



In der Traction-Scene ist er gut bekannt für seine technische Kreativität und sein Know-How. Gerhard Brunmüller, Autohausbesitzer in Lauf an der Pegnitz bei Nürnberg, hat sich erneut einem Problem angenommen. Eines, daß zumindest die 15 CV-Fahrer unter uns gut kennen. Das Dilemma ist allgemein bekannt, aber zur Erinnerung nochmal kurz worum es geht.

Beim 15 CV-Motor sind Ansaugkrümmer und Auslaßkrümmer übereinander angeracht und miteinander verschraubt. Als Krönung des ganzen Aufbaus dann der Vergaser.

Der *Ansaugkrümmer* ist aus Aluminium und durch den Transport der Luft für den Luft-Benzin-Gemisch relativ kühl im Betriebszustand. Der *Auslaßkrümmer* ist aus Gußmaterial und, daß er heiß wird, muß ich nur denjenigen erzählen, die sich noch nie die Pfoten daran verbrannt haben.

Das Gemeine dabei ist, daß die Hitze in diesem Kräftespiel der Stärkere ist.

D.h. also:

A. *beim Fahren*

- der Ansaugkrümmer wird über das nötige Maß miterhitzt (besonders bei langsamer Fahrt), was zu einem ungeeigneten Verbrennungsgemisch führt.

B. *bei Fahrtunterbrechungen*

- stellt man den Wagen erst einmal ab, überträgt sich die Hitze des Auslaßkrümmers nun nicht nur durch das Material sondern auch noch durch die heiße Luft im Motorraum. D.h. wenn der Traction wieder angelassen wird, ist der Vergaser erst einmal gründlich von Benzinresten befreit. Das ist so als ob der 15 CV wochenlang gestanden ist. Also heißt es Haube wieder auf und Benzinpumpe manuell vorpumpen lassen oder langes Anlasserorgeln. Das sieht nicht sehr gut aus, wenn man mit der "reine de la route" mehr Scherrereien hat, als der kleinell CV, der einfach anspringt und losfährt.

Das Ganze hat auch noch für das Material Folgen, denn durch die großen Temperaturunterschiede entstehen Spannungen und Materialbeanspruchungen.

Unser Clubmitglied nun hat sich in seiner Oldtimerschmiede deshalb den Kopf zerbrochen und hat zusammen mit einem befreundeten Spezialisten die Lösung für uns alle 15 CV-Fahrer gefunden:
ein gekühlter Ansaugkrümmer!

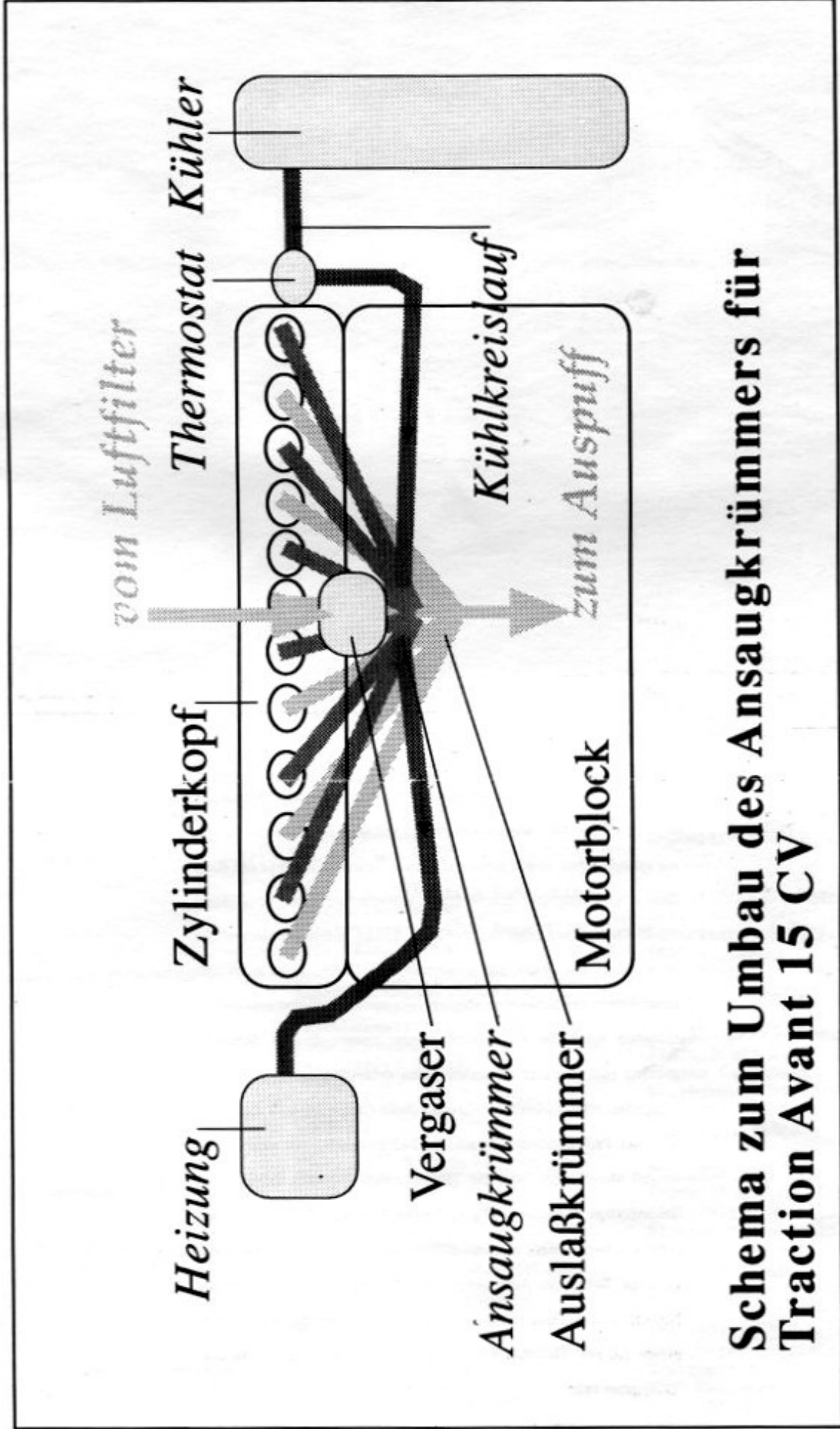
Er wird am Kühlkreislauf des Motors angeschlossen, und zwar zwischen Kühler und Heizung, wobei zwischen Zylinderkopf und Kühler, wo die Abzweigung zur Heizung stattfindet, ein Thermostat eingebaut wird. Somit wird der Ansaugkrümmer von dem harten Temperaturspiel befreit. Er wird beim Anlassen schneller warm und beim Fahren mitgekühlt

Die Produktion selber kann technisch gesehen ab sofort beginnen, nur wäre eine voraussehbare Nachfrage für die Vorproduktion einer Kleinserie von Vorteil, weil der Maschinenaufbau dann besser ausgenutzt werden kann und somit lästige Umbauten und Wartezeiten in Folge vermieden werden können. Der alte Krümmer müßte dabei im Austausch mitgeliefert werden. Es wäre für uns 15 CV-Fahrer interessant, uns rechtzeitig bemerkbar zu machen, denn dadurch können wir den Preis mitgestalten.

Aber selbst wenn kein Umbau erfolgen soll, sondern der Krümmer einfach wegen Verzug geplant werden muß, kann man Herrn Brunnmüller diesen einschicken, denn er verfügt über die für diese Arbeiten speziell angefertigte Spannvorrichtung. Alle drei Flächen (die zum Vergaser, Zylinderkopf und Auslaßkrümmer) können damit bearbeitet werden.

Wer also sich diesen Service für seinen 15 CV in Anspruch nehmen will, oder einfach mehr Informationen zum Ganzen wünscht, wendet sich am besten an:

**Herrn Gerhard Brunnmüller,
Industriestrasse 14,
8560 Lauf a.d. Pegnitz,
Tel. 09123 / 121 33,
Fax. 09123 / 125 21.**



Schema zum Umbau des Ansaugkrümmers für Traction Avant 15 CV