei moet worden uitgevoerd, er staat duidelijk beschreven welk (speciaal) gereedschap moet worden gebruikt, wat de aanhaalmomenten van de verschillende bouten en moeren zijn en -misschien wel het allerbelangrijkst: de afstellingen, spelingen en toleranties die in acht moeten worden genomen, zijn duidelijk aangegeven. Zó heeft André het bedoeld en daar houd ik mij dus altijd aan.

Gebruik goed en *geschikt* gereedschap; werk secuur

Ik kan het niet genoeg benadrukken: je hebt goed gereedschap nodig. Met slecht, slecht passend of -nog erger: *ongeschikt* gereedschap maak je meer stuk dan je lief is. Daarnaast heb je een gezonde dosis nieuwsgierigheid en perfectionisme nodig. Steeds weer die ene vraag: hoe heeft André het bedoeld? En netjes werken, geen genoegen nemen met half werk.

Zit iets niet helemaal naar je zin: haal het weer uit elkaar, lees zo nodig de tekst van het handboek nog een keer en doe het werk over, tot het wel goed zit. Je zal er alleen maar profijt van hebben.

Oefening baart kunst!

Hoe vaker je een bepaald karwei doet, des te makkelijker zal het gaan. Bovendien leer je de fijne kneepjes en handigheden om het werk in één keer goed te doen. Sommige klussen vereisen enig "Fingerspitzengefühl". Denk bijvoorbeeld aan het centreren of afstellen van de remschoenen. Het uit- en weer inbouwen van een Traction motor moet in een bepaalde logische volgorde gebeuren. Hoe vaker je dat doet, des te makkelijker gaat het. Een nuttige tip die op jarenlange ervaring is gebaseerd: wees niet te krenterig bij het demonteren van zaken. Haal liever iets meer uit elkaar zodat je er beter bij kunt, dan te proberen met een hoop gepruts in een klein hoekje een boutje of moertje vast te zetten. Soms beschadig je ook onnodig delen die je beter even had kunnen weghalen.

Knoeiwerk uit het verleden

Bij het sleutelen aan Tractions kom ik vrij regelmatig knoeiwerk uit het verleden tegen. Als je -bij wijze van voorbeeld- de remmen van een Traction onderhanden neemt of een stuurhuis reviseert, zie je bij het demonteren al dat er in het verleden kennelijk ondeskundig aan is gewerkt. Ga er maar van uit dat dit niet in de fabriek is gebeurd, en vermoedelijk ook niet bij een erkende Citroën dealer tijdens het "normale" leven van de auto. In de beginjaren van de Traction verzamelwoede is er heel wat af geprutst. Men nam het blijkbaar niet zo nauw en was al blij als de auto weer een poosje reed. Zelfs bij restauraties die in het verleden zijn uitgevoerd, zijn hier en daar fouten gemaakt met soms vérstreckende gevolgen. Tegenwoordig stellen we -gelukkig- hogere eisen aan de kwaliteit van reparaties en restauraties. Dat heeft ook te maken met het gegeven dat een Traction qua ontwikkeling steeds verder achterop raakt bij moderne auto's. Als we er veilig en ongestoord mee willen blijven rijden, zal de gedateerde techniek dus perfect in orde moeten zijn.

Slecht passende (nieuwe namaak) onderdelen

Weinig is zo frustrerend als een nieuw reservedeel dat *net-niet* past. Helaas komt dit af en toe voor. De belangrijkste reden is dat reservedelen bijna niet meer in Europa worden gemaakt, en dat de controle op de kwaliteit en de maatnauwkeurigheid in "Verwegistan" soms te wensen over laat. Soms kan een nieuw reservedeel met veel moeite nog passend worden gemaakt, maar er zijn gevallen waar je niets anders kunt doen dan het terug te sturen.

Wat houdt mij nu van de straat?

Nadat ik een jaar geleden de motor van mijn zwarte Six grotendeels eigenhandig heb gereviseerd, is deze winter de motor van de grijze 15 Hydraulique uit de auto gehaald. Deze motor liep -en loopt- uitstekend, maar er lekten ergens verbrandingsgassen naar de koelvloeistof, wat zichtbaar was door bellen die in het expansievat van de radiator omhoog borrelden. Dit duidt op een lekkende cilinderkoppakking.



Ik had de koppakking kunnen vervangen terwijl de motor in de auto bleef, maar heb hem er toch in zijn geheel uit gehaald. Zodoende kon ik aan de auto zelf een paar dingen doen waar je alleen bij kan



als de motor uit de auto is. Hetzelfde geldt voor de motor. Ik maak bovendien van de gelegenheid gebruik om een geheel gereviseerde cilinderkop te monteren, zodat ik zeker weet dat de motor op loodvrije benzine kan lopen. Bovendien heb ik deze cilinderkop inwendig grondig laten reinigen: alle roest en ketelsteen is uit de holle delen verwijderd. Dit komt de motorkoeling zeer ten goede, zoals bij de motor van

mijn andere Six is gebleken. De cilinderkop van een Six motor weegt ca 25 kilo. Het karwei gaat een stuk makkelijker als de motor op werkhoogte op een bok staat. Op mijn facebook pagina <https://www.facebook.com/reinedelaroute> is het verloop van deze activiteiten te volgen.

De zwarte Six is na een gecontroleerde stilstand van enkele maanden weer tot leven gebracht. Dat verliep verder zonder problemen. Wel alles even goed nagelopen voordat ik met de auto de weg op ging: vloeistofniveaus, bandenspanning, accu niet vergeten. En een proefrit gemaakt om te voelen en te horen of alles nog naar behoren functioneert, of er geen benzine of koelvloeistof lekt, etc. Tot zover heb ik geen klachten.



Het ergste dat mij kan overkomen....

Is dat er niets meer te sleutelen valt. Dan zou ik in de verleiding kunnen komen om bewust iets stuk te maken, zodat ik tenminste weer kan sleutelen. Wees gerust: ik heb geen destructieve neigingen. Op de tweede plaats van "ergste dingen" staat dat ik geen rijdende Traction zou hebben. Daarom heb ik er twee, waarvan ik zorg dat er

altijd tenminste één in rijdende staat verkeert. Nu snap je ook beter waarom een mens eigenlijk niet met één Traction toe kan....

Karel Beukema toe Water
februari/maart 2021