

Steter Tropfen

Blankgeputzte Tractions, herrliches Wetter, gutgelaunte Menschen; so trifft man sich zu den Ausfahrten der Landesbezirke im CVC. Oder zu den Deutschlandtreffen, oder zu anderen Gelegenheiten.

In den meisten Fällen sucht man sich als Start oder Zielort nicht gerade einen Parkplatz im Gewerbegebiet, sondern recht attraktiv in einem schönen Ort mit ansprechendem Ambiente. Kurz bei der Gemeindeverwaltung angerufen und um Erlaubnis gefragt, ob man zum Präsentieren der Fahrzeuge mal eben den neu gepflasterten Marktplatz befahren darf. Natürlich kommt auch die örtliche Presse und berichtet über das Geschehen. Man beantwortet gerne Fragen über Sinn und Zweck der Oldtimeri, betont natürlich, dass man auch an die Umwelt denkt und schon seit Jahrzehnten bleifreies Benzin fährt. Doch dann wird's peinlich. Der Journalist entdeckt unter mehreren Elfem Ölflecke auf dem neuen Pflaster. „na, wenn das der Herr Bürgermeister sieht...“.

Wer hat das nicht schon mal erlebt? Wer was auf sich hält, hat für solche Zwecke immer eine Zeitung zum Unterlegen dabei, sollte diese aber beim Wegfahren bitte nicht vergessen!

Dass ein Tractionmotor Öl verliert, kann verschiedene Ursachen haben. Auf jeden Fall sollte man versuchen, dieses Problem in den Griff zu bekommen.

Die kritischsten Stellen sind in der Kupplungsglocke zu suchen. Zum er-

sten tritt Öl an den sogenannten Halbschalen mit Ölrücklaufgewinden auf, die die Abdichtung zur Kurbelwelle hin übernehmen sollen. Früher gab es diese Halbschalen in Übermass, so das man nach Ausbau der Kurbelwelle die neu montierten Halbschalen mit einem Spezialwerkzeug auf Mass ausreiben konnte. Leider ist heute kaum noch jemand in der Lage, solche Arbeiten durchzuführen. Bedingt durch die Bauart der Kurbelwelle ist es hier nicht möglich, auf moderne Simmerringe umzusteigen.

Zweiter Schwachpunkt in der Kupplungsglocke ist der Ausgang der Getriebehauptwelle. Auch hier sitzt in einer Hülse ein sogenanntes Ölrücklaufgewinde. Normalerweise funktioniert die Sache auch ganz gut, aber sollte einmal das Pilotlager in der Schwungscheibe zerdeppert sein, kann es passieren, dass durch eine Unwucht der Kupplungscheibe die Hauptwelle seitlich versetzt und so das Ölrücklaufgewinde in der Hülse beschädigt. Der nun so vergrößerte Durchmesser lässt das Getriebeöl nach draußen fließen.

Das austretende Öl, egal ob Motor- oder Getriebeöl, sammelt sich nun in der Kupplungsglocke und versaut die eben erwähnten schönen Plastersteine. Außerdem kann man sich damit wieder mal die Kupplungsmittnehmerscheibe ruinieren. Durch das umhergeschleuderte Öl und dem Belagstaub entsteht eine schmierige Pampe auf der Scheibe, die den Traction beim Anfahren ziemlich bockig aussehen lässt.

Aber wenigstens zu dem Problem mit der Getriebehauptwelle haben sich findige Köpfe etwas einfalen lassen. Das serienmässige Ölrücklaufgewinde am Ausgang der Getriebehauptwelle wird gegen ein Drehteil mit integriertem Simmerring getauscht. Der Simmerring kann also jederzeit gegen einen neuen getauscht werden.

Allerdings ist der Umbau etwas zeitaufwendig, aber im Grunde genommen recht einfach. Falls sowieso die Kupplung erneuert werden muss, sollte man den Umbau gleich mit vornehmen. Ob man nun das Getriebe samt Motor ausbaut, oder nur Getriebe und Kupplungsglocke, bleibt jedem selbst überlassen. Bequemer und ebenso schnell ist es jedenfalls beides zusammen zu demontieren.

Das Öl muss dazu abgelassen werden; ausser dem neuen Drehteil benötigt man noch einen neuen Dichtungssatz für das Getriebe sowie neue Simmerringe für die beiden seitlichen Mitnehmerausgänge.

Nachdem man nun das Getriebe samt Glocke vom Motor getrennt hat und auf der Werkbank abgesetzt hat, trennt man das Getriebe von der Glocke, aber Vorsicht, im Getriebe steht ungefähr noch ein viertel Liter Öl. Nach dem Lösen der drei M7er Schrauben entfernt man das alte Teil und setzt mit etwas Curil oder Hylo-mar das neue Teil ein. Dabei ist darauf zu achten, dass die Aussparung nach unten zeigt, da sonst das Differential an dem Teil schleifen kann. Bevor nun Getriebe und Glocke wieder zu-

ölt den Stein !

sammengefügt werden, sind einige Dinge zu beachten:

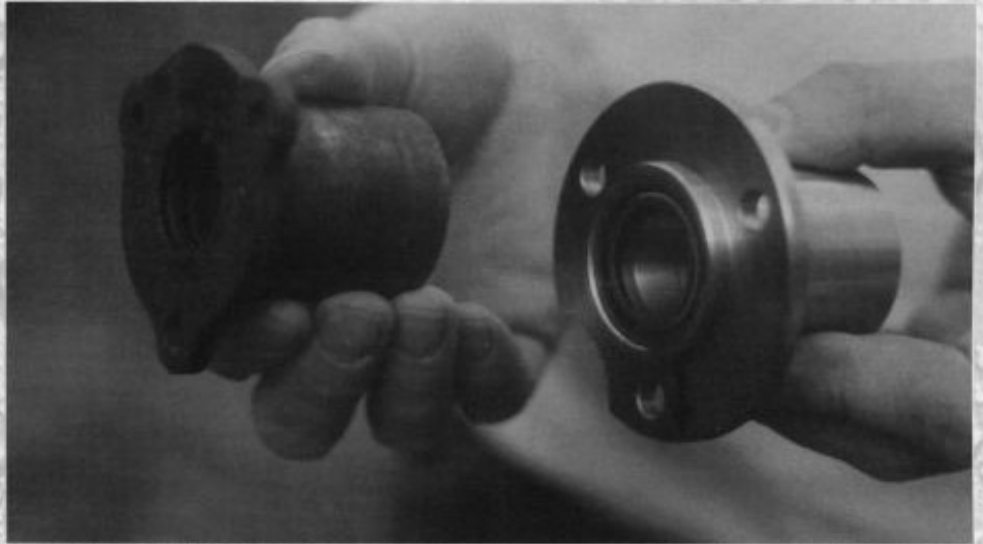
Dichtflächen der beiden Teile müssen peinlichst sauber sein, Unebenheiten notfalls mit feinem Schmiergelleinen glätten, neue Dichtungen verwenden.

Beim Einführen der Hauptwelle in das Drehteil mit Simmerring ist vorsichtig vorzugehen, am besten man macht diese Arbeit zu zweit. Beim Durchführen kann es passieren, dass der Simmerring sich nach innen wegrollt, und dann isses hin.

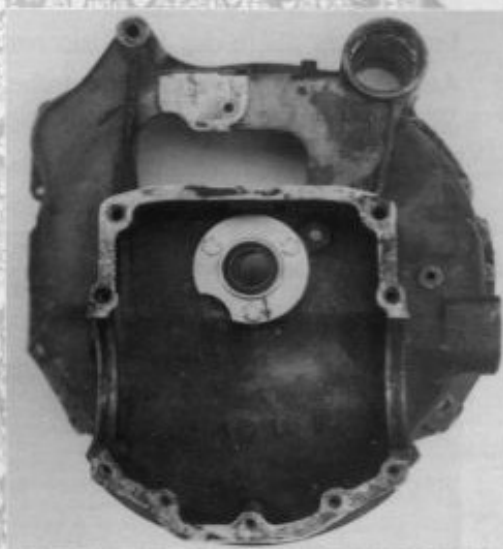
Ausserdem sollte man vor dem Zusammenführen die beiden Simmerringe der Mitnehmer links und rechts schon bündig in das Getriebe einlegen und zusammen in die Glocke gleiten lassen. Ein Einbau dieser Simmerringe nach dem Zusammenbau ist schier unmöglich, selbst sanfte Schläge mit einem Gummihammer ruinieren die Ringe sofort, und dafür sind die Dinger einfach zu teuer.

Lieferbar ist dieses Drehteil über Klaus Schäfer, es passt für alle Getriebe mit einer Hauptwelle von 25mm Durchmesser, also bei allen Getrieben ab Mai 1935. Lediglich die allerersten Exemplare von April 1934 bis Mai 1935 hatten einen Hauptwelledurchmesser von 24mm.

Helmut Kloos



Oben: Links das alte Teil mit Rücklaufgewinde, rechts das neue Teil mit Simmerring



Mitte: In dieser Position muss das neue Teil eingebaut werden. Die Aussparung muss nach links unten zeigen.



Unten: Beim Zusammensetzen von Getriebe und Glocke ist Vorsicht geboten. Der empfindliche Simmerring könnte beschädigt werden.