

◦ CITROËN ◦



[www.TractionAvant.ch](http://www.TractionAvant.ch)  
CTAC-MITTEILUNGEN

**1/2003**

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

## Organisationsplan 2003, Vorstand und Mitglieder für besondere Funktionen

### Präsident

**Hans-Georg Koch**  
Breiten  
6022 Grosswangen  
P 041 980 37 80  
kochhg9@centralnet.ch

### Vizepräsident

**Udo Kenkel**  
Gerbeweg 12  
3123 Belp  
P 031 819 54 61  
udo.kenkel@insel.ch

### Kassier

**Udo Kenkel**  
Gerbeweg 12  
3123 Belp  
P 031 819 54 61  
udo.kenkel@insel.ch

### Aktuar

**André Baumann**  
Lobärgstrasse 43  
3423 Ersigen  
P 034 445 79 00  
ba.design@smile.ch

## Organisationsgruppen

### Ost

**Hans Bollhalder**  
Feldstrasse 6  
8890 Flurns  
P 081 733 13 80

### Nord

**Rudolf Jutz**  
Aspacherstrasse 38  
8413 Neftenbach  
P 052 315 27 02  
Fax 052 213 71 74  
jutzosm@bluewin.ch

### West

**Ernst Mühlheim**  
Leimbachstrasse 1  
3714 Frutigen  
P 033 671 34 85  
muehlheim.ernst@bluewin.ch

### Süd

**Koni Fisch**  
Singsenstrasse 42  
5630 Muri  
P 056 664 44 20  
Fax 056 664 24 23  
kfisch@neodress.ch

### Werner König

Lindenstrasse 5  
8623 Wetzikon  
P 01 930 05 39  
G 01 930 05 54

### Hans-Peter Rubitschon

Postfach 258  
8353 Elgg  
P 052 364 21 62  
Fax 052 364 21 62  
rbm01@bluemail.ch

### Christoph Platzer

Sperstrasse 82  
4057 Basel  
P 061 692 38 09  
cplatzer@balcab.ch

### Walter Homberger

J.C. Heerstrasse 25  
8635 Oberdürnten  
P 055 241 21 81  
G 01 286 72 50  
mullum@bluewin.ch

### Hans Brunner

Oberseestrasse 56  
8640 Rapperswil  
P 055 211 13 08  
G 055 211 17 77  
rep-service@bluewin.ch

### Peter Weber

Alti Husemerstrasse 1  
8475 Ossingen  
P 052 317 14 68  
N 079 466 00 79  
videopeti@freesurf.ch

### Hans Eftlin

Grünaustrasse 37  
3084 Wabern  
P 031 961 37 53  
G 031 963 66 66

### Josef Burri

Postfach 1133  
6021 Emmenbrücke  
P 041 260 12 84  
N 079 623 36 15

## Redaktion

### André Baumann

Lobärgstrasse 43  
3423 Ersigen  
P 034 445 79 00  
ba.design@smile.ch

## Mitglieder- verwaltung

### Ruedi Burri

Oberackerstrasse 6  
8492 Wila  
P 052 385 41 04  
G 052 354 03 21  
ruedi.burri@givaudan.com

## Sekretariat

### Patricia Koch

Breiten  
6022 Grosswangen  
P 041 980 37 80  
patricia.koch@centralnet.ch

## Archiv/Bibliothek Technische Auskünfte

### Walter Rey

Schöneckstrasse 367  
8215 Hallau  
P 052 681 41 34  
Fax 052 681 41 29

## Internet

### Caspar Türler

Schloss-Strasse 26  
8803 Rüschlikon  
P 01 724 03 03  
G 01 229 22 43  
caspar.tuerler@swx.com

### Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11  
8307 Effretikon  
P 052 347 01 71  
G 01 333 28 50  
weber.rudolf@weber-gubser.ch

## Deko

### Guido Soland

Bächtelmatt  
6404 Greppen  
P 041 460 24 86

## Übersetzungen Korrespondenz Ausland

### Yolanda König

Lindenstrasse 5  
8623 Wetzikon  
P 01 930 05 39  
F 01 930 05 39

## Rechnungsrevisoren: Koni Fisch, Flemming Gubler, Walter Homberger

<b>Inhalt</b> .....	<b>1</b>
<b>Treffen und Termine</b> .....	<b>2/3</b>
<b>Rodage</b> .....	<b>4/5</b>
..... Hans Georg Koch	
<b>Glückwünsche zum neuen Jahr</b> .....	<b>6/7</b>
<b>Protokoll GV 2002</b> .....	<b>8-10</b>
..... André Baumann	
<b>Jahresrechnung 2002</b> .....	<b>11</b>
..... Udo Kenkel	
<b>Budget 2003</b> .....	<b>12</b>
..... Udo Kenkel	
<b>Inserate</b> .....	<b>13/14</b>
<b>Internet</b> .....	<b>15</b>
..... André Baumann	
<b>Zeitmaschine</b> .....	<b>16-21</b>
..... Daniel Eberli	
<b>Antwort aus Mexiko</b> .....	<b>22</b>
..... Louis Krähenbühl	
<b>Kurbelwelle der Trac tion</b> .....	<b>23-26</b>
..... Kurt Gasser	
<b>Bibliothek</b> .....	<b>27-32</b>
<b>BD's</b> .....	<b>33</b>
..... André Baumann	
<b>Buchtip</b> .....	<b>34</b>
..... André Baumann	
<b>Clubheft 2002</b> .....	<b>35/36</b>
..... André Baumann	

---

## Reparaturen und Ersatzteile (Clubmitglieder)

Garage und Ersatzteile  
**Frick Trac tion Avant AG**  
Glarnerstrasse 24  
8805 Richterswil  
Tel/Fax 01 784 58 58

Garage und Teile  
**Christian Heussi**  
Badstrasse 57  
8867 Niederurnen  
Tel/Fax 055 610 35 70  
Natel 079 236 75 11  
www.retrogarage.ch

Ersatzteile und Reparaturen  
**Albert Schorta**  
Spechtweg 5  
4552 Derendingen  
Tel. 032 682 32 83  
Natel 079 250 33 86  
www.cta-service.ch

Garage und Teile  
**Schelbli Grenzgarage AG**  
Höhenweg 3  
8564 Wagerswil  
Tel 071 657 24 33  
Fax 071 657 24 62  
E-Mail info@schelbli.com  
www.schelbli.com

Garage und Ersatzteile  
**Garage Ochsner**  
Hauptstrasse 82  
8357 Guntershausen  
Tel 052 365 22 00  
Fax 052 366 20 40  
E-Mail garage.ochsner@datacomm.ch

# TREFFEN UND TERMINE

- 26./27. April 2003 CTAC Treffen Region West (Anmeldung in Heftmitte)
22. Juni 2003 CTAC Treffen Region Süd
14. September 2003 CTAC Treffen Region Ost
19. Oktober 2003 CTAC Treffen Region Nord
15. November 2003 CTAC Vorstandssitzung
25. Januar 2004 CTAC Generalversammlung 2004
25. April 2004 CTAC Treffen Region Ost
20. Juni 2004 CTAC Treffen Region Nord
- 12.-16. August 2004 13. ICCCR in Interlaken (CH)
26. September 2004 Region Süd

## Stammtische

- Region West Landgasthof Schönbühl, Tel. 031 859 69 69  
jeden letzten Donnerstag im Monat  
30. Januar, 27. Februar, 27. März, 24. April, 29. Mai, 26. Juni,  
31. Juli, 28. August, 25. September, 30. Oktober, 27. November
- Region Nord Restaurant Löwen, Illnau, 19:30 Uhr (Tel. 052 346 12 94)  
jeden letzten Mittwoch der geraden Monate  
(26. Februar, 30. April, 25. Juni, 27. August, 29. Oktober)  
Jahresschlusshöck 13. Dezember 2003
- Allgemein ACC Stammtisch  
Restaurant Löwen, Illnau, 19:30 Uhr  
jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

## Weitere Treffen und Daten

- 29./30. März 2003 OTM Fribourg mit Beteiligung des CTAC
- 20.-22. Juni 2003 20 Jahre BOCC (Belgische Oude Citroën Club) in Xhoris, in den  
Belgischen Ardennen (<http://go.to/bocc>)
28. Juni - 5. Juli 2003 Swiss Mountain Rally 2003 – (Alpenfahrt) Interlaken und Gstaad  
(<http://www.alpenfahrt2003.ch/>)
- 12./13. Juli 2003 „TRACTIONNADES“, premier Festival International de la Traction  
Avant. Traction-Treffen auf einem Rennplatz in der Auvergne (F)  
weiter Infos auch unter <http://www.traction-avant.com/FITA/>

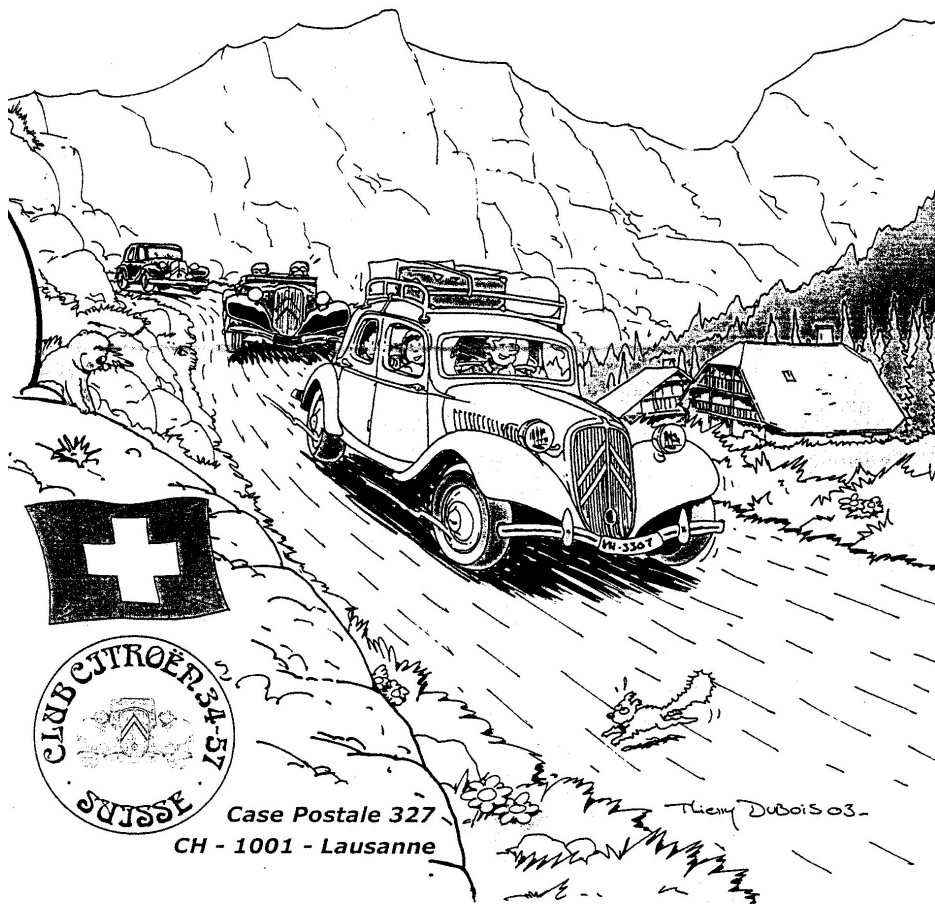
---

**Redaktionsschluss für Heft 2/2003:**

**4. April 2003**

# 12<sup>e</sup> Randonnée Alpine

27 juillet - 2 Août 2003



Case Postale 327  
CH - 1001 - Lausanne

# RODAGE

Liebe Clubmitglieder

Das Jahr 2003 hat begonnen, wie ich mir das schon immer vorgestellt habe. Nach einer tollen Sylvesterparty mit unseren (Audi-)Freunden in Liestal haben wir den Morgen des 1. Januars voll verschlafen. Kaum erwacht, um die Mittagszeit stellte ich fest, dass wunderbares sonniges Wetter herrschte und die Temperatur bereits auf +7° Celsius gestiegen war. Ich hatte nur einen Gedanken, das ist Cabrioletwetter!

Eine kleine Nachlässigkeit meiner Frau kam mir dabei sehr zu Hilfe, Patty hatte vergessen, die Nummer für den Winterschlaf unserer Tractions abzugeben. Normalerweise versuchen wir durch diese Massnahme die Ausgaben für mein Hobby etwas in Grenzen zu halten, da ich im Winter, wenn man mit korrosionsförderndem Salz auf der Strasse rechnen muss, nie mit meinen Oldtimern herumfahre

Am 1. Januar 2003 war die Situation aber anders. Die Tage zuvor waren nass und regnerisch, geschneit hatte es bisher noch kaum und mit dem Salz waren die Gemeinden bisher eher zurückhaltend. So bestand also keine Gefahr für das Auto, die Strassen waren trocken.



Ich hatte das Gefühl, dass auch die Traction an meiner Idee Freude hatte. Sie sprang auf jeden Fall problemlos an und ich liess den Motor während Minuten warmlaufen, wie früher üblich, denn in der Garage war es deutlich kälter als draussen.

Patty brachte neben gefütterten Lederjacken und Schals für jeden eine Kappe und Handschuhe und ich wunderte mich,

dass sie mit den sonst üblichen Äusserungen wie „nicht ganz normal« oder „völlig daneben« zurückhielt und auch einstieg!

Ich bremste zuerst ein paar Mal um den Rost aus den Bremstrommeln zu vertreiben und wieder ein gleichmässiges Ansprechen der vorderen Bremsen zu erreichen. Aber dann lief eigentlich alles wieder völlig normal. Im offenen Auto war es eigentlich gar nicht kalt, solange wir der Sonne entlang fuhren, obwohl wir keine Heizung hatten. Wir drehten eine Runde durch das Luzerner Hinterland: Ettiswil, Alberswil, Willisau, Daiwil, Menznau und dann zog es uns Richtung Menzberg. Wir parkierten das blitzsaubere Cabriolet inmitten von anderen Autos, die durch das bis anhin herrschende schlechte Wetter deutlich gekennzeichnet waren. Auch konnten wir uns einigen irritierten Blicken von Passanten nicht ganz entziehen, die uns mit einer Mischung aus Argwohn, Bewunderung und Unverständnis beobachteten. Auf dem Menzberg (1110 m ü. M.) den wir über den letzten Kilometer zu Fuss erreichten, genossen wir die Aussicht gegen Osten, während



sich im Westen die nächste Front aufbaute und den blauen Himmel und die Sonne zunehmend verdunkelte. Es wurde fühlbar kälter und der Entscheid zur Heimfahrt lag auf der Hand. Über Menznau und Stettenbach fuhren wir wieder nach Grosswangen und versorgten das Auto bevor wir vom nächsten Regenschauer überrascht wurden.

Diese ausserordentliche Neujahrsausfahrt war nur durch die ungewöhnlichen klimatischen Bedingungen vor und am Neujahr und das Vorhandensein der Autonummer möglich und darum in jeder Beziehung einzigartig. Für mich ein äusserst befriedigendes Erlebnis, das hoffentlich ein gutes Omen für weitere tolle Ausfahrten im Jahr 2003 sein wird.

Euer  
Hans Georg Koch

Präsident CTAC

**Fürs 2003 wünschen wir allen eine gute Fahrt!**



**Patty, Hans Georg, Manuela und Andreas Koch**



# GLÜCKWÜNSCHE

Auch dieses Jahr erreichten den CTAC wieder viele gute Wünsche zum neuen Jahr. An dieser Stelle bedanken wir uns im Namen aller Mitglieder herzlich !

## WIR WÜNSCHEN EINE GUTE FAHRT DURCHS 2003



	JANUAR	FEBRUAR	MÄRZ	APRIL	MAI	JUNI	
M	6 13 20 27	3 10 17 24	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26	2 9 16 23 30	M
D	7 14 21 28	4 11 18 25	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24	D
M	1 8 15 22 29	5 12 19 26	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25	M
D	2 9 16 23 30	6 13 20 27	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26	D
F	3 10 17 24 31	7 14 21 28	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27	F
S	4 11 18 25	1 8 15 22	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28	S
S	5 12 19 26	2 9 16 23	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29	S
	JULI	AUGUST	SEPTEMBER	OKTOBER	NOVEMBER	DEZEMBER	
M	7 14 21 28	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29	M
D	1 8 15 22 29	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30	D
M	2 9 16 23 30	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31	M
D	3 10 17 24 31	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25	D
F	4 11 18 25	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26	F
S	5 12 19 26	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27	S
S	6 13 20 27	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28	S



Ihr Spezialist für Légère, Large und 15 Six wünscht Ihnen ein besinnliches Weihnachtsfest und en guete Rutsch ins neue Jahr.

**GARAGE  
OCHSNER**

8357 Guntershausen  
052 / 365 22 00

*P. Ochsner*

Wir empfehlen uns für sämtliche Arbeiten (Mech., Spengler, Interieur), Ersatzteile, insbesondere für El.-Anlagen, Einzug neuer Kabelbäume, Umrüsten auf 12 V.





## Gemeinsam unterwegs auch im 2003!

Der SM-Club  
Quelle der Freude und der Freunde!

Fröhliche Weihnachten und ein gutes Neues Jahr  
Joyeux Noël et une Bonne Année  
Buon Natale e un felice Anno Nuovo

SM-Club Schweiz  
Felix Muff, Präsident



das

„IDEALE DS & CX“

Redaktionsteam

**ALLES GUTE**

**IM 2003**

**WÜNSCHT**



**Cindy**

*Rubi*



**Bianca**

*Felix*

## Protokoll der Generalversammlung des CTAC vom 26. Januar 2003

**Sonntag 26. Januar 2003, 10.00 h, Paraplegiker-Zentrum Notwil**

---

**Anwesend:** 49 stimmberechtigte Mitglieder

**Vorsitz:** Präsident, Hans Georg Koch

**Protokoll:** André Baumann

---

### Verhandlungen

#### 1. Begrüssung

Der Präsident, Hans Georg Koch, begrüsst die Anwesenden. Die Traktandenliste und Einladung wurde mit dem Heft 5/02 statutengemäss rechtzeitig versandt.

*Die Traktandenliste wird einstimmig gutgeheissen.*

#### 2. Wahl der Stimmenzähler

Als Stimmenzähler werden Hans Bollhalder und Beda Braun einstimmig gewählt. Anwesend sind 49 Stimmberechtigte. Als Tagespräsident wird Daniel Eberli einstimmig gewählt.

#### 3. Jahresbericht des Präsidenten

Der Präsident blickt auf ein tolles Clubjahr mit vielen Aktivitäten (Regionaltreffen, Delegiertenversammlung FSVA, Treffen Bertoni in Varese, ICCCR, Klausenrennen) zurück. Mittels einiger Bilder gibt er uns einen Einblick in seinen Cluballtag und lässt einige Höhepunkt Revue passieren.

#### 4. Genehmigung des Protokolls der GV vom 27.1.2002

Das Protokoll der GV war im Heft 1/2002 abgedruckt. Es wird einstimmig genehmigt und beim Verfasser André Baumann verdankt.

#### 5. Kassabericht

Udo präsentiert einen positiven Abschluss. Der Einnahmenüberschuss betrug Fr. 7'078.45. Das Vereinsvermögen per 31.12.2002 betrug Fr. 43'617.93 .

Als Geschenk für seine Arbeit im Zusammenhang mit den Clubkalendern 2002/2003 erhält Udo Kenkel ein Originalbild von Franz Stucki.

#### 6. Revisorenbericht

Walter Homberger liest den Revisorenbericht vor und empfiehlt die Jahresrechnung zur Annahme.

*Die Jahresrechnung wird einstimmig angenommen und dem Kassier Décharge erteilt.*

## 7. Wahlen

Nach 13-jähriger Arbeit im Vorstand West tritt Daniel Löhner von seinem Amt zurück. Für die viele geleistete Arbeit wird ihm herzlich gedankt. Als Nachfolger wird Ernst Mühlheim aus Frutigen, bekannt durch seine Tätigkeit als OK-Präsident des Jubiläumstreffens in Frutigen, vorgeschlagen.

*Ernst Mühlheim wird einstimmig gewählt.*

Daniel Eberli, Tagespräsident, schlägt Hans Georg Koch für ein weiteres Amtsjahr als Clubpräsident vor.

*Hans Georg Koch wird mit Applaus einstimmig für ein weiteres Jahr gewählt.*

*Der Vorstand wird ebenfalls einstimmig wiedergewählt.*

## 8. Budget 2003

Udo Kenkel stellt das Budget für das Jahr 2003 vor. Es sieht einen Überschuss von Fr. 3.450.00 vor. Der Jahresbeitrag wird auf Fr. 70.- festgesetzt.

Der Vorstand hat an der Vorstandssitzung das Budget in der vorliegenden Form genehmigt.

## 9. Mitgliederverwaltung

Ruedi Burri informiert über den Mitgliederbestand. 19 Austritten standen ebenso viele Eintritte gegenüber. Der Club hat zur Zeit 351 Mitglieder.

## 10. Bericht der Webmaster

Ruedi Weber orientiert über diverse Neuigkeiten im Internetauftritt. Neu ist das Verzeichnis der Clubbibliothek aufgeschaltet. Die erfolgte Umfrage zeigte, dass der Newsletter in seiner jetzigen Form geschätzt wird.

## 11. Clubheft

Im Jahr 2002 wurden 6 Clubhefte (inkl. Sonderausgabe Bertoni) herausgegeben. André Baumann zeigt eine Zusammenstellung der Beiträge des letzten Jahres. Sowohl die Gesamtseitenzahl als auch die textbeiträge sind massiv angestiegen. Er bedankt sich dafür bei allen Beitragslieferanten.

## 12. Treffendaten 2002

- 29./30. März OTM Freiburg
- 26/27. April Region West
- 22. Juni Region Süd
- 22.-24. August 2003 EUROCITRO
- 14. September Region Ost
- 19. Oktober Region Nord
- 15. November Vorstandssitzung
- 25. Januar 2004 Generalversammlung Nottwil
- 25. April 2004 Region Ost
- 20. Juni 2004 Region Nord
- 12.-16. August 2004 13. ICCCR Interlaken
- 26. September 2004 Region Süd

### **13. Bericht über das 13. ICCCR 2004 in Interlaken**

Das 13. ICCCR wird in der Schweiz stattfinden. Hans Peter Rubitschon, welcher im OK engagiert ist, informiert über den Stand der Vorbereitungen. In nächster Zukunft werden die Citroën Clubs informiert.

### **14. Varia**

Daniel Eberli stellt seine überarbeitete und erweiterte Reparaturbroschüre vor.

### **15. Abschluss der GV**

Schluss der Generalversammlung: 12.00h

Anschliessend an die GV wird ein von Peter Weber zur Verfügung gestellter Video über das Treffen im Musikautomatenmuseum Seeven gezeigt.

Der Präsident:  
Hans Georg Koch

Der Sekretär:  
André Baumann



# JAHRESRECHNUNG 2002

## Ertrag

Mitgliederbeitrag	22'455.00
Spenden	505.00
Inserateerlös	500.00
Klubartikelverkauf / div. Erträge	10'950.80
Zinserlös	682.70
Div. Erträge	1'980.00
	<hr/> <b>37'073.50</b> <hr/>

## Aufwand

Drucksachen	7'724.85
Spesen	3'354.35
Bücher/Zeitschriften	219.35
Treffenspesen	4'109.55
Dachverband	1'138.50
Drucksachen/Kalender 2003	10'340.00
übr. Verwaltungsaufwand	3'108.45
	<hr/> <b>29'995.05</b> <hr/>

## Einnahmenüberschuss

**7'078.45**

## Bilanz

### Aktiven

Postcheck	4'350.39
Bank	39'896.09
Beteiligungen	201.00
Debitoren	915.45
	<hr/> <b>45'362.93</b> <hr/>

### Passiven

Trans. Passiven	1'745.00
	<hr/> <b>1'745.00</b> <hr/>

Vereinsvermögen am 31.12.2001	43'617.93
Bilanzsumme	45'362.93

## Vermögensveränderung

Vereinsvermögen am 31.12.2001	36'539.48
Einnahmenüberschuss 2002	7'078.45
<b>Vereinsvermögen am 31.12.2002</b>	<b>43'617.93</b>

# BUDGET 2003

## Ertrag

Mitgliederbeitrag	315 x Fr. 70,00	22'050.00
Spenden		500.00
Inserateerlös		500.00
Verkaufserlöse Kalender/Poster/Diverses		2'000.00
Zinserlös		300.00
		<hr/>
		<b>25'350.00</b>
		<hr/>

## Aufwand

Drucksachen / Klubheft	7'000.00
CTAC - Fribourg	3'000.00
Spesen / Porto	3'000.00
Bücher/Zeitschriften	250.00
Treffenspesen	4'000.00
Dachverband	1'150.00
übr. Verwaltungsaufwand	3'500.00
	<hr/>
	<b>21'900.00</b>
	<hr/>

---

**Einnahmenüberschuss**

**3'450.00**

---



## RETROGARAGE

- Aufbereitung von historischen Rallye-Fahrzeugen
- inkl. Rallye-Instrumenten



**Ihr Spezialist für französische Oldtimer!**



- Revisionen und Reparaturen von
  - Motoren
  - Getrieben
  - Kupplungen
  - Elektrik usw.
- Service
- Totalrestauration
- Grosses Ersatzteillager
- Eigene Fabrikation
  - 4-Gang-Getriebe
  - Lamellenkupplungen
  - Differentialverstärkungen

**CHRISTIAN HEUSSI** *Traction*  *Avant*



Badstrasse 57  
 8867 Niederurnen  
 Telefon und Telefax 055 610 35 70, Natel 079 236 75 11  
[www.retrogarage.ch](http://www.retrogarage.ch)

# "Traction Avant" CITROËN



- Restauration
- Reparaturen
- Beratung
- Wartung

**Grosses Ersatzteillager**

Albi Schorta  
 Spechtweg 5  
 4552 Derendingen

Telefon: 032/682 32 83  
 Natel: 079/250 33 86  
 Fax: 032/682 07 26

E-Mail: [schorta-imhof@bluewin.ch](mailto:schorta-imhof@bluewin.ch)  
 Homepage: [www.cta-service.ch](http://www.cta-service.ch)





## Zu verkaufen

Citroën 11BL 1949 Metallic-grau  
Sauberes Fahrzeug, gutes Intérieur, läuft gut, fahrbereit:  
V.B. 12'000.-

Citroën C4 Torpedo Familiare (7 Plätze) ca. 1930  
Unrestaurierter Originalzustand, aus 1. Hand  
Selten gesundes Objekt.  
Matt, Karrosserie könnte jedoch im Originalzustand belassen werden.  
Intérieur und Verdeck zerbröselst, muss ersetzt werden.

**V.B. ca. 10'000.-**

Bruno Kaufmann  
Peugeot- u. Chrysler-Vertretung  
Arboner Str. 39  
9303 Wittenbach  
Tel. +41 (0) 71 298 14 38  
Fax. +41 (0) 71 298 53 19

## Zu verkaufen

Citroën 11 BL 1947, Farbe schwarz  
Vorführung MFK: 28.1.2002 mit Veteraneneintrag für 6 Jahre  
Investitionen:

Als Grundlage für die Vorführung wurden umfangreiche Reparaturen  
vorgenommen (Rechnungsbetrag Fr. 20'212.65, Retrogarage, Chr. Heussi,  
Niederurnen).

Gutachten:

Frick Traction Avant AG Richterswil hat den Zustand des Fahrzeuges unabhängig  
beurteilt. Gemäss Gutachten vom 25. Juni 2002 befindet sich das Fahrzeug in  
einem guten Allgemeinzustand. Hervorzuheben ist, dass es innen wie aussen sowie  
im Motorraum in einen „unverbastelten“ Zustand ist. Es entspricht bis auf wenige  
Details, die die Substanz des Fahrzeuges nicht tangieren, dem Originalzustand. Der  
Handelswert liegt gem. Gutachten bei Fr. 15'000.- – 17'000.-.

**Preis: Fr. 12'000.-**

Guido und Mirjam Fischer  
Täliweg 55  
8887 Mels  
Tel. 081 723 89 33  
Fax 081 710 42 90  
e-Mail [guido.fischer@dplanet.ch](mailto:guido.fischer@dplanet.ch)



## www.cooldriving.ch

Der TCS hat eine Seite eingerichtet, auf der man sein Verkehrstheorienkenntnisse prüfen kann. Mittels eines amüsanten 3D-Games, kann man in einem virtuellen Auto wahlweise durch die City oder über Land fahren und muss bei den entsprechenden Situationen die verkehrstechnisch richtige Entscheidung treffen. Ideal für alle die gerade an der Fahrprüfung sind, oder die mal wieder ihre Kenntnisse überprüfen wollen. Speziell macht die Seite allerdings erst die Tatsache, dass man als Fahrzeug einen CITROËN C3 auswählen kann!



## www.schelbli.com

Schelblis aus dem Thurgau sind mit ihrer Grenzgarage nun ebenfalls auf dem Netz! Occasions-Citroëns und Ersatzteilen von 1934 - 1995 werden auf der Site angeboten. Wer will kann sich auch gleich die Routenbeschreibung von zu Hause zur Grenzgarage berechnen lassen!



## www.icccr.org

Für alle die es noch nicht wissen, oder nicht glauben wollen: Das 13. ICCCR findet in der Schweiz statt. Das OK hat die Homepage aufgeschaltet und erste Informationen sind abrufbar.



## Zeitmaschine

Wir schreiben den 29 Juli 1929. Albert Tyrand, seines Zeichens Bäcker des kleinen Ortes Mérindol-les-Oliviers im Departement Drôme, steht morgens um viertel vor sieben an der Bushaltestelle von La Tuillière und wartet. Obwohl er bereits seit zwei Uhr in der Früh auf den Beinen ist und zudem 3 Kilometer Fussmarsch hinter sich hat, ist er nicht müde. Dazu ist er viel zu sehr aufgereggt. Heute ist ein grosser Tag für ihn.

Seiner Frau und seinen zwei Kindern hat er noch letzte Anweisungen gegeben, wie sie die Patisserie zubereiten sollen, die Baguettes, Parisettes und natürlich die Croissants liegen bereits abgekühlt auf den Tablaren des kleinen Ladens.

Wie gewohnt kriecht der Bus, ein Citroën B15, mit Verspätung um die Kurve. Albert Tyrand hebt seine Hand, was der Busfahrer mit einem kurzen Hupton quittiert. Sekunden später steht der Wagen, die Türe öffnet sich und Albert Tyrand steigt ein. Während Albert seinen Geldbeutel aus der Tasche zieht, um den Fahrschein zu lösen, zieht der Fahrer die Türe wieder zu.

Kurve um Kurve holpert der Bus über die staubige Naturstrasse durch die bergige Landschaft, erst Richtung Norden, dann Richtung Westen. Es herrscht nur wenig Verkehr, hin und wieder ist ein Lastwagen oder ein Pferdefuhrwerk unterwegs.

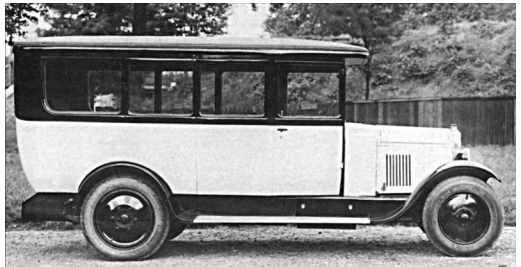
Für die rund 40 Kilometer zum Bahnhof nach Montélimar braucht der Bus über 1 ½ Stunden.

Albert Tyrand kauft sich am Bahnschalter ein Billet nach Lyon und bestellt sich dann in der Gartenwirtschaft des Restaurants de la Gare einen Kaffee. Mit Befriedigung stellt er fest, dass seine Croissants nicht nur schöner aussehen, sondern auch besser schmecken. Die Zeit reicht gerade aus, um den Kaffee auszutrinken, zu bezahlen, da dampft auch schon der Zug in den Bahnhof.

Albert steigt ein und macht es sich an einem Fensterplatz gemütlich. Er geniesst die Reise durch das Rhonetal, schliesslich erlebt er diese nicht jeden Tag! Drei Stunden 20 Minuten später fährt der Zug in Lyon ein. Während Albert Tyrand ein Taxi heranwinkt, tuckert ein Doppeldecker über die Stadt. Albert schaut ihm lange nach, denn es kommt selten vor, dass sich ein Flugzeug nach Mérindol verirrt. Etwas ungeduldig fragt ihn der Taxifahrer, ob er denn nicht einsteigen wolle. Albert steigt ein und gibt nicht ohne Stolz sein Fahrziel an: Die Citroën-Vertretung an der Avenue Maréchal Foch. Das Citroën-Taxi setzt



sich in Bewegung. „Wahnsinn“ meint der Fahrer und deutet auf das Flugzeug, das in der Ferne entschwindet. „Ich würde mich da niemals hinein setzen! Dabei ist doch vor zwei Jahren dieser Amerikaner – wie heisst er, Lindberg? – über den Atlantik geflogen und in Paris gelandet, und letztes Jahr sind zwei Deutsche sogar von Ost nach West über den grossen Teich geflogen...“ Albert Tyrand zuckt mit den Schultern, als wollte er sagen,



dass es schon immer Spinner gegeben hat. Dabei war doch klar, dass der Atlantikverkehr mit Luftschiffen, und nicht mit Flugzeugen stattfinden würde. Allerdings findet Albert die Flugzeuge faszinierend – und nicht nur die Flugzeuge, sondern überhaupt diese Errungenschaften des 20sten Jahrhunderts. Mit grossen Augen sieht der die vielen Autos in der Grosstadt Lyon, welche sich mit den Fahrrädern, Pferdefuhrwerken und Motorrädern den Platz auf der Strasse streitig machen.

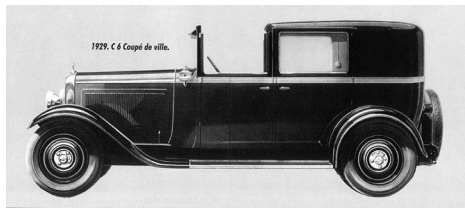
Während der Fahrt erkundigt er sich beim Fahrer über das Citroën-Taxi. Voller Stolz berichtet dieser, dass der Wagen sein eigener sei. Es sein ein B5 mit 10 PS, lief von 1923

bis 1927 in Paris, bis er vor zwei Jahren den Wagen übernommen habe. Albert Tyrand macht ein fragendes Gesicht, worauf ihn der Fahrer aufklärt, dass der B5 die Taxi-Version des B2 sei. Inzwischen haben sie die Citroën-Vertretung in der Avenue Maréchal Foch erreicht. Ein Schatten des Bedauerns fliegt über das Gesicht des Taxifahrers, als er die neuen Wagen im Schaufenster betrachtet. Albert Tyrand bezahlt die Fahrkosten und legt noch einige Sous als Trinkgeld



obendrauf. Es fällt ihm schwer, nicht mit der Nachricht herauszuplatzen, dass er demnächst einen solchen Wagen sein Eigen nennen wird. Während das Taxi wendet und wieder Richtung Stadtzentrum fährt, betritt Albert den Verkaufsraum, wo er gleich von seinem Schwager, der im Büro arbeitet und vom Verkaufschef begrüsst wird. Ob er zuerst den Wagen sehen möchte, oder ob er erst etwas zu Mittag essen möchte, fragt ihn der Verkaufschef. – Natürlich will er zuerst sein Auto sehen! Und da steht er nun, sein AC4 Torpédo Commerciale, dunkelgrün mit schwarzen Kotflügeln, schwarzen Kunstlederpolstern und einem beigen Verdeck. Daneben steht ein wunderschönes AC6 Torpédo Luxe, braun und beige, mit allem erdenklichen Zubehör. „45 PS, Spitze 105 km/h«, steht auf dem Schild davor, aber auch „32.000 F«, und das sind immerhin 10.000 Francs mehr, als sein Wagen kostet. Dass er sich für den „Commerciale« entschlossen hat, liegt nicht allein daran, dass die Heckklappe für seinen Betrieb ausgesprochen praktisch ist, sondern auch daran, dass es zur Zeit das günstigste Modell aus der Citroën-Palette ist.

Albert Tyrand ist überzeugt, dass der Wagen auch mit dem 4-Zylinder-Motor ausreichend motorisiert ist. 30 PS aus 1628 cm<sup>3</sup> Hubraum sind schliesslich auch nicht „Nichts«, und vor allem in den Bergen seiner Wohngegend überzeugt ihn das Argument, dass die 4-Rad-Seilzugbremsen mit Servohilfe äusserst sinnvoll sind. Aus diesem Grund hat er sich auch entschlossen, einen Neuwagen zu kaufen. Das Vorgängermodell B14 hatte nur 22 PS, zudem sind Gebrauchtwagen schwierig zu bekommen. Citroën, welche vor 1926 gebaut worden sind, haben an der Vorderachse keine Bremsen, und dies ist ihm doch sehr wichtig, man weiss ja nie!



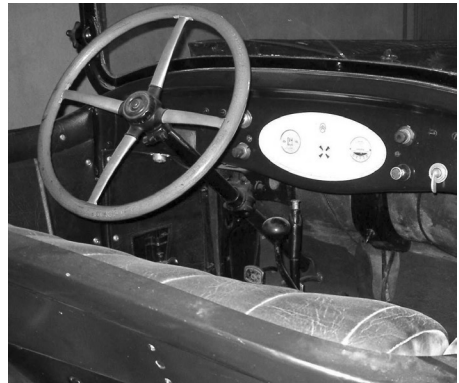
Neben den beiden Torpédos stehen noch ein AC4 Berline, hell und dunkelgrün, und ein rassiges AC6 Cabriolet als Vierplätzer. „34.000 F« steht auf dem Preisschild. An der Wand hängt ein Bild von einem AC6 Coupé de Ville, mit 42.000 F der teuerste Personenwagen von Citroën. Für Albert bedeutet dies ein halbes Vermögen!

Albert Tyrand hatte sich natürlich auch bei den Renault umgesehen, war allerdings nicht fündig geworden. Die kleineren 4-Zylinder-Modelle mit 950 cm<sup>3</sup> waren ihm zu schwach, die grösseren mit 2120 cm<sup>3</sup> oder der kleine 6-Zylinder mit 1500 cm<sup>3</sup> zu teuer. Nachdem er noch einen Blick auf die Gebrauchtwagen geworfen hat, lässt er sich überreden zu einem „kurzen Mittagessen“, wie es der Verkaufschef nennt. – Es ist beinahe



drei Uhr nachmittags, als die drei Herren wieder in die Vertretung zurück kommen. Das grüne Torpédo ist aus dem Verkaufsraum verschwunden. In der Garage im hinteren Teil des Gebäudes ist ein Mechaniker damit beschäftigt, nochmals alles durchzusehen. Am Armaturenbrett ist inzwischen ein Schild aus versilbertem Messing angebracht worden: Der Verkaufschef beginnt nun, alle Details zu erklären. Er fängt an im Motorenraum, erklärt, wo der Ölmesstab zu finden ist und zählt alle zu schmierenden Stellen auf. Dann erklärt er, wie die Heckklappe nach dem Herausnehmen des Rücksitzes zu öffnen ist und dass der Schlüssel dazu gleich an der Kette befestigt ist, welche die Klappe horizontal halten. Er erklärt die Funktion des Verdecks und steigt dann in den Wagen, um die Schalter für Licht, und Hupe zu zeigen. Dann öffnet er den Benzinhahn, zieht den Choke bis zum Anschlag, dreht den Zündschlüssel und drückt den Anlasserknopf. Der Motor macht zwei, drei Umdrehungen und springt sofort an. Er bittet Albert auf den Beifahrersitz, während sein Schwager hinten in das Fahrzeug steigt.

Danach folgt eine ausführliche Probefahrt, während welcher der Verkäufer die Eigenheiten und Vorzüge des Wagens erklärt und demonstriert, wie man das Getriebe ohne zu kratzen schalten kann. Als sie zurück kommen, ist es schon beinahe sechs Uhr. Im Verkaufsraum bezahlt Albert den Restbetrag,





welcher nach der Anzahlung noch übrig bleibt, und freut sich über den Rabatt, der ihm gewährt wird, weil sein Schwager bei Citroën arbeitet. Inzwischen spürt Albert die Müdigkeit des langen Tages und ist froh, dass er bei seinem Schwager zur Übernachtung eingeladen ist. Am anderen Morgen schlägt er das Verdeck zurück, steigt in den Wagen und fährt voller Stolz das Rhonetal ab bis Montélimar. Dort warten seine Frau und seine Tochter im Garten des Restaurants de la Gare auf ihn. Voller Stolz zeigt er ihnen seine Errungenschaft. Danach laden sie die paar Dinge ein, welche die Frau und das Mädchen in Montélimar gekauft haben und steigen ein. Sie fahren los, Richtung Font de Barrai, Nyons, um La Tuillière zu erreichen, wo Albert den Tank auffüllt. In der Steigung



vor dem kleinen Nest Méridol-les-Olivières schaltet Albert ohne zu kratzen in den zweiten Gang. Der Wind spielt in seinem Haar und er wirft einen Blick auf seine Frau, welche strahlend neben ihm sitzt. Da erfasst ihn einen Augenblick lang ein Glücksgefühl, wie er es nur selten kennt.

Viele Jahre lang leistet ihm der Wagen gute Dienste. Er erlaubt ihm seine ausgezeichneten Baguettes, Parisettes und natürlich die Croissants in die Nachbardörfer und auf die Höfe zu bringen und bringt so der Familie Tyrand einen bescheidenen Wohlstand.

Vom Krieg wird der kleine Ort weitgehend verschont. Bis in die 60-er Jahre behält Familie Tyrand den alten Citroën, der ohne grössere Pannen seine Dienste leistet. Dann kaufen sich die Tyrands eine gebrauchte Traction-Commerciale, wiederum einige Jahre später einen DS-Kombi.

Die Spuren des grünen Citroën-Torpédos verlieren sich. Sicher ist, dass der Wagen der Schrottpresse entkommt, denn Anfang der Achziger-Jahre fährt ein Monsieur Alain Fleuti, ein Genfer Arzt mit Jahrgang 1943, damit herum. Im Jahre 1983 deponiert er die Kontrollschilder. Gewartet wird der Wagen von Monsieur Fries, Garagist aus Echichens bei Morges, wovon zwei Rechnungen von 1985 und 1986 zeugen. Schliesslich übernimmt Monsieur Fries den AC4 und fährt mit Garageschildern damit herum. In dieser Zeit wird der Wagen blau lackiert.

Ab ca. 1994 steht das Torpédo unbenutzt herum. Nach dem Ableben von Herrn Fries bieten seine beiden Töchter das Auto zum Verkauf. Ein Inserat erscheint im Clubheft des CTAC, aber der Preis scheint relativ hoch zu sein auf Grund einer Expertise aus dem Jahre 1997.

Schliesslich interessiert sich doch noch ein Clubmitglied des CTAC dafür, und er beschliesst, anlässlich einer Fahrt an den Telemarkt in Lyon den Wagen, der inzwischen in Morges steht, zu besichtigen.

In Lyon wird ein B14 Torpédo von 1928 angeboten, äusserlich ein ganz ansehnliches Auto, doch etwas lieblos restauriert und in



vielen Teilen nicht original. Immerhin gibt dies eine gute Preisvorstellung für den AC4.

Dieser steht in einer dunklen Garage, die Batterie tot, kein Benzin im Tank, aber ansonsten sieht er gar nicht so schlecht aus. Die Lenkung hat etwas viel Spiel, das Verdeck müsste erneuert werden – und dann ist es natürlich riskant, ein Auto zu kaufen, mit dem nicht gefahren werden kann.

Nun, schlussendlich macht das Clubmitglied eine Offerte, und nach kurzem Feilschen erfolgt der Handschlag.

Unschwer zu erraten, dass das erwähnte Clubmitglied der Verfasser ist.



Bereits 14 Tage später habe ich den Veteran mit einem Autotransporter in den Kanton Zürich überführt. Wir schoben den Wagen in die „neue« Garage, und in den nächsten 15 Stunden habe ich die tote Batterie geladen. Am nächsten Tag habe ich die Zündkerzen und den Vergaser gereinigt, 10 Liter Benzin in den Tank eingefüllt und Kühlwasser nachgegossen. Dann versuchte ich, mit der Kurbel den Motor zu starten. – Nach einigen Versuchen mit dem Handgas kam Leben in den Motor! Ich fuhr hinüber in die „alte« Garage, was mir erlaubte, den ersten und den Rückwärtsgang zu testen.

Am nächsten Sonntagmorgen kam Peter Weber, ein Freund und Eigner eines Citroën von 1922 mit einem Set Garagenummern, und wir machten unsere erste Testfahrt. Wir fuhren den Chellhofweg hinauf, bogen in die Hauptstrasse ein, und als ich in den zweiten Gang schalten wollte, konnte ich ihn nicht finden. Dann starb der Motor ab, und natürlich hatte die halbtote Batterie zu wenig Kraft, um den Motor neu zu starten.

So schoben wir denn mit vereinten Kräften, bis die Strasse beim Schulhaus bergab ging und der Motor schliesslich wieder zum Laufen kam. Diesmal nahm Peter Weber das Steuer, aber auch er konnte den 2. Gang nicht einlegen. So schaltete er vom 1. in den 3. Gang, und wir fuhren mit 70 km/h Richtung Rheinau, einem Nachbarort. Dort starb der Motor wieder ab, aber es gelang mir, ihn mit der Kurbel wieder zum Laufen zu bringen. Auf dem Rückweg hielten wir vor einer leichten Senke an, legten bei stehendem Wagen den 2. Gang ein und fuhren im 2. Gang an. Diesmal gelang es, und das Getriebe klang OK. Trotz der kühlen 7 Grad (das Fahrzeug hat keine Seitenscheiben!) genossen wir die Fahrt und hatten viel Spass.

Am darauf folgenden Freitag öffnete ich das Getriebe und stellte fest, dass der Führungsrahmen für den Schalthebel ausgeschlagen war und dass der Schalthebel viel zu viel Spiel hatte. Nichts wirklich schlimmes also. Seither habe ich mit Schweissen und Feilen das Problem behoben, dazu Rückspiegel angebracht (da waren keine!) und einige kleineren Dinge erledigt.

Ich hatte mir vorgenommen, erst im Frühling eine neue Batterie zu kaufen, was das Überprüfen der elektrischen Anlage zu einer mühsamen Sache machte. Schlussendlich platzte meiner Frau der Kragen, sie rief Peter Weber an und fragte ihn, wo man eine passende



6-Volt-Batterie bekommen könne. Peter erklärte, er sei gerade in Zürich und erkundigte sich, ob er gleich eine mitbringen solle. – Eine Stunde später stand er da, und die Batterie konnte eingebaut werden.

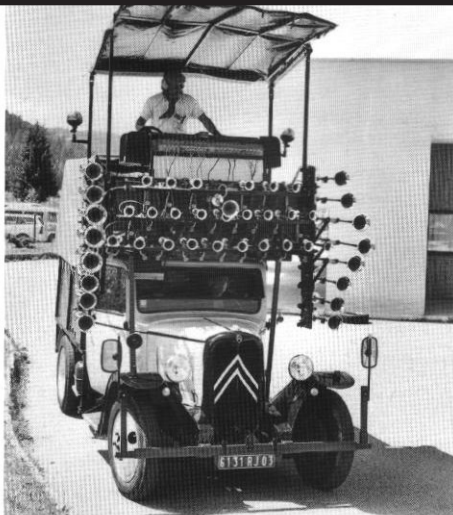
Am nächsten Tag kommt Peter nochmals mit den Garagekeennzeichen vorbei. Ein Zug am Anlasser – und der Motor springt sofort an. So starten wir zur zweiten Probefahrt. Der Wagen läuft schön rund und zieht ordentlich. Wir fahren ungefähr 10 Kilometer, wobei wir eine Spitze von etwa 83 km/h erreichen. In der Steigung vor dem kleinen Nest Benken schalte ich ohne zu kratzen in den zweiten Gang. Der Wind spielt in meinem Haar und ich werfe einen Blick auf meine Frau, welche strahlend bei mir sitzt. Da erfasst mich einen Augenblick lang ein Glücksgefühl, wie ich es nur selten kenne...

Daniel Eberli

P.S. Der erste Teil der Geschichte ist Spekulation. Tatsache ist jedoch, dass das Namensschild am Armaturenbrett die Aufschrift trägt: Propriétaire: Albert Tyrand, Mérindol-les-Oliviers, Drôme. Im Telefonbuch ist leider niemand mit dem Namen Tyrand in Mérindol-les-Oliviers erwähnt. Bekannt sind auch Name und Adresse des Arztes in Genf, doch konnte ich bislang nichts weiter über ihn herausfinden. Madame Fries hat mir nur wenig erzählen können über die Beziehung ihres Vaters zum AC4 Torpédo. – Nun, vielleicht fahren wir einmal mit dem Veteran nach Mérindol-les-Oliviers, vielleicht erinnert sich noch jemand an den alten Wagen und seinen Besitzer. – Wer hat Lust, mitzukommen?

Bilder: B15 Bus 1927 (1), Spirit of St. Louis 1927 (2), B-5 Taxi 1923 (2), C6 1929 (3), Showroom (3), AC4 Instrumentenbrett (4), Kartenausschnitt (Carte Michelin 1:200'000 Blatt 245), B14G Torpedo 1928 (4), AC4 Torpedo 1929 (4).

(1) = Les Camions Citroën (Sabatès), (2) = Geschichte der Luftfahrt (Streit), (3) = Le catalogue Citroën (Sabatès), (4) = D. Eberli



*Eine Sensation in Les Gets, ein Citroën Lastwagen mit 41 Autohupen. Ein Kompressor sorgt für die Luft, gesteuert wird mit Kartonnoten von Charial, ein lauter Genuss.*

zVg: D. Eberli

Aus Mexiko erreichte uns folgende Reaktion von Louis Krähenbühl auf den Bericht von Caspar Türler:

Dann aber meine Meinung zum Bericht, erschienen in den Mitteilungen 5/2002, über: „LEDs make things better“.

„Die heutigen Autos haben riesige Bremsleuchten, manche fast über die ganze hintere Wagenbreite, fast zuviel des Guten, aber bei den heutigen Geschwindigkeiten und den minimalen Abständen im städtischen Grossverkehr nötig; wenn wir die Stopleuchten aller Klassiker näher betrachten, sehen wir 2 Dinge: sie sind erstens klein, im Vergleich zu heute, und zweitens ist ihre Leuchtkraft viel kleiner. - Wenn die Sonne stark scheint kommt es vor, dass man das Stop-oder Blinkzeichen gar nicht wahrnehmen kann, das Resultat ist dann, dass der Hintermann auf ein Abbieg- oder Bremsmanöver nicht gefasst ist, und es zu einem „Kuss von hinten“ kommen kann, mit allen Konsequenzen. - Deshalb finde ich, dass Anbringen eines dritten Bremslichtes in der Mitte hinten, an der unteren Kante der Rückscheibe (oder oben), ein gutes Mittel ist, mit der Traction gut durch den Verkehr zu kommen. Gerade, wenn wir mal durch den täglichen Stossverkehr fahren müssen, und einer hinter uns fährt, der keine Ahnung hat, wie sich eine Traction fährt und vor allem, dass die Fahrweise eine andere ist, man schalten muss, keine Automatik hat und vieles noch mehr, und dann noch ungeduldig wird, wenn man nicht schnell und aufgeschlossen fährt wie alle andern..

Wir hier in Mexiko sind auf die gleiche Idee gekommen, und haben das Gleiche getan wie Caspar Türler.

Für die Stilisten sei noch anzuraten, dass man das Bremslicht so montiert, dass es auch weggenommen werden kann, bei Anlässen etc.

Da kommt mir gerade etwas zum Thema: Blinker versus Winker, in den Sinn. Es war anfangs der 50-er Jahre in Basel, an einer Kreuzung, ein Polizist regelte den Verkehr, fuhr ein Studebaker vorbei mit Blinker, die Dame am Steuer blinkte, der Polizist sagte: „Ein Winker wäre besser“, weil er nicht an den Blinker gewöhnt war. - Meine 50-er BL Traction hatte damals auch Winker, aber mit der Zeit wollten beide nicht mehr rausgehen, ich schuf Abhilfe: Mit einem Isolierband verhinderte ich, dass der Winker ganz reingeht, und dann ging es wieder. Aber bei Fahrt über 100 kmh funktionierte er nicht mehr, war aber kein Problem, weil damals ein Überholen auf den Strassen sowieso sehr schwierig war; die einzige Autobahn war das 5,8 Km lange Stück vor Luzern..“

So, das wärs, ich wünsche Euch einen schönen Sonntag mit viel Schnee und Sonne.

Louis..

## Die Gegengewichte der Kurbelwelle Citroën 11 Traction Avant

### 1. Veranlassung

Anlässlich der von mir 1981 durchgeführten Motorrevision an meinem 11-Légère bekam ich eine Kurbelwelle von einem DS19-Motor zu Gesicht. Der Kurbeltrieb der beiden Motoren 11CV und DS19 ist im Wesentlichen identisch. Auffallend und nicht zu übersehen waren die um ca. 50% grösseren Gegengewichte an der DS19-Kurbelwelle (Abbildung 1). Was ist der Grund?

Die von 50mm (11CV) auf 54mm (DS19) Durchmesser vergrösserten Zentralzapfen bedingen keine Änderung der Gegengewichte. Mit den DS19-Schrägpleueln, welche gegenüber den Tractionpleueln 76gr mehr Drehmasse haben, können die um ca. 300gr schwereren Gegengewichte auch nicht erklärt werden.

Ich beschloss der Sache auf den Grund zu gehen.

### 2. Zusammenfassung

Die rotierenden Massen einer Kurbelwelle können durch geeignete Gegengewichte zu 100% ausgeglichen werden. Die Gegengewichte müssen den um die Kurbelzapfen exzentrisch angeordneten Massen entgegenwirken. Man erreicht dadurch weniger Lager- und Zapfenabnützung, eine bessere Schmierung der Lagerstellen, ein leiseres Motorgeräusch und eine längere Lebensdauer der Maschine.

Dieser Massenausgleich ist bei der DS19-Kurbelwelle bestens erfüllt. Hier sind die angeschraubten Gegengewichte so dimensioniert, dass sich die rotierende Kurbelwelle nicht durchbiegt. Im Bereich des Kurbeltriebs unterscheidet sich die DS19-Kurbelwelle nur durch dickere Zentralzapfen von der 11er Kurbelwelle. Wangen, Kurbelzapfen und Zylinderabstände sind identisch.

Bei der 11CV-Kurbelwelle sind die angeschraubten Gegengewichte zu klein. Die rotierende Kurbelwelle möchte sich durchbiegen. Dadurch werden die Hauptlager unnötig beansprucht, die Schmierung ist schlechter und das Betriebsgeräusch lauter.

Eine Berechnung zeigt den Unterschied zwischen der DS19- und der 11er Kurbelwelle. Die Abmessungen zur Herstellung von Stahlgegengewichten für einen 100%igen Drehmassenausgleich sind in diesem Bericht enthalten.

Das Ergebnis ist ein auffallend ruhiger Motorlauf.

Drei gänzlich unterschiedliche Personen haben das Laufgeräusch meines revidierten Motors folgendermassen beschrieben: „Das ist jetzt „einmal“ ein Motor der ganz ruhig läuft.“

1. Ein Zollbeamter (Grenzwächter) der tagtäglich Motorenlärm ausgesetzt ist.
2. Eine ältere Dame, welche an meiner stehenden Traction vorbeiging.
3. Ein Garagist, welcher Tractions regelmässig repariert.

Mit meinem 100%-Drehmassenausgleich-Motor bin ich in 4 Jahren 26'000km gefahren.

### 3. Durchbiegung der Kurbelwelle ohne Gegengewichte

Dass sich besagte Kurbelwelle ohne Gegengewichte beim Rotieren durchbiegt, kann auch ohne Berechnung klargemacht werden (Abbildung 2).

Auf Massen ausserhalb der Kurbelwellenrotationsaxe wirken Fliehkräfte. Die beim Rotieren entstehenden resultierenden Fliehkräfte liegen alle in der Kröpfungebene der Kurbelwelle (in der Zeichnungsebene von Abbildung 2). Auf die mittleren beiden Kurbelzapfen wirken die Fliehkräfte auf die eine Seite é und auf die äusseren beiden

Kurbelzapfen auf die andere Seite  $\hat{e}$ . Dadurch verbiegt sich die Kurbelwelle wie in Abbildung 2 dargestellt.

#### 4. Berechnung des Drehmassenausgleichs

Man denke sich die Kurbelwelle in Teilmassen aufgeteilt (Abbildung 3):

Teilmasse $i=1$	Kurbelzapfen mit Pleuehdrehmasse
Teilmasse $i=2$	Gerade Wangen
Teilmasse $i=3$	Schräge Wangen
Teilmasse $i=4$	Gegengewichte

Auf jede Teilmasse  $i$  wirkt eine Fliehkraft  $F_i$ .  $F_i = m_i \cdot r_i \cdot \omega \cdot \omega$

$m_i$  = Teilmasse

$r_i$  = Radius zum Teilmassenschwerpunkt

$\omega$  = Winkelgeschwindigkeit der Kurbelwelle

Die Fliehkräfte  $F_1$  im Abstand  $a_1$  bilden ein Kräftepaar ( $F_1 \times a_1$ ) welches im Gegenurzeigersinn auf die Kurbelwelle wirkt. Dieses Kräftepaar bewirkt eine Durchbiegung wie in Abbildung 2 dargestellt. Im gleichen Sinn wirken die Kräftepaare 2 und 3.

Entgegen den Kräftepaaren 1 bis 3 bewirken die Fliehkräfte  $F_4$  eine Verdrehung im Uhrzeigersinn.

Die Drehmassen sind ausgeglichen, wenn die Summe der Kräftepaare 1 bis 3 im Gleichgewicht ist mit dem Kräftepaar 4.

Weil die Winkelgeschwindigkeit  $\omega$  und auch die Dichte (wenn man vernachlässigt, dass Gegengewichte und Kurbelwelle nicht aus demselben Werkstoff gefertigt sind) für alle Teilmassen konstant sind, müssen wir nur noch die Volumina der Teilmassen betrachten.

Für 100% Drehmassenausgleich muss sein:  $\sum (V_i \times r_i \times a_i) = 0$ ,  $i = 1$  bis 4

$V_i$  = Volumen der Teilmasse  $i$

$a_i$  = Abstand der Fliehkräfte  $F_i$

Die zahlenmässige Auswertung zeigt, dass diese Bedingung für die DS19-Kurbelwelle mit genügender Genauigkeit erfüllt ist. Die DS19-Kurbelwelle wird sich daher unter Fliehkrafteinwirkung nicht durchbiegen.

Dass sich die 11CV-Kurbelwelle um mehr als das Hauptlagerspiel durchbiegt, wird durch die Praxis bestätigt.

Bei zwei stark abgenutzten 11er Kurbelwellen waren die mittleren Hauptlagerzapfen in Richtung Kröpfung um 0,04mm mehr abgenutzt als quer zur Kröpfung.

Vermutung: Beim Auslegen der 11CV-Gegengewichte wurde die Pleuehdrehmasse nicht berücksichtigt.

#### 5. Stahl-Gegengewichte für 100% Drehmassenausgleich im 11CV-Motor

Die Originalgegengewichte sind sowohl beim 11er wie beim DS19 aus Grauguss (billigster Werkstoff) gefertigt. Da bei einer 11er Motorrevision vernünftigerweise DS19-Schrägpleuel mit geteilten Lagerschalen eingebaut werden, sind die Stahlgegengewichte nach Abbildung 4 nur „exakt“ für Schrägpleuel gültig. Die grössere Dichte von Stahl gegenüber Grauguss ist berücksichtigt.

#### 6. Auswuchten

Die Gegengewichte dürfen nur an der ausgebauten Kurbelwelle gewechselt werden.

Drei Auswuchtgänge sind erforderlich (dynamisch auf Auswuchtmaschine):

1. Komplette Kurbelwelle mit angeschraubten neuen Gegengewichten.

2. Kurbelwelle kompl. mit Schwungrad.
3. Kurbelwelle kompl. mit Schwungrad und Kupplung

## 7. Weitere Massnahmen

Für ein leiseres Motorgeräusch müssen auch die Lagerspiele, Steuerkette, Ventiltrieb, Vergaser- und Zündeneinstellung in Ordnung sein.

Kurt Gasser  
 Dipl. Masch.-Ing. HTL  
 Lindenstrasse 7  
 CH - 8245 Feuerthalen

Tel/Fax P +41 (0)52 659 14 20  
 Tel G +41 (0)71 677 57 14  
 Fax G +41 (0)71 677 57 20  
 E-Mail G kurt.gasser@mowag.ch

Skizzen zum Bericht:

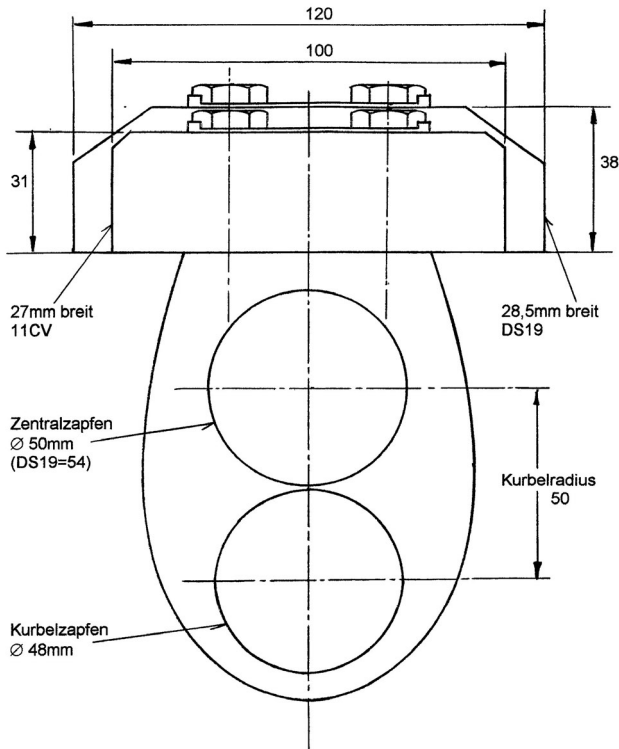


Abbildung 1: Original-Gegengewicht 11CV und grösseres Gegengewicht DS19

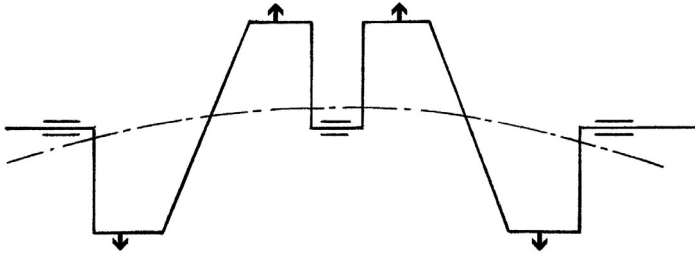


Abbildung 2: 4-Zylinder-Kurbelwelle mit 3 Hauptlagern

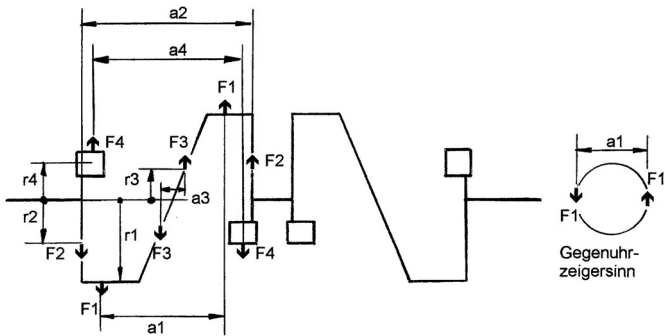


Abbildung 3: Teilmassen mit Fliehkräften

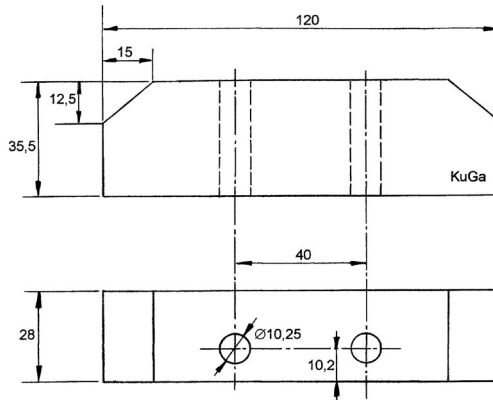


Abbildung 4: Stahl-Gegengewichte für 11CV-Kurbelwelle mit DS19-Schrägpleueln  
Rotierende Massen zu 100% ausgeglichen

## Verzeichnis der Bücher der Clubbibliothek

### Abkürzungen

- C Citroën allgemein  
 R Reparatur  
 V Verschiedenes  
 T Traction  
 \* Bücher werden vermisst

C	*	1	René Bellu	Toutes les Citroën
C		2	Pierre Dumont	Quai de Javel, Quai Andre Citroën, Tome 1
C		3	Pierre Dumont	Quai de Javel, Quai André Citroën, Tome 2
C		4	Pierre Dumont	Toute l'histoire: Citroën
C		5	Fabien Sabatés	Les chevrons de la gloire
C	*	6	Jean Graton	Les grands Evennements de Citroën
C		7	H.-O. Meyer-Spelbrink	Citroën Personenwagen
C		8	Jean-Pierre Dauliac	Les grandes marques: Citroën
C		9	R. +W. Jansen	Citroën op Javel
C	*	10	Jacques Wolgensinger	André Citroën
C	*	11	Takashi Hagino	What's DS?
R	*	1	Citroën	Dictionnaire de réparation: TA 4 cylindres
R		2	Citroën	Cataloge des pièces détachés: TA 7 et 11 CV
R	*	3	Citroën	Dictionnaire de réparation: voiture H
R		4	Citroën	Notice d'entretien 15/6 1949
R		5	Citroën	Notice d'entretien 15/6 1954
R		6	Citroën	Notice d'entretien tous modèles 11 CV /11 D
R		7	Citroën	Notice d'entretien TA 7 et 9 CV
R		8	Citroën	Dictionnaire de réparation: DS 19 1957
R	*	9	Citroën	Reparatur-Handbuch: TA 4-Zylinder deutsch
R		10	Citroën	Dictionnaire de réparation: carrosserie TA
R		11	Citroën	Dictionnaire de réparation: TA 15/6 1948
R	*	12	Bucheli	Reparatur-Anleitung 11/15CV
R		13	RTA	Citroën DS 19 1955-1962
R		14	Auto-Retro	Pièces détachés et accessoires
R		15		
v		1	Fabien Sabates	Almanach du Citroëniste 1983
v		2	Fabien Sabatès	Almanach du Citroëniste 1984
v		3	Fabien Sabatès	Almanach du Citroëniste 1985
v		4	Fabien Sabatès	Almanach du Citroëniste 1986
v		5	Etienne Christian	4. ICCCR Chartres 1978



v	*	6	Etienne Christian	5. ICCCR Breda 1981
v	*	7	Fabien Sabatès	6. ICCCR Knebworth, 1984
v	*	8	Kloos/Meyer-Spelbrink	7. ICCCR Loreley 1987
v		9	Div. Autoren	8. ICCCR Flevohof, 1989
v		10		9. Heming (folgt)
v		14	Weill/Chaignè	L'histoire des Jouets Citroën
v		15	Hans Müller	Die Tragödie Andre Citroën
v		16	Rob de la Rive Box	Historic Car Racing 1981
v		17	Fabien Sabatès	La Croisiere Jaune
v		18	Coll. Auto Archives	Citroën, La Rosalie, 1932-1938
v		19	Rainer Simons	Geschichte der Automobile mit Frontantrieb
v		20	Citroën Deutschland	Kreativität im Automobilbau
v		21	RP Citroën Paris	2CV Evolution technique
v		22	RP Citroën Paris	Ici commence l'aventure
v		23	RP Citroën Paris	Raid Afrique, 1973
T		2	Borgè/Viasnoff	L'Album de la Traction
T		3	Citroën	50 Jahre Traction Avant
T		4	Brookland Books	Citroën Traction Avant 1934-1957
T		5	Auto Loisir	Tout sur la Traction
T		6	Olivier de Sen-es	Le Grand Livre de la Traction Avant
T		7	Fabien Sabates	Les Fabuleuses Tractions
T		8	Fabien Sabates	Der klassische Citroën
T		9	Coll. Auto Archives	Citroën Traction Avant, Vue par la Presse, 1934-1939
T		10	Coll. Auto Archives	Citroën Traction Avant, Vue par la Presse, 1945-1957
T		11	Daniel Puihboube	Les Traction Avant
T		12	Borge/Viasnoff	La Traction Avant - un roman d'amour
T		13	Auto Exclusiv	Bericht über Paris-Moscou-Paris 1984
T		14	Das gelbe Heft	Bericht über Tractions (des CTAC)
T	*	15	Olivier de Serres	Toute l'histoire: Traction Avant
T		16	Josée Lapeyrere	La 15/6 Citroën
T		17	Jérôme Collignon	Le Guide Traction 1934 - 1942



# Verzeichnis der Fachartikel

## Abkürzungen

D:	deutsch
F:	französisch
E:	englisch
S:	schwedisch
CCF:	Citroën Club France
34-57	Citroën Club Suisse 34-57 (Westschweiz)
B11	Svenska B11 Klubben
TOC	Tracion Owner Club
CBAC	Club Belge des Anciennes Citroëns
CVC	Citroën Veteranen Club
TU	Traction Universelles
Zahl	Anzahl Seiten des Berichts

## Reklamen und Berichte zur TRACTION AVANT

- 1.1 Reklame: Evolution d'une silhouette (1)
- 1.2 Reklame: La 7CV Citroën (Berline)(1)
- 1.3 Reklame: La 7CV Traction Avant (Berline, Cabriolet, Coupé)(1)
- 1.4 Reklame: ROBRI-Teile für Nachkriegs Traction Avant (1)
- 1.5 Reklame: Accessoires GM (1)
- 1.6 Reklame: Decapotable et malle A.E.A.T. (1)
- 1.7 Reklame: Cardan Villard (1)
- 1.8 Reklame: 1934 Citroën (GB-Slough)(1)
- 1.9 Reklame: Citroën safety (1)
- 1.10 Reklame: Citroën GB, 1953
- 2.1 Verkehrshaus der Schweiz: Beschrieb Traction 7S des VH (D,2)
- 2.2 2 Berichte aus auto exklusiv über CTAC und Paris-Moscou-Paris
- 2.3 The Motor 1935: Beschreibung der GB-TA-Modelle (E,2)
- 2.4 Pneudrucke für Citroën-Modelle (ohne Michelin X) (1)
- 2.5 Bild der einzigen 22CV, die heute noch fährt (2x11 CV-Front)(1)
- 2.6 Register of Roadsters and Coupés (E, TOC, 2)
- 2.7 Les Cabriolets Citroën (F, 2)
- 2.8 Bericht über die 2 Kinder-TA-Cabrios für das GB-Königshaus (S, B11, 1)
- 2.9 2 Spezialitäten: Decapotable und Marius Renard (S, B11, 1)
- 2.10 11 CV Familiale A.E.A.T. Fourgon 1938/9 (E, TOC, 1)
- 2.11 11CV Legere Fourgon (S, B11, 1)
- 2.12 Les TA au gaz de ville (F, TU, 4)
- 2.13 Putting the best wheels foremost (GB-Test 11 BL, 1947) (E, 5)
- 2.14 1954, La Grève des taxis, bebildert (F, TU, 3)
- 2.15 Verschiedene Spezial-TA's (S, B11, 2)
- 2.16 Tabelle zur Unterscheidung der französischen TA's nach Jahrgängen (F, 1)
- 2.17 Des couleurs qui ont fait couler beaucoup d'encre  
(Bericht über die Werksfarben) (F, 6)

- 2.18 Les commandes spéciales (Aufpreisliste 1938) (F, 2)
- 2.19 Comment les reconnaître?  
(Bebilderte Liste zur Unterscheidung der Jahrgänge 1950-1953)
- 2.20 Numéro de TA produites par Citroën Belgique (F, CBAC, 1)
- 2.21 Voiture AEL mit TA-Mechanik (E, TOC, 3)
- 2.22 15/6 Tractions (Unterscheidungsmerkmale) (E, TOC, 3)
- 2.23 The peoples queen (15/6 story) (E, 3)
- 2.24 Ask those who had one (Anekdoten und Produktionszahlen 15/6) (E, 3)
- 2.25 A truly excellent motor car (GB-Test 1952, 15/6) (E,2)
- 2.26 Avantgarde (15/6 Story) (D, CVC, 6)
- 2.27 La 15/6H (Bericht und Test) (F, TU, 6)
- 2.28 2 Fotos vom Worblaufen-Cabriolet (S, B11, 1)
- 2.29 15/6 Cabriolet: Modell-Umbauanleitung für alle, die das 1:8 Modell von Heller schon geschafft haben, und immer noch nicht genug haben (F, CCF, 6)
- 2.30 Geschichte der Traction Avant (D, Markt 11/84, 9) sehr guter Bericht
- 2.31 Schweizer Traction Avant Cabriolet Karosserien (D, Markt, 2)
- 2.32 La 11 Diesel, vous connaissez? (F, 34-57, 1)

## Technik

- 3.1. Solex Bi-Starter Vergaser (E, TOC, 4)
- 3.2. Überholung Ducellier Lichtmaschine (D, CVC, 3)
- 3.3. La dynamo des Tractions (F, CCF, 2)
- 3.4. Einstellung der Bremsen (F, 2)
- 3.5. Hydraulische Lockheed Bremsen 1953 (F, 2)
- 3.6. Referenznummern für Lockheed Bremsen für TA 7, 9, 11, 15, und 2CV, P45, PUD, (F, CCF,1)
- 3.7. Kupplungsprobleme? (D, CVC, 1)
- 3.8. Beleuchtete Prismen an den Scheinwerfern (D, CVC, 1)
- 3.9. Tips zur Überholung der Lenkung (D, CVC, 2)
- 3.10. Tips zum Aus- und Einbau von Griffen und Schlössern (E, 2)
- 3.11. Aus- und Einbau der Frontscheibe, bebildert (E, 2)
- 3.12. Aufhängung richten, bebildert (E, 3)
- 3.13. Abdichten verschiedener Teile, Türen richten (E, 2)
- 3.14. Auswechseln des Dachhimmels, bebildert (F, TU, 2)
- 3.15. Auswechseln des Dachhimmels (D, CVC, 1)
- 3.16. Einbau eines ID-Motors samt 4-Gang-Getriebe in eine TA (E, TOC, 3)
- 3.17. Novorex und Metallozink, Rostschutz (D, CVC, 1)
- 3.18. Austauschbare Teile TA-HY-ID (Teilenummern) (2)
- 3.19. Quer- und Längsschnitt 4-Zylinder-Motor TA, mit Plan zum Ersatz und Verbesserung des Wasserrohrs im Zylinderkopf (0 KuGa) 10) 11 CV-Zahnstangenlenkung mit Schmiernippeln (0 KuGa) (1)

## Bericht über andere Citroen Autos

- 4.1 Les débuts de notre marque: 10HP Type A (F, CCF, 8)
- 4.2 Type A, 1919 was a very good year (E, 2)
- 4.3 La Type B2: Karosserievarianten und Reklamen (F, CCF, 10)
- 4.4 The Citroen B2: mit Restaurationsbericht B2 Cabriolet (E, 5)
- 4.5 Les usines Citroen: Beschreibung ca. 1929 (F, CETAC, 3)
- 4.6 Citroen autochenilles Kegresse (F, CCF, 3)
- 4.7 Citroen Type C, 5CV (F, CCF, 3)
- 4.8 Les Citroen C4 (D, Intraction, 3)
- 4.9 Les Jouets Citroen (E, TOC, 1)
- 4.10 Petite Rosalie de Record (F, CCF, 3)
- 4.11 La 2CV: Bericht über den Prototyp von 1939 (E, 2)
- 4.12 The 2CV: australischer Testbericht 1956 (E, 3)
- 4.13 DS19: Hans Herrmann testet (D, hobby?, 3)
- 4.14 DS, birth of a legend: Geschichte und Test 1956 (E, 8)
- 4.15 M35: Wankelprototyp (E, 4)
- 4.16 Die grossen Krisen der Autoriesen (D, ams 8/80, 7)
- 4.17 Alles Über Citroen, Überblick (D, ams 22/80, 18)
- 4.18 Wie funktioniert die hydropneumatische Federung? (D, hobby?, 1)
- 4.19 Citroen D-Modelle: Tips für den Occasionenkauf (D, ams, 1)
- 4.20 Wohnwagentests, von D-Modellen gezogen (D, 5)
- 4.21 verschiedene Anzeigen für D-Modelle (10)
- 4.22 Test DS19 (D, Motor Rundschau 16/63, 2)
- 4.23 Test DS19 (D, ams 1963, 6)
- 4.24 Test DS21 Pallas (D, Motor Rundschau 22/65, 2)
- 4.25 85'000 km mit ID19 Break (D, Motor Rundschau 14+15/67, 10)
- 4.26 Test ID19 (D, Motor Rundschau 2/67,7)
- 4.27 Test SM (D, ams 1971, 8)
- 4.28 Test ID19 (D, Motor Rundschau 2/65, 3)
- 4.29 Citroen in Deutschland (D, Immo Mikloweit, 4)
- 44.34 Im Döschwo auf Formel-I Kurs (D, Das Beste, 4)
- 4.34 Döschwo 2 PS-I Philosophie (D, Gelbes Heft, 8)
- 4.35 Deuche (F, ?, 8)
- 4.36 2CV, (D, TAM, 8)
- 4.37 XM: Pressemappe, gestiftet von Citroen (D)

## Fachzeitschriften

MARKT Für klassische Automobile und Motorräder (monatlich)

MOTOR KLASSIK (monatlich)

AUTO EXCLUSIV (monatlich, mit Mitteilungen des SDHM)

VETERAN (Clubzeitung des deutschen Traction-Clubs, 2-monatlich)

ACC-Nachrichten (Clubzeitung des Andre Citroen Clubs, Deutschland, 2-monatlich)

CCS 34-57 (Club Zeitung unserer welschen Freunde, vierteljährlich)

FRONTDRIVE (Clubzeitung des australischen Citroen Clubs)

CITROEN NEWS (Club Zeitung des südafrikanischen Citroen Clubs)

FLOATING POWER (Club Zeitung des Traction Owner Clubs GB)

TRAKSJON (Club Zeitung des Traksjon Avant Nederland, 10 Mal jährlich)

B1 BLADET (Club Zeitung des Schwedischen Traction Clubs)

TRACTION (Clubzeitung des Dänischen Citroen Clubs)

Clubzeitung des norwegischen Citroen Clubs

BOCC (Mitteilungen des Belgische Ouwde Citroen Clubs)

Mitteilungen des SM Clubs Schweiz

Mitteilungen des DS Clubs Ostschweiz

LE DOUBLE CHEVRON (Mitteilungen von Citroen)

Club Zeitung des Fiat Topolino Clubs Schweiz

Club Zeitung des Renault Heck Clubs Schweiz

Club Zeitung des Renault Floride/Caravelle Clubs Schweiz

OCI (Mitteilungen des Oldtimer Clubs Innerschweiz)

OCB (Mitteilungen des Oldtimer Clubs Bern)

Die Motorpfeife (Mitteilungen des Schweizer Motor Veteranen Clubs)

Neues vom Club (Mitteilungen des Oldtimer Club Villach, A)

---

### Wie benutze ich das Archiv und die Bibliothek?

#### Fachartikel:

Die Berichte im Archiv können mit Angabe der Nummer schriftlich bei der Redaktion bestellt werden. Dieser Service ist für Mitglieder des CTAC bis auf die Bestellung Porto, Briefpapier und Umschlag) gratis. Nichtmitglieder haben zusätzlich pro Seite 20 Rappen und 80 Rappen für das Rückporto zu bezahlen. Der Betrag ist der Bestellung in Briefmarken beizulegen, oder auf das Postcheckkonto des CTAC zu überweisen. Es können beliebig viele Berichte bestellt werden (aber bitte nicht alle auf einmal). Es werden Fotokopien versandt (häufig standen uns auch nur Kopien, manchmal nicht bester Qualität, zur Verfügung). Gerne werden auch Berichte von Euch ins Archiv aufgenommen; z.B.: Kopien von Originaldokumenten, Betriebsanleitungen, Testberichte etc.

#### Bücher:

Die Bücher der Bibliothek können bei der Redaktion zur Ansicht bestellt werden (maximal 2 aufs Mal). Die Verleihdauer beträgt 4 Wochen. Bis auf das Rückporto und die Bestellung ist dieser Service für Mitglieder gratis. An Nichtmitglieder werden keine Bücher ausgeliehen. Bitte versucht die Bücher in dem Zustand zu retournieren, in dem Ihr sie erhalten habt. Die Meinung ist nicht, dass die Traction mit Hilfe eines Buches aus der Bibliothek restauriert wird, Gerne könnt Ihr die Bücher fotokopieren (macht mich nicht für eventuelle urheberrechtliche Folgen haftbar!) und mit den Kopien arbeiten. Verlorengegangene Bücher sind der Bibliothek zu ersetzen, oder werden zum Wiederbeschaffungspreis in Rechnung gestellt.

#### Fachzeitschriften:

Der CTAC hat verschiedene Publikationen abonniert, oder erhält einiges im Tausch für unser Clubheft. Meistens werden diese Hefte nur vom Präsidenten (an dessen Adresse sie gelangen) und vom Vize gelesen, und nachher werden sie im Keller des Redaktors und Archivars abgelegt. Wer daran interessiert ist, einige der Publikationen zu lesen, möge mir das mitteilen. Ich leihe sie gerne jahrgangsweise aus. Einen Versand per Post möchte ich allerdings vermeiden. Sicher lässt sich ein Weg finden, an einem Clubtreffen, bei Dir oder mir Zuhause eine Übergabe zu machen.

---

### Bestellungen sind an den Clubarchivar zu richten



WROOOAA  
WROOOO  
?



WROOOARHOOOOOO  
GNIAAAARGH!



BRRM  
BRRM

WROOOoo! Ja, ich bin  
es! Michel Vaillant! Nehmt  
auch in acht, Fußgänger!  
Jetzt kommt ich!



Hallo,  
Spirou!

?



Ach,  
du bist es,  
Susi!

Steig ein! Laß uns den  
Rausch der Geschwindig-  
keit zusammen  
erleben!

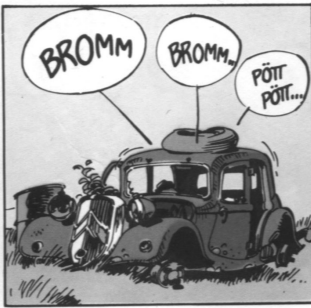
Du  
hast  
Ideen!



BROOOOOAAMM  
BRRRRM

200  
Sachen,  
halt dich  
fest!

TUT-  
TUT!



BROMM

BROMM...

PÖTT  
PÖTT...



KRATSCH

!



Dir ist das Benzin ausgegangen!  
Daß ich nicht lache,  
Das ist doch ein uralter Trick!

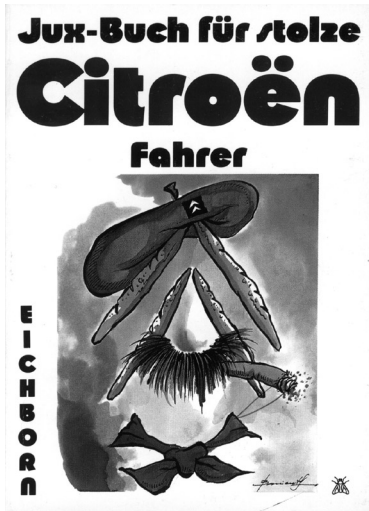
Aber  
Suusiiii...





# BUCHTIP

Beim Stöbern in meiner Bibliothek bin ich auf folgendes Büchlein gestossen, welches (mehr oder weniger lustig) die Eigenheiten von uns Citroën Fahrern beschreibt. Hier ein kleiner Auszug. A. Baumann



## Ist doch was ganz was anderes, so ein Citroën!

Wer einmal drin gesessen hat, versteht diesen Satz, egal wie deutsch falsch er sein mag. Diese Bestuhlung! Dieses Design! Dieses gleitende Schweben wie auf Wolken! Dieses Nähmaschinensummen! Bei einem Citroën sind sogar Einsteigen und Aussteigen ein Genuss, weil man das wunderbare Fahrzeug berühren und betrachten darf.

Wenn man nun daran denkt, dass es ja auch die Möglichkeit gibt, selbst und ganz persönlich einen echten Citroën zu besitzen, so muss hier ein Wort der Warnung stehen: ein Citroën ist oftmals ein ziemlich deutliches Bisschen zu gut für den durchschnittlichen Autokäufer. Doch glücklicherweise merken die Primitiven irgendwie instinktiv, dass sie besser in einem Mazda oder einem Golf aufgehoben sind. So kommt es, dass nur eine hauchdünne Elite mit Lebensart einen Citroën besitzt, jene 5 %,

die das schönste Auto der Welt zu schätzen wissen, aber gleichzeitig auch so sehr an alles Erlesene und Besondere gewöhnt sind, dass sie nicht ständig beim Fahren in Bewusstlosigkeit fallen, weil das Citroën Gefühl einfach so überwältigend schön ist.

## Selbst reparieren

Wenn das Butterbrot von Citroën erfunden worden wäre, dann bräuchte man zu seiner Herstellung folgendes:

- Ein Krustenmesser: von allen Seiten wird die Kruste gleichmäßig tief eingeritzt.
- Einen Brotkernschneidedraht: er wird rund um den Laib in die Krustenritze eingelegt und an beiden Enden von speziellen Motoren parallel aufgewickelt. Dabei wird eine Scheibe Brot abgeschnitten.
- Einen Butterpaketöffner: angewendet von einem speziell fürs Butterpaketöffnen ausgebildeten Butterpaketöffner.
- Einen Butterschaber.
- Eine Brotlochfüllvorrichtung: von der Unterseite der Schnitte wird in jede Teigblase ein Lochfüller geführt. In der richtigen Höhe spreizt sich ein butterabweisend beschichteter Hydraulik-Bolzen auf (Best. -Nr. 2278-46/004800 und regelmäßig vergriffen oder verlegt). So wird verhindert, dass die Teigblasen voll Butter gestrichen werden.
- Streichmesser: sollte in keinem Haushalt fehlen, und tut es auch nicht.
- Marmelade-Kasten: ein Set mit Spezialwerkzeug für das Bestreichen von Butterbroten mit unterschiedlichen Marmeladen und (seit 1989) Nutella.

Natürlich kann man mit dieser Grundausrüstung noch kein einziges Butterbrot selbst reparieren. Bleibt also doch wieder nur der teure Weg in die freche Fachwerkstatt, wenn Marmelade über den Rand getropft, die Stulle eingerissen oder mit irgendeiner Seite auf den Fußboden gefallen ist. Es gilt der alte Satz: Entflusung ist nichts für Laien.

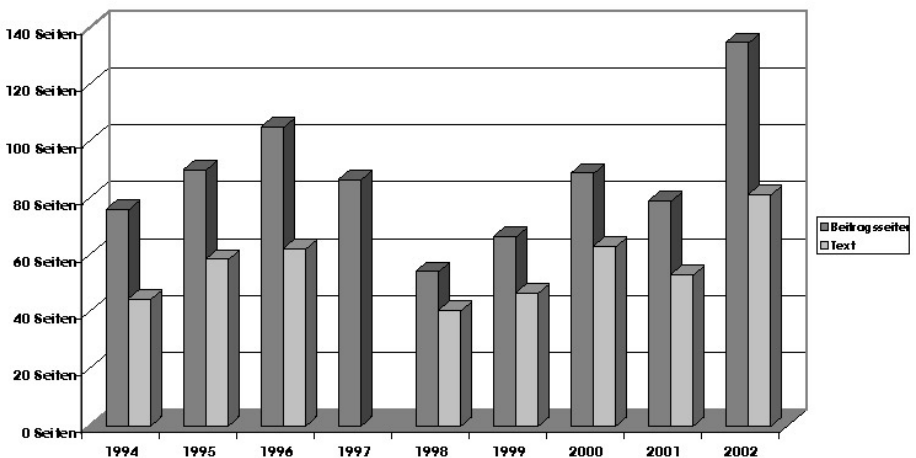
## Redaktionelle Beiträge CTAC Mitteilungen

2002

Total 6 Clubhefte (1 Sonderheft farbig) mit 184 Seiten

Jahr	Anzahl Autoren (davon Vorstand)	Beitragsseiten	Text
2002	17 Autoren (davon Vorstand: 7)	134.75 Beitragsseiten	81.25 davon Text
2001	18 Autoren (davon Vorstand: 8)	79.00 Beitragsseiten	53.00 davon Text
2000	20 Autoren (davon Vorstand: 6)	88.75 Beitragsseiten	63.00 davon Text
1999	22 Autoren (davon Vorstand: 6)	66.50 Beitragsseiten	46.75 davon Text
1998	19 Autoren (davon Vorstand: 5)	54.25 Beitragsseiten	40.50 davon Text
1997	22 Autoren (davon Vorstand: 6)	86.50 Beitragsseiten	
1996	22 Autoren (davon Vorstand: 6)	105.00 Beitragsseiten	62.25 davon Text
1995	22 Autoren (davon Vorstand: 6)	90.00 Beitragsseiten	58.50 davon Text
1994	22 Autoren (davon Vorstand: 6)	76.00 Beitragsseiten	44.50 davon Text

CTAC Clubhefte 2002





<b>Autor (en)/ingesandt/ überarbeitet</b>	<b>Beitrag</b>	<b>Seiten</b>	<b>davon Text</b>	<b>Heft Nr.</b>	<b>Vorstand</b>
Hans Georg Koch	Rodage	1	1	1/02	x
Hans Georg Koch	Geburtstag einer zündenden Idee	1	0.5	1/02	x
M. + .P. Ritschard	Hochzeitsstress	2	1.5	1/02	
Hans Eftlin	Treberwurstessen	1	0.5	1/02	
Hans U. Hofer	Zu verkaufen	1.25	1	1/02	
red. A. Baumann	Conservatoire CITROËN	5	4.5	1/02	x
Mitgliederverwaltung	Ruedi Burri	2	0	1/02	x
Hans Georg Koch	Rodage	3	2	2/02	x
Beda Braun	Reparaturkurs	2	1	2/02	
Hans Georg Koch	Zündzeitpunkt	4	3	2/02	x
Ruedi Weber	West Treffen	3	1	2/02	x
Udo Kenkel	Objekt der Begierde	5	3	2/02	x
Jürg Deller	Reisbeicht Vietnam	2	1	2/02	
André Baumann	Rétromobile	4	2	2/02	x
red. C. Türlér	Ein irischer Crack	7	6	2/02	x
Hans Georg Koch	Rodage	1	1	3/02	x
	Abendausfahrt Region Nord	1	0.5	3/02	
Hans Georg Koch	Treffen Region Ost	5	3	3/02	x
Udo Kenkel	Kalender 2003	1	0.5	3/02	x
Daniel Eberli	Werbung	1	0.25	3/02	
	Jungbrunnen für Autobatterien	1	0.75	3/02	
Caspar Türlér	Briefwechsel	4	3	3/02	x
Hans Georg Koch	Ein unerwarteter Fund	3	2	3/02	x
Erich Michel	Panhard Dyna	2	1.5	3/02	x
Kurt Gasser	Die Prophezeiung	0.5	0.25	3/02	
Regine Hansche	Neues aus der Grube	1.5	1.5	3/02	x
	Reise um die Erde in 80 Tagen	2	1.5	3/02	
	Presse zum Treffen Region West	1	0	3/02	
Hans Georg Koch	Rodage	3	2	4/02	x
Klaus Dräger	Ausflug Region Nord	4	2	4/02	
Caspar Türlér	Treffen Region Süd	4	2.5	4/02	x
Udo Kenkel	Kalender 2003	1	0.5	4/02	x
Franz Stucki	Ein Wort des Künstlers...	1	1	4/02	
Daniel Eberli	Zündung der Traction	2	1.5	4/02	
Hans Georg Koch	Reisebericht 12. ICCCR	7	4.5	4/02	x
	„aus alter Zeit“	2	2	4/02	
André Baumann	Rodage	1	1	SH	x
	Biografie Flaminio Bertoni	4	4	SH	
Renato Pugina	Der Mann der Träume schuf	1	1	SH	
Ruedi Weber	Treffenbericht Varese	4	2	SH	x
André Baumann	Fotos	8	0	SH	x
Hans Georg Koch	Buchbesprechung	7	3.5	SH	x
	Presseberichte	2	0	SH	
Hans Georg Koch	Rodage	3	2.5	5/02	x
André Baumann	Redaktion	1	1	5/02	x
André Baumann	KUHstall	1	0.5	5/02	x
Daniel Eberli	Sicherheitsgurt	2.5	2	5/02	
Caspar Türlér	Das hilfreiche Zyklopenauge	4	3	5/02	x
Manfrd Höhener	Quasimodo	5	1	5/02	
TOTAL		134.75	81.25		

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

## MITGLIEDERWESEN

### Adressänderung

Name .....  
Vorname ..... Vorname Partner .....  
Adresse ..... PLZ / Ort .....  
Geburstag ..... Tel Privat .....  
Gültig ab: ..... Tel Geschäft .....  
Fahrzeug Typ/Jg: ..... EMail .....

Bitte einsenden an: Ruedi Burri, Oberackerstrasse 6, 8492 Wila

---

### Mitglieder-Werbung

Untenstehend haben wir Werbetalons vorbereitet, die ausgeschnitten, fotokopiert, abgezeichnet etc. und möglichen Interessenten des CTAC zur Anmeldung überreicht bzw. unter den Scheibenwischer geklemmt werden können.



Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim Citroen Traction Avant Club. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name ..... Vorname .....  
Adresse ..... PLZ / Ort .....  
Tel Privat ..... Tel Geschäft .....  
Bemerkungen .....

Bitte einsenden an: CTAC c/o Hans Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

B O N N E A N N E E 2 0 0 3



H A P P Y N E W Y E A R 2 0 0 3

## **IMPRESSUM**

Herausgeber: CTAC c/o Hans Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen  
Druck: Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil  
Erscheinungsweise: Fünf bis sechs Ausgaben pro Jahr  
Auflage: 420 Exemplare  
Abonnement: Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen  
Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck nur mit Quellenangabe