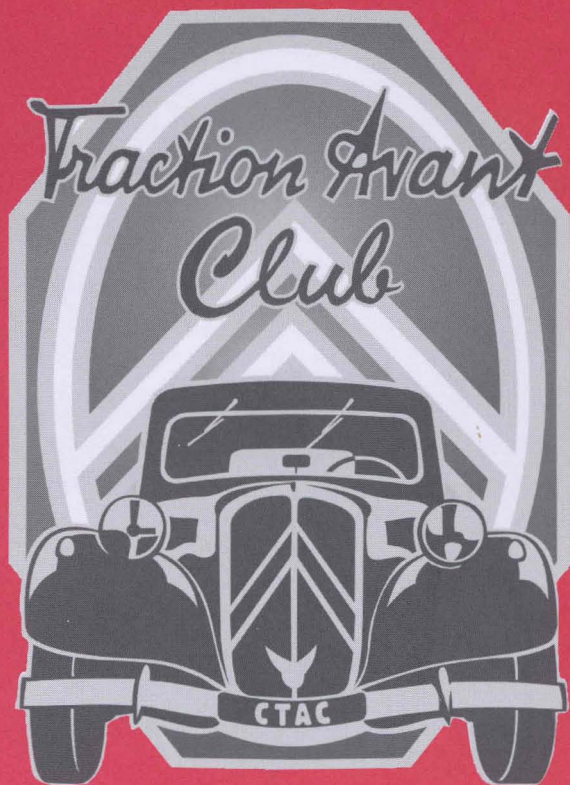


° CITROËN °



www.TractionAvant.ch

CTAC-MITTEILUNGEN

2/2002

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2002, 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

Oberau 22
9476 Weite SG
P 081 783 23 89 oder
P 081 733 13 80

Werner König

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

Hans Brunner

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

Nord

Rudolf Jutz

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

Hans-Peter Rubitschon

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

Peter Weber

Alti Husermerstrasse 1
8475 Ossingen
P 052 317 14 68
Fax 052 317 06 20
videopeti@freesurf.ch

West

Daniel Löhner

Klusstrasse 16
4900 Langenthal
P 062 922 72 29
G 031 324 51 46
daniel.loehner@gs-vbs.admin.ch

Christoph Platzer

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

Hans Ettlin

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

Süd

Koni Fisch

Singisenstrasse 42
5630 Muri
P 056 664 44 20
Fax 056 664 24 23
kfisch@neodress.ch

Walter Homberger

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

Josef Burri

Postfach 1133
6021 Emmenbrücke
P 041 260 12 84

Redaktion

André Baumann

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

Internet

Caspar Türlér

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

Mitglieder- verwaltung

Ruedi Burri

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

Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
G 01 333 34 73
weber.rudolf@swissonline.ch

Sekretariat

Patricia Koch

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

Deko

Guido Soland

Schaubweg 10
6205 Eich
P 041 460 24 86

Archiv/Bibliothek Technische Auskünfte

Walter Rey

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

Übersetzungen

Korrespondenz Ausland

Yolanda König

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

Rechnungsrevisoren:

Flemming Gubler, Koni Fisch, Walter Homberger

Inhalt	1
Treffen und Termine	2/3
Rodage Hans Georg Koch	4-6
Veranstaltungsbericht Beda Braun	7/8
Dynamische Einstellung des Zündzeitpunktes Hans Georg Koch	9-12
Clubtreffen West Ruedi Weber	13-15
Im stillen Gedenken an Margrit Ryf Udo Kenkel	16
Inserate	17/18
Anmeldung Treffen Ost vom 22./23. Juni 2002	
Objekt der Begierde Udo Kenkel	19-23
Reisebericht Vietnam Jürg Deller	24/25
Rétromobile Paris 2002 André Baumann	26-29
Ein irischer Crack Richard Sheil	30-36

Reparaturen und Ersatzteile (Clubmitglieder)

Garage und Ersatzteile
Frick Traction 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

Ersatzteile und Reparaturen
Albert Schorta
 Spechtweg 5
 4552 Derendingen
 Tel. 032 682 32 83
 Natel 079 250 33 86
<http://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 ch.schelbli@bluewin.ch

Garage und Ersatzteile
Rolf Ochsner
 Hauptstrasse 82
 8357 Guntershausen
 Tel 052 365 22 00



TREFFEN UND TERMINE

22./23. Juni 2002	CTAC Treffen Region Ost (Ausfahrt ins Tirol)
7./8. September 2002	CTAC Treffen Region Nord (Illanz, Ausfahrt ins Bündnerland)
20. Oktober 2002	CTAC Treffen Region Süd
16. November 2002	Vorstandsitzung CTAC
27. Januar 2002	CTAC GV 2002, Nottwil

Stammtische

Region West	Landgasthof Schönbühl, Tel. 031 859 69 69 jeden letzten Donnerstag im Monat 30. Mai, 27. Juni, 25. Juli, 29. August, 26. September, 31. Oktober und 28. November
Region Nord	Autobahnraststätte Kempththal, Chauffeurenbeiz am letzten Mittwoch der geraden Monate, ab 19.00 Uhr
Allgemein	Treff für alle Citroën-Freunde Seedamm Rapperswil/SG Jeden Sonntag ab 10.00 Uhr Gasthof Seefeld, Hurden, Tel. 055 410 34 20

Weitere Treffen und Daten

15. Juni 2002	Oldtimer- und Ersatzteilemarkt, Herisau
9.-11. August 2002	12. ICCCR, Boston, MA, USA (www.icccr.org)
19.-22. Sept. 2002	3. Internationales Klausenrennen Memorial (www.klausenrennen.com)
26./27. Oktober 2002	3. Trinationaler OTM Basel (Oldtimer und Teilemarkt als der Teil der Basler Herbstmesse)
4. November 2002	OTM Zürich (Oldtimer und Teilemarkt in den VBZ Werkstätten, Badenstrasse, Zürich)

Redaktionsschluss für Heft 3/2002: 22. Juli 2002





**15. Herisauer
Oldtimer- und Ersatzteilemarkt**

2002

**Samstag, 15. Juni 2002
9.00 bis 17.00 Uhr
im Sportzentrum Herisau**

**11.00 Uhr Oldtimer-Corso
Motto BMW 2002 + 100 Jahre Wankel**

Auskunft:

www.oldtimer-markt-herisau.ch
Georges Schmidt, Natel 079 / 363 96 68

RODAGE

Liebe Clubmitglieder

Am 23.3.02 besuchte ich zusammen mit unserem Vizepräsidenten sowie unseren beiden Gattinnen, die Generalversammlung des FSVA, unseres Dachverbandes. Als Ort für die Sitzung wurde Cortaillod gewählt, der Grund dafür wird im weiteren Verlauf dieses Berichtes noch erklärt.

Wir trafen uns mit vielen anderen Präsidenten und Vorsitzenden der Mitgliederclubs des Dachverbandes zuerst zu einem Mittagessen im Restaurant Le Vaisseau in Petit Cortaillod, ganz nahe am Neuenburgersee. Weil vor allem Westschweizer Clubs anwesend waren, wurde auch die Konversation während des Essens vorwiegend in Französisch geführt und wir mussten wieder tief in unser Vocabulaire greifen um nicht aufzufallen.

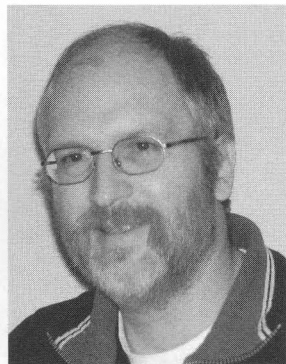
Um 14.30 eröffnete dann Dominik Fischlin, der Präsident des FSVA, die Sitzung in deutscher Sprache und die Traktanden wurden zügig behandelt. Nach den Berichten des Präsidenten und der verschiedenen Kommissionen wurde die Jahresrechnung genehmigt, Décharge erteilt und dann ein neuer Rechnungsführer gewählt.

Drei neue Mitglieder wurden in den Dachverband aufgenommen, der Saurer Club Ticino (Saurer Nutzfahrzeuge), der Top-Club Ticino (Topolino) und die Fondation E&R Renaud in Cortaillod. Jetzt wurde auch klar, warum wir in Cortaillod tagten.

Besuch bei der Fondation E. et C. Renaud in Cortaillod

Im Anschluss an die Sitzung spazierten wir etwa 300 m Richtung Dorf und wurden in der Fondation Renaud ganz herzlich empfangen. Für mich völlig unerwartet standen wir in einer Fahrzeugsammlung vom Feinsten. In fünf verschiedenen Hallen wurden über 90 Fahrzeuge präsentiert, alle in ausgezeichnetem Zustand, alle fahrbereit und alle auf Böckli, so dass die Pneu den Boden knapp nicht berührten. Wir betraten eine erste Halle mit einigen riesigen Strassenkreuzern der 30er und 40er Jahre, einen Maybach Zeppelin, den Daimler von Winston Churchill und den Cadillac von Marilyn Monroe. Ebenfalls stand da ein äusserst seltener Peugeot 202 Eclipse. Daneben auch einige Youngtimers, Porsche Carreras, Fiat 500 und ein Mini Cooper. Über allen hing ein Bleriot Flugzeugmodell, das mich an Oskar Biders erste Alpenüberquerung erinnerte.

Durch den Garten, in welchem schon ein Smart Cabriolet stand, ging es zu den weiteren Hallen in welchen man sich kaum sattsehen konnte. Ich war schlichtweg sprachlos. Alle Fahrzeuge einwandfrei gepflegt, kein Stäubchen weit und



breit und eine Vielzahl an Fahrzeugen, für die man sonst weit reisen muss. Hier versammelten sich die Rolls Royce, die Bentleys, die Bugattis, Ferraris, Maseratis, Mercedes usw.



Mitten unter ihnen auch eine Traction von 1947, knallgelb lackiert, mit schwarzen Kotflügeln. Obwohl wir von der Farbe leicht schockiert waren, erfreute uns der Anblick der Zitrone in dieser sensationellen automobilen Umgebung.

Im Durchgang zur nächsten Halle blinzelte mir ein mächtiger Minerva zu, ein Torpedo mit Boattail, massiv wie ein Lastwagen, der denselben Kühler trägt, den ich bei mir zusammen mit den Scheinwerfern im Gang als Dekoration an die Wand geschraubt habe. Dieses Fahrzeug habe ich einmal vor 25 Jahren anlässlich der Oldtimerausstellung während der Herbstmesse in Basel gesehen, als es mitten in der Restauration stand, jetzt ist es fertiggestellt und der Anblick kommt mir doch sehr vertraut vor.

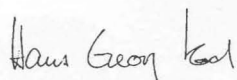
Die Autos, die, so scheint es, zufällig aufgestellt sind, also nicht alle in Reih und Glied, machen aber die Atmosphäre dieser Ausstellung nicht alleine aus. Den Wänden entlang sind in allen Hallen gerahmte Plakate, Werbeartikel, Fahnen, Aquarelle und Photos aus allen Epochen des letzten Jahrhunderts aufgehängt. Dazwischen finden sich Vitrinen mit Modellen der Autos, die in der Sammlung stehen. Von einer Sammlung von Kühlerfiguren über Plaketten der Automobilclubs dieser Welt bis zu mehreren hundert Rallyeschildern aller möglicher Veranstaltungen könnte man sich tagelang damit beschäftigen, die Dekoration in diesen Hallen anzusehen. Der Kurator des Museums, der sich nur mit dem Unterhalt der Fahrzeuge und deren Wohlbefinden beschäftigt, erklärt uns, dass vor allem Frau C. Renaud für das Dekor verantwortlich ist.

Insgesamt werden in der Sammlung über 90 Fahrzeuge gezeigt, über 60 verschiedene Marken aus 16 Herstellerländern. Das älteste Auto ist ein Benz Einzylinder von 1899 und das jüngste Fahrzeug ist ein stromlinienförmiges Elektromobil von 1998.

Begonnen wurde die Sammlung mit drei Bugattis, die Herr Renaud in jungen Jahren an verschiedenen Rennen selbst gefahren ist. Weil sein Vater ihm verboten hatte, an Automobilrennen teilzunehmen, hatte er sich jeweils unter dem Pseudonym Gaston eingeschrieben.

Schliesslich befinden wir uns bei einem Citroën C3 von 1922, ebenfalls gelb lackiert und mit entsprechender Patina, wo ein gedeckter Tisch für den Apéro bereitsteht. Wir wurden zum Abschluss der Besichtigung zu einem Glas Rosé eingeladen, der Kurator meinte, dass diese Trauben eines lokalen Winzers im Auspuffdampf dieser sehenswerten Fahrzeuge gereift seien. Der Wein schmeckte auf jeden Fall vorzüglich und rundete ein fantastisches Erlebnis gebührend ab. Ich kann allen empfehlen, diese äusserst gepflegte Sammlung einmal selbst anzusehen.

Es grüsst Euch Euer



Hans Georg Koch
Präsident CTAC



VERANSTALTUNGSBERICHT

Reparaturkurs vom 6. April 2002

Pünktlich zum vereinbarten Zeitpunkt fanden sich 11 Tractionisten, leider keine Tractionistinnen im Restaurant Baumgarten in Benken für den ersten Theoretischen Teil des Reparaturkurses bei Daniel Eberli ein. Hans-Rudolf Lüscher brachte seinen BL Jahrgang 54 mit, damit wir am Nachmittag auch ein Übungsobjekt für den praktischen Unterricht hatten. Ich persönlich hätte gerne mehr Citroen AT gesehen, da ich noch nicht im Besitze eines solchen Gefährtes bin.

Daniel fährt zwar gerne alte Autos, doch seinen Unterricht führte er nach neuesten didaktischen Erkenntnissen durch. Wir waren die erste Gruppe, die in den Genuss der Bild-Animation per Computer kam.

So führte er uns ins Reich der Verbrennung im allgemeinen und im Motor ein. Wir setzten uns mit dem Ohm'schen Gesetz auseinander oder liessen uns den Bernoulli-Effekt erklären. Wir lernten

verschiedene Antriebstoppen kennen, arbeiteten uns zu den Zylinderköpfen vor, tauchten ab über die Benzinpumpe zum Vergaser, um über ausgefranzte Ventile wieder ausgepufft zu werden. Daniel kann auf einfache Weise den Zugang zu den komplizierten physikalischen und mechanischen Gesetzen eröffnen. Er verstand es immer wieder praktische Hinweise aus seinem reichen Erfahrungsschatz einfließen zu lassen, um die nötige Spannung und das Interesse aufrecht zu halten. So verfloß die Zeit bis zum Mittagessen im nu.

Nach der Mittagspause trafen wir uns im "blauen" Overall im "Tempel der Restauration" und durften bei der Demontage des Zylinderkopfes assistieren. Der Abstieg in die "Garagenkrypta" ermöglichte uns auch die Unter-Bodenansicht von Hans-Rudolfs Legère. Unter kundiger Führung übten wir uns im Einstellen der Ventile, korrigierten den Abstand der Zündung und setzten uns auch praktisch mit den 8° vor OT = Oberer Todpunkt auseinander.

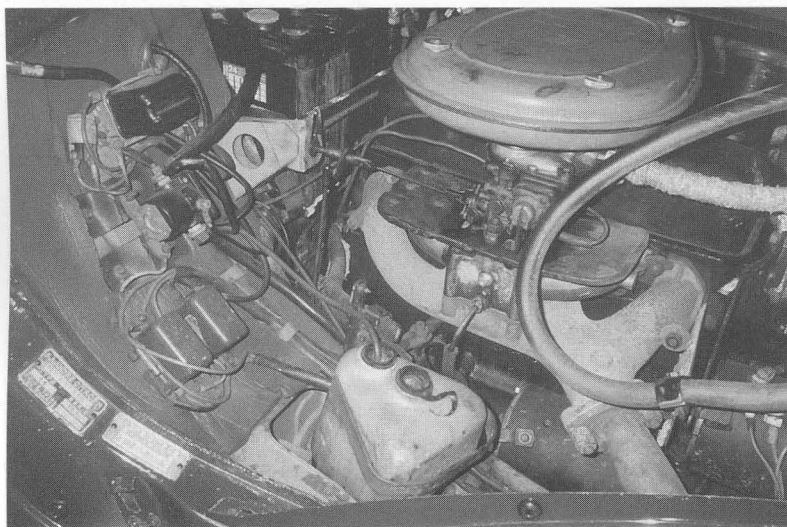
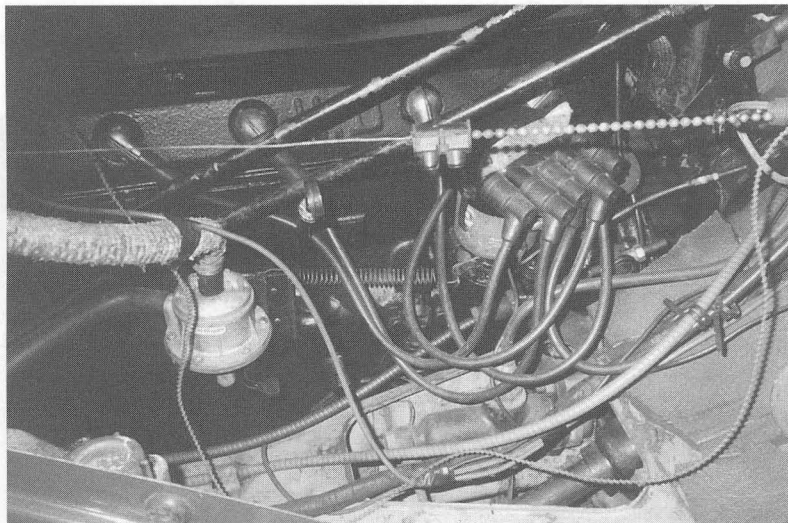
Es wurden viele Fragen gestellt und zu Dokumentationszwecken auch fotografiert und notiert. Jeder von uns versuchte so viel wie möglich für die Arbeiten an seiner eigenen Traction zu profitieren.

Als kleines Highlight und zur Belohnung für gutes Verhalten, konnten wir bei laufendem Motor das Spiel der Ventilhebel betrachten und die Nähmaschinen ähnlichen Geräusche hören. (Wer sieht und hört so etwas denn heute überhaupt noch?) Zum Abschluss des Tages öffnete Daniel noch die Motorenhaube seines 15 Six. Als er den Motor startete, ertete er anerkennendes Nicken.



Für mich war der Reparaturkurs ein informativer Tag. Auch wenn ich noch keine Citroën TA besitze, hat mir dieser Kurs geholfen, das Fahrzeug näher kennen zu lernen. Vor der Mechanik habe ich die Angst verloren dafür Respekt gewonnen. Ich weiss nun auch, dass schwarze Hände nicht unbedingt ein Zeichen für häufige Pannenanfälligkeit eines Fahrzeugs sein müssen, sondern auch ein Zeichen des Dialogs zwischen Besitzer und Fahrzeug sein können. Ich möchte hier Daniel im Namen aller Teilnehmer herzlich für sein Engagement danken.

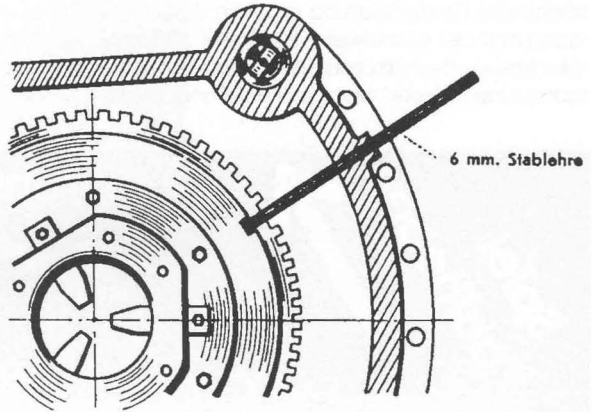
Beda Braun



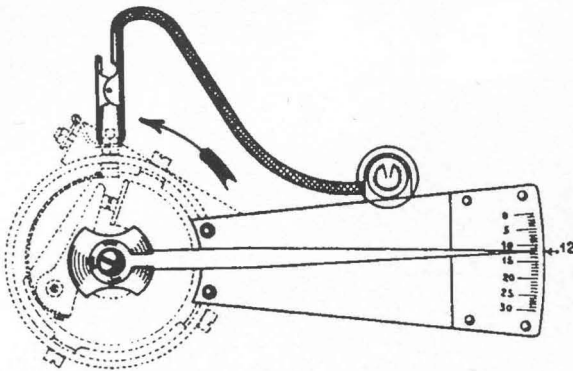
Dynamische Einstellung des Zündzeitpunktes an der Traction

Zugegeben, man kann die Zündeneinstellung relativ einfach nach Gehör vornehmen. Als technisch interessierter Bastler möchte ich aber manchmal wissen, ob meinem Gehör zu vertrauen ist, oder ob ich wirklich etwas „daneben“ liege.

Die Methode mit dem 6mm Stab, den man durch das Kupplungsgehäuse in den Schlitz am Schwungrad einsteckt und dann den Zündzeitpunkt statisch (d. h. bei stehendem Motor) mit dem speziellen Apparat mit langem Zeiger, den ich noch nie in Realität gesehen habe, einstellt, kennen wir ja. Dabei haben wir keinerlei Möglichkeiten, die Funktion der Fliehkraftzündverstellung oder der Unterdruckzündverstellung (wo vorhanden) zu kontrollieren, weil diese nur bei laufendem Motor funktionieren.



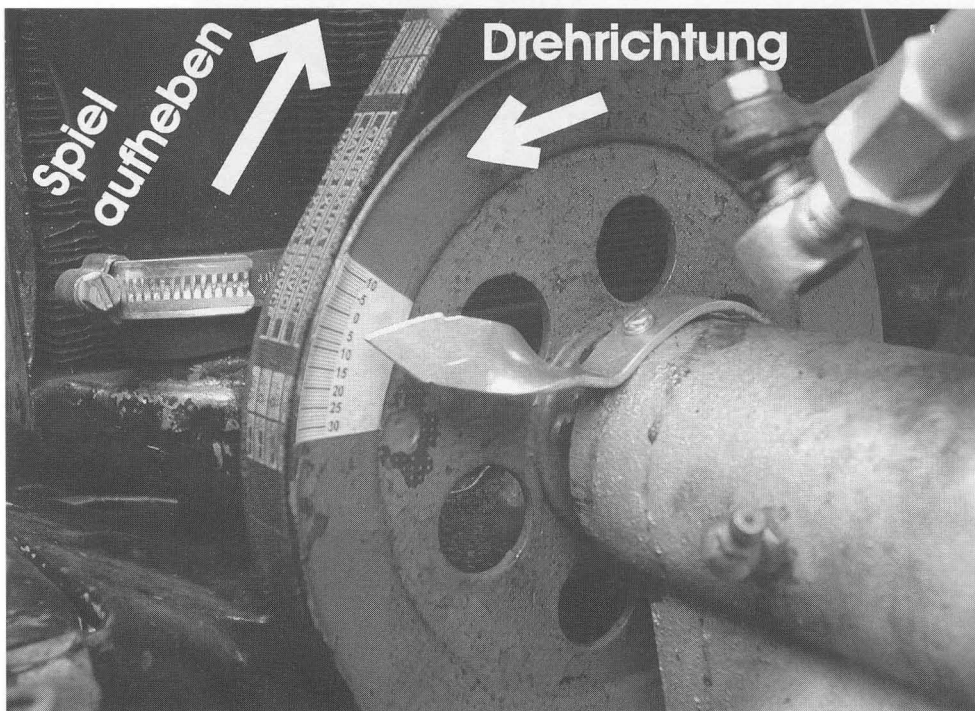
Ich habe mir schon lange überlegt, ob es nicht eine Möglichkeit der dynamischen Zündverstellung geben könnte. Das heisst mit einer Stroboskop-Zündeneinstelllampe. Das würde es ermöglichen, die Einstellung des Zündzeitpunktes bei laufendem Motor vorzunehmen. Voraussetzung dazu wäre, dass man das Schwungrad irgendwo drehen sehen könnte. Bei unseren Tractions ist die Schwunngmasse jedoch ausserordentlich gut verpackt im



Kupplungsgehäuse verborgen. Es gibt aber andere drehende Teile, die von aussen sichtbar sind und die mehr oder weniger direkt mit dem Schwungrad bzw. der Kurbelwelle verbunden sind. Zum Beispiel das Keilriemenrad (18cm Durchm.) links vorne am Motor mit den grossen runden Löchern, das über den Keilriemen die Wasserpumpe und die Lichtmaschine antreibt. Dieses Rad wird durch die Nockenwelle (über eine Art Kreuzgelenk (beim Perfo Motor) oder eine Steckkupplung (beim 11D Motor)) angetrieben. Die Nockenwelle wiederum wird durch die Stirnradkette direkt von der Kurbelwelle angetrieben. Dieser Antrieb ist mehr oder weniger spielfrei miteinander verbunden, auf jeden Fall besteht ein festes, unveränderbares Zusammenspiel dieser Teile. Das Spiel, das an den verschiedenen Übertragungen entsteht, kann

die Messung ungenau machen. Der Motor dreht beim Laufen allerdings immer in die gleiche Richtung und wenn kein unregelmässiger Lauf (z.B. bei Zündaussetzern) vorliegt, macht sich dieses Spiel wenig bemerkbar. Bei einer konstanten leichten Belastung des beschriebenen Antriebsstranges, wie dies durch die Wasserpumpe und den Dynamo erfolgt, verschiebt sich das ganze Spiel in Richtung des einen Anschlags. Damit ergibt sich eine gleich bleibende konstante Stellung bezüglich des Spiels der einzelnen beweglichen Teile gegeneinander.

Ich habe mir vorgestellt, eine Zünd Einstellskala auf das Keilriemenrad aufzukleben. Allerdings muss dabei berücksichtigt werden, dass dieses Rad nur halb so schnell wie die Kurbelwelle dreht, die ZündEinstellung aber im Winkel der Kurbelwelle gemessen wird. 8 Grad Vorzündung auf der Kurbelwelle bedeutet also nur vier Grad auf dem Keilriemenrad (bzw. Nockenwelle). Deshalb muss die Skala auf eine Umdrehung 720 Gradstriche aufweisen oder quasi eine „feinere“ Halbgradeinteilung zeigen.



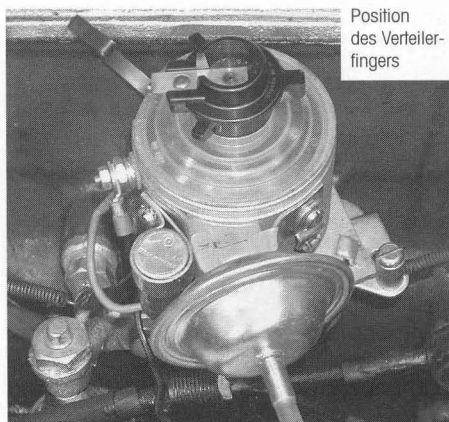
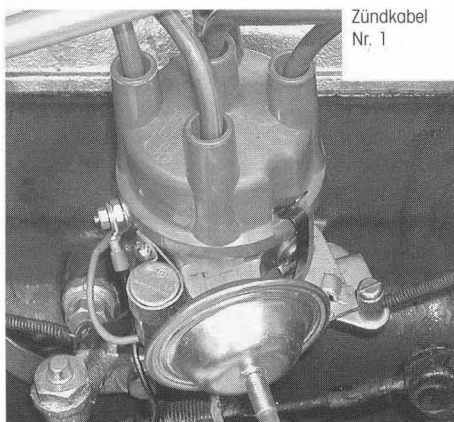
Als Fixpunkt für die Messung muss ein Zeiger montiert werden. Einige Löcher auf dem Rand des Kupplungsgehäuses bieten sich an, einen etwas dickeren Draht oder einen Zeiger aus Blech zu montieren, wie ihr das auf der Abbildung seht.

Jetzt geht es also nur noch um die Schwierigkeit der richtigen Eichung. Das heisst, der Motor muss in eine bestimmte Stellung gedreht werden, damit die Skala in der richtigen Position aufgeklebt werden kann.

Das ganze funktioniert nur, wenn die Gradskala korrekt aufgeklebt ist. Als erstes stellt man den manuellen Zündverstellhebel am Armaturenbrett auf die Mittelstellung. Dann muss ein 6mm Dorn in die Öffnung am Kupplungsgehäuse eingesteckt werden. Der Motor wird durch schieben solange vorwärts bewegt, bis der Dorn in den Schlitz im Schwungrad (von aussen nicht sichtbar, aber fühlbar) einrastet. Die erste Abbildung zeigt einen Schnitt durch das Kupplungsgehäuse.



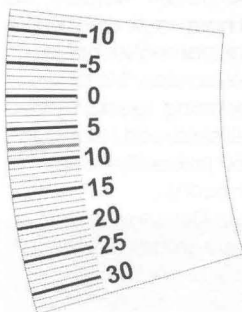
Jetzt muss kontrolliert werden, ob der Verteilerringer auf das Kabel zeigt, das zum ersten Zylinder geht. Ansonsten muss der Motor eine weitere Umdrehung gedreht werden (das Keilriemenrad des Keilriemens soweit rückwärts gedreht werden, bis das Spiel aufgehoben ist).



Jetzt kann die Skala so auf das Riemenrad aufgeklebt werden, dass der Zeiger ganz genau auf den 8° Strich zeigt. Dies ist so, weil die Konstrukteure den Schlitz im Schwungrad nicht bei 0° sondern bei 8° gemacht haben. Damals hat man offenbar gedacht, dass der Zündzeitpunkt auf immer und ewig bei 8° sein werde. Später hat man aber den Zündpunkt auf 10° und noch später sogar auf 12° vorverschoben um die Leistung zu erhöhen und den Benzinverbrauch zu reduzieren. Mit der jetzt möglichen dynamischen Einstellung des Zündzeitpunk-

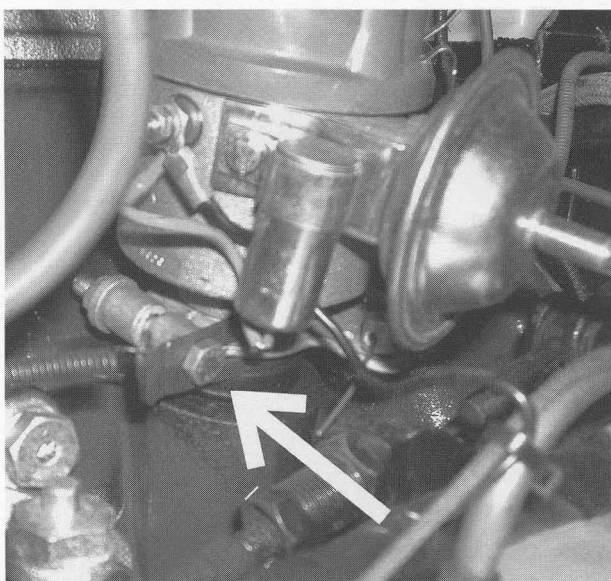
tes können wir auf eine einfache Weise alle diese Varianten ausprobieren und die für uns beste auslesen.

Die untenstehende Skala kann ausgeschnitten und auf das Keilriemenrad aufgeklebt werden. Sie passt in der Grösse genau auf die Rundung des Keilriemenrades. Alle, die gerne eine wasserfeste auf selbstklebendes Papier gedruckte Skala haben möchten, können mir ein adressiertes und frankiertes Rückantwortcouvert schicken.



Nun bleibt eigentlich nur noch die Einstellung der Zündung. Dazu wird die Mutter der Klemme unterhalb des Unterbrechergehäuses mit einem 10er-Schlüssel gelockert, so dass man das Unterbrecher/Verteilergehäuse links oder rechtsherum bewegen kann. Der Abnehmer (Trigger) der Stroboskoplampe wird am Kabel der vordersten Kerze (Nr.1) befestigt und mit der Lampe zünden wir bei laufendem Motor auf den Zeiger und die ange-

klebte Skala. Mit der rechten Hand kann man jetzt das Unterbrechergehäuse in Richtung Vorzündung (von oben gesehen im Gegenuhrzeigersinn) bzw. in Richtung Spätzündung (im Uhrzeigersinn) bewegen und die Reaktion mit der Stroboskoplampe beobachten. Vorsicht, bei alten Zündkabeln mit ungenügender Isolation kann es zu Stromschlägen kommen. Die Unterdruckleitung (Schlauch) zur Unterdruckdose sollte dazu abgezogen werden. Mit etwas Gas und höherer Drehzahl kann man jetzt auch die Fliehkraftzündverstellung beobachten und zusammen mit einem Tourenzähler lässt sich die Verstellkurve aufzeichnen. Zuletzt können wir auch mit einer Unterdruckpumpe die Unterdruck-Vorverstellung an der Unterdruckdose testen.



Viel Vergnügen beim Experimentieren, bei mir hat es recht gut funktioniert.

Hans Georg Koch

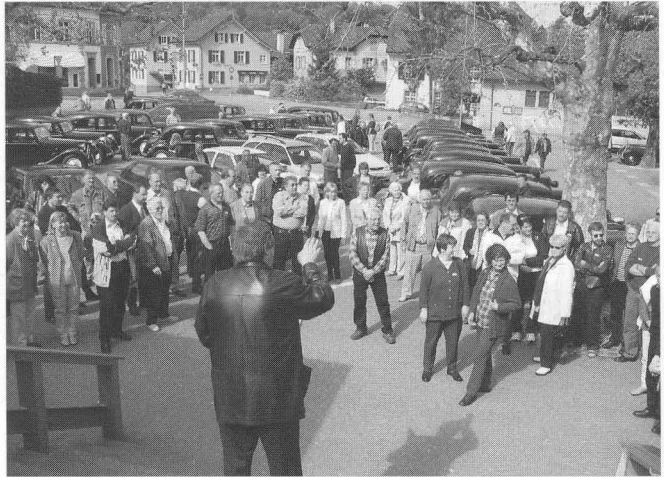
West-Treffen 2002 - Ausflug in die Basler Landschaft



Sonntag, 28. April, Bilderbuchwetter, Tractionwetter. Das Timing der Region West ist perfekt, die Tractionisten spüren die Frühlingsluft und kommen in Scharen. Über 80 Personen treffen in Sissach ein, wo das OK von Regionenchef Fritz Müller eine tadellose Organisation an den Tag legt. Nicht nur Tractionisten fühlen sich angesprochen. Eine wunderschöne, luxuriöse Renault-Limousine aus den 30er Jahren mischt sich diskret unter die Konkurrenz. Und Fritz Müller bringt seinen "Zweit-Oldtimer", einen Opel Olympia, an den Start. Um aber den Tractions nicht die Schau zu stehlen, amtet dieser als Besenwagen.

Zwei befreundete DS-Fahrer runden das Feld ab, welches somit den zahlreichen Passanten für einmal nicht ein eintöniges Traction-Avant-Bild bietet. Ralph Schnyder hat nicht nur seine schöne weisse Göttin vorgeführt sondern das Ereignis gleich noch im Internet verewigt: <http://petrix.dreifels.ch/pinoy/page.asp?DH=135>

Nachdem sich die leicht unterkühlten Fahrer - die Traction-Heizung ist eben nicht sehr wirkungsvoll - mit Kaffee gewärmt und Gipfeli gestärkt haben, bricht der Tross Richtung Seewen auf - die Landschaft ist lieblich und die Strecke ideal für unsere Oldtimer. Kurven und Steigungen wechseln mit Dorfdurchfahrten ab, manch einer hat wohl diese Ecke der Schweiz zum ersten mal befahren.



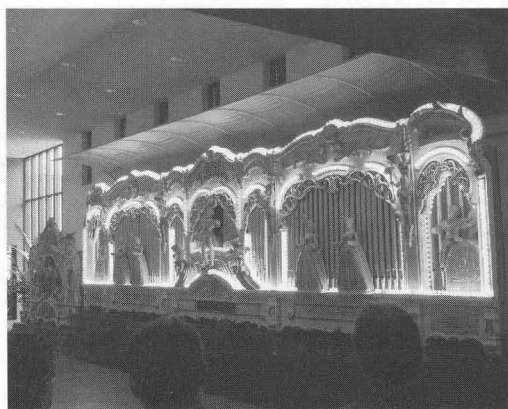
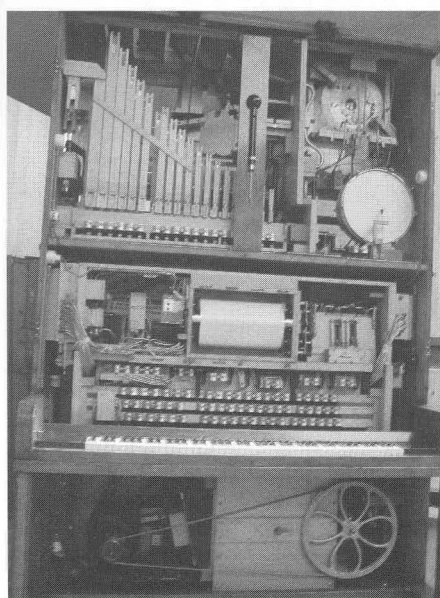
Das **Spielautomatenmuseum**, das nun auf dem Programm steht, spricht besonders an, erinnert es doch auch an eine vergangene Periode der Technik, wo innovative Tüftler ohne Computer fast unglaubliche Automaten konstruiert haben. Kein Wunder, dass es nicht ganz gelingt, die Kolonne pünktlich zum Mittagessen zu verschieben. Um so mehr Appetit wird darum dem vorzüglichen Menu von Christel und Roland Tschopp vom Gasthofe Ryfenstein entgegengebracht.

Gespannt war jedermann auf den angekündigten Scheunenfund. Roland Tschopp fand vor einiger Zeit in einer Scheune einen Autotraktor, welchen er als Zeuge der beginnenden Mobilisierung der Landwirtschaft erhalten will. Typisch für die 30er und 40er Jahre wurden diese Autombauten durch geschickte Bauern oder den Dorfschmied selbst durchgeführt. Siehe auch <http://www.ryfenstein.ch/kurios/autotraktor.htm>



Die Zeit reichte noch für einige Probefahrten, aber bald mussten die ersten Fahrer aufbrechen. Einen Grund, bald wieder nach Reigoldswil zurückzukehren wäre das auf den 31.8.02 geplante, historische Bergrennen von Reigoldswil nach Bretzwil. Details findet man auf der Homepage des Gasthofes Ryfenstein: <http://www.ryfenstein.ch>

Ruedi Weber



Im stillen Gedenken an den Verlust von Frau Margrit Ryf – Wangen a. A.

Am 30. März 2002 verliess uns unsere Margrit, Frau von Hans Ryf. Endgültig – für immer. Wir müssen lernen und verstehen, dass Margrit nicht mehr unter uns ist. Wir müssen begreifen, dass Margrit einen anderen Weg gegangen ist.

Unser Präsident hat das versucht in Worten zu fassen. Hier seine Trostworte:

Der Tod kann uns von dem Menschen trennen, der zu uns gehörte, aber er kann uns nicht nehmen, was uns mit ihm verbunden hat. Denn da sind all die liebevollen Worte, die sein Mund uns sagte: sie werden noch lange in unserem Innersten nachklingen; da ist die zärtliche Sorge mit dem die Hände uns berührten: sie wird uns auch weiterhin begleiten; und da ist die Liebe die sein Herz uns schenkte: sie wird in uns weiterleben.

Im August 2001 musste Margrit Ryf hospitalisiert werden. Nach dem Spitalaufenthalt in Niederbipp wurde sie in das Oberaargauische Pflegeheim „Wiedlisbach“ verlegt. Die Nachricht von ihrem Ableben am 30. März 2002 machte uns betroffen. Was machen wir ohne Margrit? Wie oft durften wir sie in unserem Kreis, speziell am Regionalhöck West, begrüßen. Plötzlich ist ihr Platz leer. Sie fehlt uns.

Aber denken wir an die vielen schönen Stunden, welche wir mit Margrit gemeinsam verbringen durften. An die glücklichen Momente, welche sie mit uns teilte. Sicherlich ist es in ihrem Sinne, dass wir an sie denken. Aber ganz sicher ist auch, dass es im Sinne von Margrit ist, dass wir kein Trübsal verbreiten, denn das passte nicht zu Margrit Ryf.

Wir wünschen uns auch, dass Hans Ryf die Kraft findet weiterhin in unserem Citroënistenkreis anwesend zu sein.

Udo Kenkel

"Traction Avant" CITROËN



- Restauration
- Reparaturen
- Beratung
- Wartung

Grosses Ersatzteillager

Albi Schorta
Spechtweg 5
4552 Derendingen

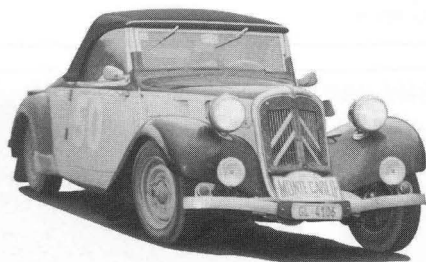
Telefon: 032/682 32 83
Natel: 079/250 33 86
Fax: 032/682 07 26

E-Mail: schorta-imhof@bluewin.ch
Homepage: www.cta-service.ch



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



INSERATE

(s. auch unter <http://www.tractionavant.ch/ctacinserate.html>)

Zu verkaufen

11 BL Légère Jahrgang 1937

Original restauriert

Mechanisch und optisch in sehr gutem Zustand

Neue Elektrik mit Relais und Sicherungen

Kein Rost mit Veteranenstatus, geprüft

Besonderes:

Alufelgen Orig. Felgen



Fr. 18'000.-- VB

Tel. N:079 477 13 36

Zu verkaufen

11 BL Légère Jahrgang 1946

Der Wagen ist komplett restauriert und in sehr gutem Zustand.

Wagen schwarz, mit roten Felgen und rotem Interieur

Fr. 18'000.-- VB

Ueli Peter, 3054 Schüpfen

Tel. 031 879 00 70 Natel: 079 601 55 64

A Vendre

CITROËN A C4, Année 1929

Torpedo 4 portes, Bleue et noire, Capote beige

Km 24'000

Fr. 26'000.-- (valeur expertise) à discuter

MICHAUD Marianne 0218 03 69 51 ou

FRIES Elisabeth 0218 01 72 41.

A Vendre

Authentique Cabriolet **11 BL 1938** Série n° 4007121

Moteur 11 Perfo équipé d'une pipe d'admission à

double carburateur Zénith, freins, direction,

amortisseurs et capote refaits. D'autres photos et

historique du véhicule sur demande. (C.G.

normale). Contrôle technique OK + expertise.

Tél. (Belgique) 00 32 475 64 86 76.

E-mail firstevent@belgacom.net



Einst das Objekt der Begierde...

..und nun?

Vergessen, entsorgt...

Du findest sie nicht entlang den Strassen der Hast und Eile. Sie entziehen sich Deinem Blickfeld. Sie wollen nicht mehr gesehen werden. Die Objekte der einstigen Begierde.

Du findest sie am Rande der modernen Gesellschaft, ausgegrenzt.

Wir haben für sie geschuftet, verzichtet und gespart. Wir haben vielleicht sogar Entbehrungen für sie auf uns genommen. Einige haben es nie geschafft solch ein Objekt zu besitzen und ihr Eigen zu nennen.

Und nun? Haben wir alles vergessen?

Die schönen Stunden die wir zusammen verbringen durften? Den Stolz des Besitzers, wenn er frisch geputzt und gewienert dort stand.

Allzeit bereit uns dorthin zu bringen, wo unser Ziel war.

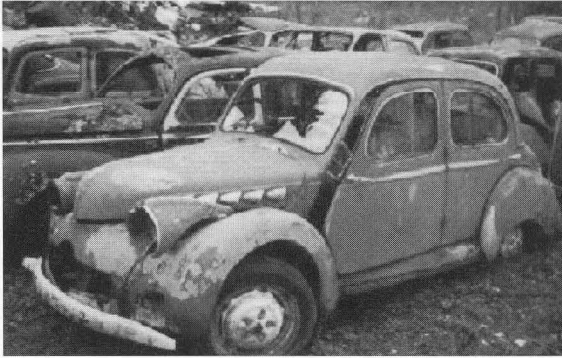


Entsorgt – vergessen. Aus unseren Erinnerungen verbannt.

Still ruht er hier. Beklagt sich nicht über seinen Aufenthaltsort.

Seine Genossen um ihm herum geben ihm das Gefühl - du bist nicht alleine. Du leidest nicht. Schau uns an, wir sind alle gleich. Die Zeit der Konkurrenz ist vorbei.

Unsere Zukunft, unser Schicksal ist identisch.



Das stimmt, meldet sich der kleine Panhard Dyna nebenan. Ich war ja nie ein richtiger Citroën. Aber jetzt sind wir vereint.



Und trotzdem, du spürst die Unterschiede. Die Stille der Szene strahlt sie aus. Ohne Worte, endgültige Ruhe.

Grazil und erhaben ruht der VW Karmann auf seinem ihm zugewiesenen Platz, das Dach eines Opel Kapitän A. Dieser kann sich nicht wehren. Er will es vielleicht auch nicht. Zu schwach ist er. Von seiner einst majestätischen, kraftvollen Erscheinung ist nichts mehr vorhanden. Ahnung, Vorstellung vielleicht, aber mehr nicht.

Was haben wir ihnen angetan? Warum stellen wir sie weg? Wir hätten doch noch.....

Oder sind es vielleicht.....

Die Zeiten, ja es sind die veränderten Zeiten. Unsere Geschmäcker haben sich verändert, wir brauchen Neues. Was wollen wir mit dem alten Kram.

Schaut doch mal hin.

Mit so etwas kann man heute nicht von null auf Hundert in.....



Oder von hier bis Spanien.....

Ja, zugegeben. Unser Nachbar hat uns beneidet. Wir haben es genossen wie er uns beide bewundert hat. Aber jetzt, was sollen wir denn machen?

Nun hat der Nachbar mittlerweile den Schöneren. Und schneller ist er auch damit.

Da können wir doch nicht.....

Der denkt bestimmt, ich kann mir keinen Neuen leisten.

Also, was soll's. Weg damit.



Der Neue lässt uns schnell vergessen.

Und wenn wir bedenken, er hatte ja nicht mal eine Heizung.

Und dann die Karosserie. Altmodisch, längst überholt. Die Technik, davon wollen wir gar nicht reden. Na ja, die Strassenlage war ja nicht schlecht. Und gelaufen ist er ja auch immer.

Aber ich kann doch nicht das Rad der Zeit rückwärts drehen.
Ich muss doch auch weiter, schneller, rasanter und überhaupt, wenn wir ehrlich sind.....

Zwischen zwei Terminen bleibt nicht mehr viel Zeit um etwas Erholung zu finden.
Zum Picknick in den Wald kann ich viel mehr mitnehmen. Im Alten herrschte doch immer Platzmangel. Wenn wir das Mountainbike mitnehmen wollten.....

Der Neue ist viel praktischer.



Oder die Stühle und den Campingtisch. Kein Problem im Neuen, geht alles hinein, was wir brauchen.

Denken wir nur mal an unsere letzte Züglete. Was wir alles gefunden haben. Im Keller, auf dem Estrich und dann noch die Garage. Voll bis oben hin.



Der Transporter von Grossvater hatte ja noch nicht einmal eine Plane.

Alles ist nass geworden, und wir mussten hin und her fahren, bis endlich alles versorgt war. Das kann doch der Moderne viel besser.

Klar war es immer ein tolles Erlebnis, wenn wir mit dem Grossvater mitfahren durften. Die Leute waren froh wenn er ihnen alles Mögliche nach Hause lieferte. Aber das ginge doch heute mit diesem alten Laster nicht mehr.

Und überhaupt, es gibt viel zu viele Alte.



Es grüsst euch Euer Alter

Udo Kenkel

REISEBERICHT

Vietnam, 14./15. Dezember 2001

Schon am Vorabend sahen wir etwas Spezielles, aber bei Dunkelheit und aus einem Bus ein Bild machen zu wollen, hätte unseren Schutzengel im extrem dichten Verkehr wohl arg gefordert.

Wir haben unseren letzten vollen Tag in Ho Chi Minh City, oder Saigon, wem das geläufiger ist. Noch so ein wenig Stadtrundfahrt ist angesagt, mit Rathaus, Bahnhof, Kathedrale, Markt und so. Plötzlich sehe ich sie am Strassenrand stehen, schwarz, mit wunderschönen Formen, wie aus einer anderen Welt: Eine Traction!

Ich sage, nein, schreie "anhalten", denn der Führer versteht deutsch. Aber in diesem dichten Verkehr einfach so auf null abbremsen ist eigentlich schon nicht so vorgesehen. Da ich darauf bestehe, irgendwie ganz aus dem Häuschen bin, steht der Fahrer abrupt auf die Bremse, Fragen im Gesicht.

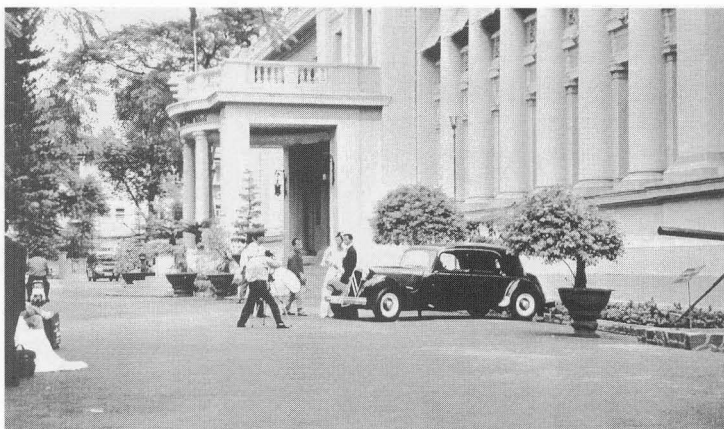
Ich öffne die Türe, bleibe auf dem letzten Tritt stehen und zücke die Kamera, eine Sache von wenigen Sekunden. Ich habe sie! Als ca. sechshundertvierunddreissigste Aufnahme dieser Ferien.

Am nächsten Morgen haben wir noch etwas Zeit, um die Umgebung des Hotels auf eigene Faust zu erkunden. Die Augen offen halten lohnt sich, denn im Gelände des Ho Chi Minh City Museums erblicken wir eine weitere Traction. Sie wird gerade "missbraucht" für Hochzeitsaufnahmen. Sicher stammen diese Fahrzeuge noch aus der französischen Kolonialzeit, wie auch ein Peugeot 203, auf den wir kurz danach stossen, ein VW Käfer und ein Uralt-Toyota.

Von meinen Ferienvorbereitungen her wusste ich, dass in Vietnam noch vereinzelt solche Fahrzeuge in Verkehr stehen. Dass wir die Gelegenheit hätten, eines zu sehen, damit rechne ich allerdings nicht. Leider war es uns nicht möglich, die Fahrer kennen zu lernen - sie hätten sicher einiges zu ihrem Fahrzeug zu erzählen gewusst.

Jürg Deller



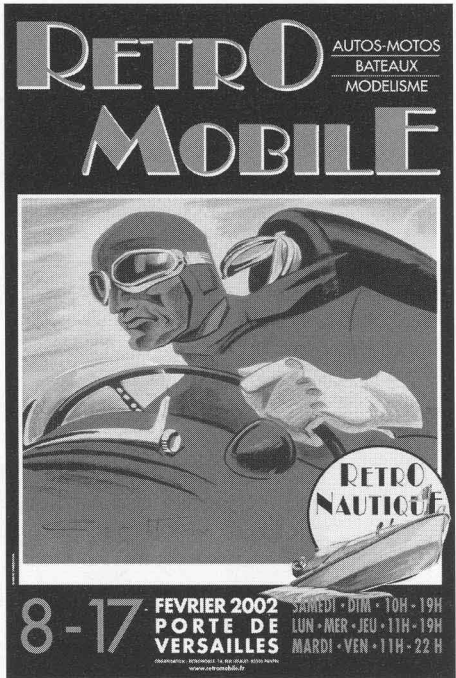


RÉTROMOBILE

Vom 8. bis 17. April 2002 fand die Rétromobil in Paris statt. Da ich mir schon einige Male vorgenommen hatte, die Ausstellung zu besuchen, gab es dieses Jahr kein Halten mehr. Nachdem ich, geschickt wie ich war, meiner Gemahlin frühzeitig ein verlängertes Wochenende in Paris versprochen hatte (zufällig genau in der erwähnten Zeitspanne !) war auch ihrerseits keinerlei Opposition für die erneute Reise nach Paris zu vernehmen.

Die Fahrt mit dem TGV und der Hotelbezug sind für uns inzwischen schon fast zur Routine geworden. Als wir dann aber am Sonntag-Morgen vor dem Gelände an der Porte de Versailles standen, war ich doch gespannt, was mich erwartet. Die mir bekannten Oldtimermärkte in unserer Gegend sind eigentlich äusserst selten CITROËN-lastig und man muss schon genau suchen, will man das eine oder andere Schnäppchen machen.

Ganz anders in Paris: fast kein Bereich, wo nicht irgendein Citroën-Auto oder -Gegenstand ausgestellt ist. Sei es nun ein ganzes Fahrzeug, ein Buch, ein Modellauto, Bilder, Emailschilder oder Ersatzteile jeglicher Art. Überall trifft man auf Zeitzeugen unserer Marke. Die verschiedensten CITROËN-Club's (insbesondere sei der Club „la Traction Universell erwähnt) waren mit eigenen Ständen präsent.



RETRO AUTOS-MOTOS
BATEAUX
MODELISME

MOBILE

RETRO NAUTIQUE

8-17 FEVRIER 2002 **PORTE DE VERSAILLES**

SA-MEDI • 10H - 19H
LUN • MER • JEU • 11H - 19H
MARDI • VEN • 11H - 22H

ORGANISATEUR: RETROMOBILE 16 RUE CLAUDE BERNARD
www.retromobile.fr

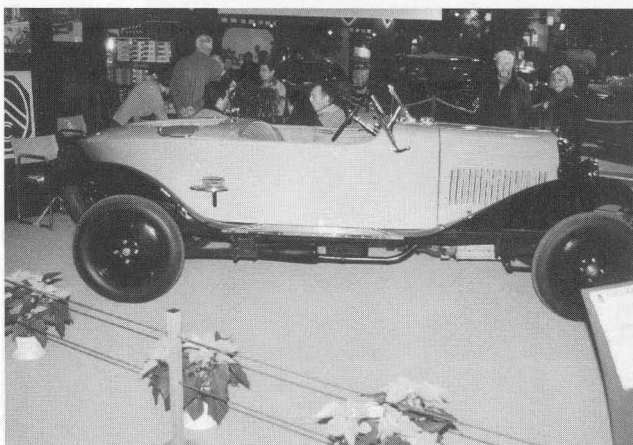


Das Preisniveau bei den Ersatzteilen lag meiner Meinung nach ziemlich hoch. Emailschilder oder andere Relikte (für mich) schlicht unbezahlbar. Ich konnte mir 2 Videos (einer über die Traction einer über Citroën allgemein) und ein Modell des neuen C3 ergattern. Von den 5 Pilote-Felgen habe ich nach reiflicher Überlegung doch Abstand genommen, das Emailschild, Citroën-Poste, war mir zu teuer und das Tretauto wäre zu mühsam im TGV zu transportieren gewesen.

Der Besuch war ein Abstecher auf jeden Fall wert. Aber meine Ersatzteile werde ich weiterhin beim Garagisten besorgen und hoffen, vielleicht doch an einem der vielen Teilmärkte ein Schnäppchen zu machen !

Hier eine kleine Auswahl an Bildern und Eindrücken der Rétromobile 2002

Ein B2 Caddy Sport von 1923 in beige/schwarz



C3 einmal 1924 und einmal 2002





Der Club „La Traction Universelle“ hatte einen wunderschönen 15-Six von 1939 ausgestellt



Auf dem Stand von „L'argus“ war diese Kopie der Rekord „Rosalie VII“ zu sehen



Sogar die alten Pariser-Stadtbusse kamen wieder zum Einsatz

Auf dem Stand der Amicale Citroën ein dunkel-/hellgrüner Typ 10A Roadster von 1933



Eine kleine Anekdote am (Stadt-) Rande:

Anlässlich meiner letzten Reise nach Paris im Herbst 2001 entdeckte ich eine schwarze Göttin, vereinsamt und herrenlos auf einem Parkplatz in der Nähe des Radio-France-Gebäudes. Ausser einem Flecken am Dachhimmel und zwei platten Vorderreifen war sie in einem exzellenten Zustand was die Karosserie betraf. Den Motor konnte ich begrifflicherweise nicht beurteilen. Ich hatte mir fest vorgenommen, falls das Auto noch immer dort stand, wenn ich im Frühling zurückkehre, nehme ich das Auto mit. Und tatsächlich, schon von Weitem bei der Anfahrt mit der Métro (doch, die fährt auch oberirdisch !) bemerkten wir: Da stand Sie noch

immer, die Göttin, unbewegt und wartete auf Ihren Prinzen (das wäre ich gewesen !!!). Bei Näherem betrachten entdeckten wir aber einen Unterschied zum letzten Mal: Auf der Rückbank lag eine Duvet, und..., es bewegte sich... gestört durch unsere neugierigen Blicke und (ich nehme an Claudia und ich haben ziemlich doof aus der Wäsche geguckt) krochen zwei (!) Clochards unter der Decke hervor und verliessen das Auto für einen kurze Trinkpause. Zugegeben es war saukalt diesen Winter und vielleicht hat die Göttin ihnen ja sogar das Leben gerettet, aber ich



hatte mich schon so auf Sie gefreut . Eine Nachfragen auf dem Parkplatz und der nahen Tankstelle sowie unser Aufruf mittels Zettel an der Windschutzscheibe hat uns bis anhin leider noch nicht weitergebracht und die Nummernschilder sind in Frankreich schwer zu verfolgen. Vielleicht steht Sie ja nächsten Herbst noch immer da und dann nehme ich Sie wirklich mit ! (Also liebe Paris-Reisende... Hände weg von meiner Göttin !!!)

André Baumann

BERICHTE

Ein irischer "Crack"

Dieser Text des irischen Tractionisten Richard Sheil erschien in „Floating Power“, dem Clubmagazin des englischen Traction Owners Club (TOC). Der Titel des Originaltextes „cracking on in Ireland“ ist eine Wortspielerei auf den Riss im Motorblock seiner Trouvaille einerseits, und seiner unnachgiebigen Ausdauer beim Reparieren andererseits.

Ich hatte Richard, einen gleichaltrigen Ingenieur aus Dublin, bei Diskussionen im internationalen Tractionisten-Forum bei yahoo kennengelernt. Der Zufall wollte es, dass für ihn zwei Wochen später eine Geschäftsreise in die Schweiz anstand, und wir vereinbarten kurzerhand ein abendliches Tractionfährtchen, wenn auch mitten im Februar. Es war zwar nicht warm, dafür trocken, und das Restaurant am Zürichsee nicht so überfließen wie im Sommer. Wir tauschten viele interessante Informationen aus, und ich konnte mich davon überzeugen, dass er wirklich ein „Crack“, d.h. ein Kenner der Sache ist, auch wenn es in Irland kaum mehr als 10 Tractions gibt. Not macht eben erfinderisch.

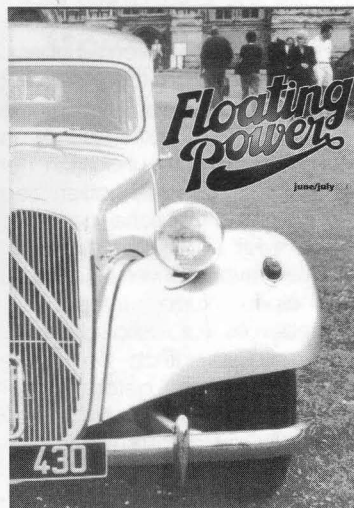
In meiner Übersetzung habe ich versucht, möglichst nahe am Original zu bleiben. Die Zwischentitel stammen von mir. Mein Dank gebührt Dani Eberli, der die erste Version durchlas und noch einige technische Unschärfen entfernen half!

Bis demnächst!
Caspar Türlér

Was lange schlummert...

Ich dachte es könnte für die Leser von „Floating Power“ von Interesse sein, das erste Jahr meiner Karriere als Traction-Inhaber zu beschreiben. Falls die hier beschriebenen Schicksalsschläge und Strapazen helfen können, die eine oder andere Frustration am eigenen Auto zu vermeiden, umso besser.

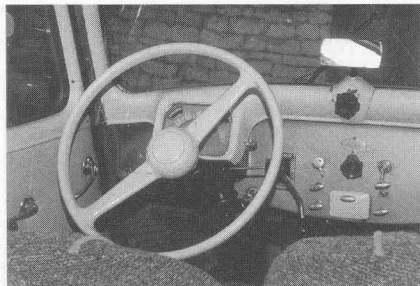
Im letzten Spätsommer konnte ich meinen lange gehegten Traum verwirklichen, nämlich den Kauf eines Klassikers ins Auge zu fassen. Ich hatte Citroën immer schon gemocht, nachdem ich in der Vergangenheit eine GSA und eine BX besessen hatte und mich entfernt an eine Begegnung mit Tractions während meiner Kindheit erinnerte. Tatsächlich hatte ich 1979 während einer Familienreise in der Bretagne einige schwarze Tractions vorbeiflitzen sehen, und dieses Bild schlummerte seither irgendwo in meinem Hinterkopf.



Jetzt eine Traction!

In der Folge las ich mich so gut es ging über das Thema Traction ein, sowohl anhand von Magazinen über historische Autos als auch mittels Internet, und begann eine Ahnung davon zu bekommen, was ich mir finanziell leisten konnte. Ich fand heraus, dass es auch einige Traction in Irland gab und richtete es ein, die Traction von Anselm Aherne ansehen zu gehen. Ich wollte herausfinden, ob ich wirklich daran interessiert war und wollte auch meiner Frau und meinen Kindern zeigen, auf was sie sich einlassen würden.

Nach diesem Treffen war's um mich geschehen. Ich antwortete auf ein Inserat für eine Traction, die in der Grafschaft Cornwall stand und begann einen Plan auszuhecken, wie ich eine Wochenend-Blitzreise nach England einrichten konnte. Zu der Zeit war ich auch mit John Gillard von der Londoner Garage „Classic Restorations“ in Kontakt und er schickte mir eine Liste seiner zum Verkauf stehenden Wagen.



Ein gerissener Kauf

Ich verabredete mich mit John an einem Samstagmorgen im September und vereinbarte mit dem Besitzer des inserierten Wagens, ihn am gleichen Abend in Cornwall zu sehen. So bestieg ich zusammen mit meinem Schwager Cormac die Freitagabend-Fähre von Holyhead nach Fishguard. Dann rasten wir runter nach London, gerade noch rechtzeitig für einen Besuch im Pub und verbrachten die Nacht bei Freunden. Am Samstag besuchten wir zuerst John von „Classic Restorations“ und sahen uns diese Schatzhöhle voller Prachtskarossen an. Nachdem wir dort eine Traction gesehen hatten, die im Budget lag, machten wir uns auf nach Cornwall um den inserierten Wagen anzusehen. Dieser war in einem ähnlichen Zustand wie die Traction bei John, mit dem Unterschied, dass der Motorblock bei diesem Exemplar einen Riss aufwies und sich der Motor ziemlich ausgelaugt anfühlte.



Aus diesem Umstand verstand ich Profit zu schlagen und konnte den Preis für das Auto beträchtlich herunterhandeln. Nun war ich stolzer Besitzer einer 1955er Onze Normale mit 12V Umbau. Wir beschlossen sogleich, soweit wir konnten zurück in Richtung Fishguard zu fahren. Leider war das auf der kleinen Landstrasse in Cornwall kaum möglich, denn es war schon tiefe Nacht, es regnete in Strömen, die

Scheibenwischer waren praktisch unwirksam und das Auto starb an jeder Kreuzung ab. Nach etwa 15 km beschlossen wir, es gut sein zu lassen und am nächsten Tag dafür in aller Herkogtsfrühe loszufahren. Dieses Wochenende fing wirklich an, Spass zu machen, auch wenn es ein wenig hektisch war.

Und läuft, und läuft, und läuft

Am nächsten Tag schafften wir es tatsächlich, innerhalb ca. 6 Stunden von Launceston nach Fishguard zu fahren - immerhin eine Strecke von rund 400 km. Während Cormac beim Frühstückhalt noch zu Ende ass, fuhr ich schon mal voraus, und es dauerte fast eine Stunde, bis er mich auf der Autobahn wieder eingeholt hatte. Ich hatte inzwischen gelernt, die fantastischen Fahreigenschaften einer Traction zu schätzen, auch wenn der Motor recht mitgenommen war. Es gelang mir sogar, ein paar Autos zu überholen. Nach jeder vollen Stunde machten wir einen Halt um Wasser und Öl aufzufüllen, denn wir sahen Dampf aus dem Motorblock entweichen. Vielleicht war dieser Riss doch schlimmer als ich dachte!

Wir erreichten Dublin am späten Sonntagabend, erschöpft aber glücklich und mit schmerzenden Gliedern, ein Resultat der langen Fahrt mit einem doch recht schwergängigen Auto. Ich hatte über dieses Wochenende fast 1600 km zurückgelegt, die letzten 550 mit der Traction. Am nächsten Tag tat das Auto keinen Wank mehr weil die Benzinpumpe leckte. Es war reines Glück gewesen, dass wir es überhaupt nach Hause geschafft hatten.

...oder doch nicht?

Ich reparierte die Benzinpumpe und brachte die nächsten paar Wochen damit zu, an der Traction herum zu basteln – immer in der Hoffnung, etwa noch ein Jahr mit diesem Motor herumzufahren, bevor eine Revision anstehen würde. Ich hoffte auch, es würde mir gelingen, den Riss im Motorblock mit Araldit zu versiegeln. Es stellte sich jedoch heraus, dass sich hier bereits ein grosser Araldit-Stoß befand, der sich unter clever angebrachter Motorfarbe versteckt gehalten hatte. Der Riss war in der Tat über 30 cm lang und ich realisierte, dass es nur ein Wunder gewesen sein konnte, den Motor in einem Stück heim zu bekommen. Nachdem ich den Wagen ungefähr einen Monat besass blockierte der Motor vollends und ich musste die Traction abschleppen lassen. Das Auto ruhte in der Garage, während ich mir überlegte, was als nächstes zu tun sei.

Aus zwei mach eins

Glücklicherweise konnte ich einen vollständigen Motor in Freddie Vaughns Garage im County Offaly ausfindig machen. So kaufte ich denn anfangs Dezember diesen Motor, von dem ich weder Herkunft noch Qualität kannte. Doch nach dem Sand und Dreck zu schliessen, der beim Öffnen herauskam, musste der Motor mindestens zehn Jahre irgendwo draussen im Regen gelegen haben. Ich hatte gehofft, dass ich die meisten Teile dieser beiden Motoren (die des wegen Lieferschwierigkeiten der Ersatzteile blockierten und die des verwitterten) wiederverwenden konnte. Doch es sollte nicht sein.

Der „neue“ Motor gab einen anständigen Motorblock und ein paar Ventile her, während der verklemmte inwendig recht heftig lädiert war. Die Kolben sahen aus wie Schweizer Käse – es fehlten grosse Stücke und die meisten Kolbenringe waren total hinüber. Ich konnte mir nicht erklären, wie dieser Motor überhaupt hatte laufen können.

Ich hatte nie zuvor einen Motor revidiert. In der Vergangenheit hatte ich aber schon einige alte „Schwarten“ verkehrstauglich gehalten und freute mich deshalb auf diese Herausforderung. Mit einer Kopie des Citroën Reparaturhandbuchs und einigen Ratschlägen und Ersatzteilen vom CTA-Service in Holland fing ich an. Ich verbrachte viele kalte Morgen in der Garage, und als Ostern nahte, gelang es mir, den Motor fertigtzustellen und einzubauen.

With a little help from my friends

Die Explosionszeichnungen waren sehr hilfreich, zum Beispiel bei der Ölpumpe, die ich nun richtig zusammensetzen konnte, im Gegensatz zu meinem unbekanntem Vorgänger. Trotz des professionellen Services konnte mir der Teilehändler aber nicht alles liefern, was ich benötigte. Zum Beispiel konnten sie die Fussdichtungen der Büchsen in Form einer 8 nicht in der benötigten Anzahl unterschiedlicher Dicke liefern. Zum Glück hatte ich entdeckt, dass Roger Williams von Steam Car Developments diese Teile anbot.

Der Motor liess sich mit den neuen Teilen recht problemlos zusammensetzen. Da der Zylinderkopf schon mal offen war, liess ich ihn auf bleifrei umbauen. Trotzdem sei angemerkt, dass ich zu der Zeit mit Brad Nauss aus Pennsylvania, USA, in Kontakt war. Er versicherte mir, dass er schon 15 Jahre nicht umgebaute Tractions mit bleifreiem Benzin betreibe, ohne irgendwelche negativen Effekte festzustellen. Wahrscheinlich ist „bleifrei tanken und abwarten“ ein gangbarer Weg für diejenigen, die den Motor noch nie geöffnet haben.

Ich sollte an dieser Stelle auch erwähnen, dass ich während kritischer Phasen Zugang zu einer Maschinenschlosserei hatte und darauf nicht mehr verzichten möchte – wie man als Traktionist ohne auskommen kann, ist mir ein Rätsel. Es gibt immer etwas, das geändert werden muss oder einer Einzelanfertigung bedarf. Sogar die alten Büchsen mussten aus dem Motor gepresst werden – mit herausklopfen wäre es nicht machbar gewesen.

Mehrere Anläufe

Gegen Ende April drehte der Motor wieder, und ich beschloss eine Testfahrt zu machen, ohne Motorhaube oder Kühler. Ich war etwa eine Meile gefahren, als das Auto abrupt mit einem wiederum völlig blockierten Motor zum Stehen kam. Glücklicherweise befand ich mich auf dem höchsten Punkt eines Hügels und ich konnte den Wagen wieder zurück in seine Garage rollen lassen. Das Schaltgestänge war über dem Kupplungsgehäuse auseinandergefallen. Daraufhin verklebte sich das Anlasseritzel im Schwungrad, was der Grund für den scheinbar blockierten Motor war.

Während ich versuchte, das Schaltgestänge wieder zusammenzusetzen, brachte ich es tatsächlich fertig, einen Fixierbolzen in die Kupplung fallen zu lassen und so musste das Getriebe wieder ausgebaut werden. Ich wurde immer gewandter im Erledigen dieser Art von Arbeiten und hatte in einer Woche alles wieder beisammen. Diese Testfahrt war nun erfolgreicher.

Auch Krümmer und Vergaser haben's in sich

Ich fuhr die Traction zu Mc Namara's, dem örtlichen Solex-Agenten, wo ich erfuhr, dass der Vergaser völlig ausgeleiert sei. Weitere Ausgaben. Als ich den Vergaser einige Tage später vorbeibrachte, um zu sehen, ob er reparierbar wäre, hatte der Agent ungebrauchte, historische Vergaser an Lager. Scheinbar war der Solex 32PBIC für alle Arten von Autos verwendet worden, einschliesslich des Peugeot 403, und der Agent hatte seither Ersatzteile bereit.



Kurz bevor ich den Vergaser zur Reparatur brachte ich es auch fertig, dem Auslasskrümmer einen Riss zu verpassen. Ich hatte zuvor nicht realisiert, wie wichtig es ist, dass der Einlass- und Auslasskrümmer präzise auf derselben Ebene montiert sind. Der Riss wurde durch Schweißen geflickt und der Krümmer rechtzeitig für den reparierten Vergaser wieder montiert (die beiden Krümmer waren vorher absolut plan geschliffen worden). Doch nun fanden beim Sammelrohr Auspuffgase den Weg ins Freie.

Es war aus Platzmangel fast unmöglich gewesen, alle Muttern anzuziehen, welche die Krümmer fixieren. Aber ich realisierte, dass die Bolzen Grösse M8 waren, welche normalerweise 13mm Muttern aufweisen. Aus unerfindlichen Gründen hatten die Ingenieure bei Citroën es sich in den Kopf gesetzt, M8 Bolzen mit 14mm Muttern zu verwenden. Ich wechselte sie gegen 13mm Muttern aus und war so in der Lage, alle Schrauben korrekt anzuziehen und die „falsche Luft“ war verschwunden.

Eine Verschnaufpause mit Tücken ...

Ein paar Tage später wurde also der Vergaser montiert und der Wagen machte keinen Wank. Zeit für eine Pause und drei Wochen Ferien in Südfrankreich, wo ich leider keine einzige Traction sah. Auch gelang es mir nicht, auf einem Autoabbruch das Lenkrad eines H Vans abzubauen, es hätte gut für meine Traction gepasst. Um das Mass voll zu machen hatten wir auch noch eine Getriebepanne mit dem Honda Legend meines Schwiegervaters, mit dem wir nach Perpignan gefahren waren. Nachdem er endlich repatriert wurde, mussten wir wegen Lieferschwierigkeiten fast einen Monat auf Ersatzteile warten.

Nun war ich aufgeschmissen, denn ich musste mein modernes Auto während dieser Wartezeit meinem Schwiegervater leihen und brauchte ein Transportmittel. Seit der Motorrevision hatte die Traction ca. 8 km unter eigenem Dampf zurückgelegt und wollte nun partout nicht fahren. Ich liess ihn zum Vergaserspezialisten abschleppen und bezahlte diesen, um das Auto wieder fahrbar zu machen. Etwas enttäuschend, dass ich die Traction scheinbar aus eigener Kraft nicht zum laufen brachte, nachdem ich so lange an ihr rumgebastelt hatte! Die Garage wirkte jedoch mit magischer Hand und die Traction wurde sogleich für die tägliche Fahrt zur Arbeit eingesetzt.

... und Ausflüge mit Überraschungen

Dem Auto gelang dies auch mit Bravour und ich schaffte es damit an jedem Tag im Juli zur Arbeit, ohne zu spät zu kommen! Ich hatte nur zwei Pannen! Das erste Mal wegen eines einfachen elektrischen Problems, das ich löste, indem ich mit einem „heissen Kabel“ direkt die Batterie mit der Spule kurzschloss. Das zweite Mal verklemmte sich das Ritzel innerhalb des Anlassers. Der Ring, welcher das Ritzel daran hindert, über das Ende der Spiralnute hinauszulaufen, war locker geworden. Dieses Problem bekam ich in den Griff, indem ich den Ring anschweisste, nachdem ich ihn richtig angezogen hatte.

Seitdem ich die Traction zurück auf die Strasse brachte, habe ich darin etwa 3000km zurückgelegt. Unter anderem nahm ich auch am Treffen des Irischen Citroën Car Clubs in Enniskillen teil, was eine Fahrt von 450km an einem Tag bedeutete. Es war ein erfreulicher Tag und es war nett, andere Traction Besitzer zu treffen. Ich hatte auch Gelegenheit „the traction with the least attraction“ (die Traction mit der geringsten Attraktivität) zu fahren. Der Besitzer Malcolm Sagers hat sie auf Diesel konvertiert, und mit einem BX-Motor und einem Skoda-



Getriebe versehen. Eigentlich ein Sakrileg, sich so etwas auszudenken, aber sie läuft sagenhaft. Das Auto hat nirgends Spiel und fährt sich wunderschön – ausserdem war es toll, in einer Traction 5 Gänge vorzufinden! Danke Malcolm, ich hoffe die Spritztour nach Irland hat dir gefallen.

Was schmort denn da?

Unterdessen habe ich auch einige Touren in der näheren Umgebung unternommen. An einem Abend veranstaltete der Blessington Vintage Car Club eine Schnitzeljagd, die allen grossen Spass machte. Der Abend endete um halb elf und ich legte die 60km nach Hause locker in einer Stunde zurück – doch da war dieser Geruch nach Verbranntem, der aus dem Armaturenbrett aufzusteigen schien. Ich realisierte, dass der Dimmer für die Instrumentenbeleuchtung sehr heiss wurde durch den Strom, den sie benötigt. Ich entfernte die Lämpchen um das Problem temporär zu lösen.

Nach einigen Abklärungen stellte ich fest, dass der Dimmer ausgebrannt war und ich entfernte ihn ganz einfach aus dem Kreislauf, da die Instrumentenbeleuchtung selbst bei voller Leistung eine ungenügende Helligkeit erzeugt. Das war aber nicht das Ende des Problems. Der verbrannte Geruch stellte sich immer noch ein, sobald ich die Scheinwerfer anmachte. Zufällig bemerkte ich, dass der Ampèremeter sehr warm war. Dadurch stutzig geworden fand ich heraus, dass der gesamte Strom des Autos durch dieses Instrument fließen muss, da es die Richtung des Stromflusses von der Batterie angibt. Der relativ hohe Strom erzeugte Wärme durch Widerstand bei der Anzeige. Die erwünschte Verbesserung trat ein, indem ich die Kontakte der Anzeige reinigte und auch die Anschlüsse des Lichtschalters lockerte, mit Kontaktspray behandelte und wieder festzog. Nun habe ich die vollen 12V an der Spule, statt um die 3V beim Ampèremeter zu verlieren. Und die Traction läuft besser als je zuvor – Holz anfassen!

Seither habe ich tausend Dinge unternommen, damit die Traction noch besser läuft. Neue Stossdämpfer und einige Schmierdurchgänge an der Aufhängung machten das Auto leichtgängiger.

Faktor Spass

Ich habe mein erstes Jahr mit der Traction wirklich genossen. Es macht nicht nur Spass, die anfallenden Probleme zu beheben, sondern es ist auch toll, dieses Auto zu fahren. Ich staune immer wieder wie gut dieses alte Autokonstruktion funktioniert. Ich kann mit dem Verkehr mithalten und ab und zu sogar für eine Überraschung sorgen. Einmal habe ich auf der Autobahn tatsächlich einen Mercedes überholt. Als ich das Manöver hinter mir hatte, konnte ich fast nicht mehr und musste mich wieder in die linke Spur (!) zurückfallen lassen um langsamer zu werden, denn ich lachte Tränen. Worauf der Mercedes königlich an mir vorbeisegelte.

Es macht mir auch grossen Spass, mit Kindern im Fond herumzufahren. Ich nahm auch am jährlichen Pick Nick des Irish Veteran and Vintage Car Club teil. Dies war eine schöne Gelegenheit für die ganze Familie, mit Daddys „neuem alten Auto“ Spass zu haben. Viele Leute freuen sich, wenn sie so ein altes Fahrzeug mit drei kleinen Kindern drin sehen – dies sorgt meist für ein Schmunzeln auf beiden Seiten.

Es bleibt spannend



Ich habe vor, die Traction öfters zu gebrauchen, um zur Arbeit zu fahren oder für etwas weiter entfernte Spritztouren. Letztes Wochenende spulte ich zur Halbinsel Kerry und zurück ca. 800km ab. Ein unglaublicher Ausflug, und mein Vertrauen in die Traction wuchs mit jedem Kilometer. Ich musste nicht einmal Öl oder Wasser nachfüllen, trotz meiner zeitweisen Höhenflüge über 110km/h. Nebenbei: Das einzige Problem für mich ist der Lärm. Kennt jemand eine simple und effektive Methode, den Lärmpegel bei 90km/h so zu beschränken, dass man sich unterhalten kann?

Ich habe auch schon eine Liste der Dinge gemacht, die ich über den Winter anpacken möchte. Das Schaltgestänge sollte revidiert werden, denn es hat recht viel Spiel, und ich werde auch die alten Silentblöcke ersetzen. Danach werden Interieur und Karosserie dran kommen. Für den ungeübten Betrachter scheint das Auto nicht allzu schlechtem Zustand zu sein, aber neue Bezüge, eine teilweise Neuspitzung und Verchromung könnten aber nicht schaden. Ausser, dass die Kosten ausreichen, den Bankrott anzumelden. Auf der anderen Seite muss das alles nicht sofort angegangen werden und kann über die nächsten Jahre verteilt werden. So sollte ich die Ausgaben in Grenzen halten und das Vergnügen maximieren können. Es hätte keinen Sinn, das Auto im Sommer von der Strasse zu nehmen, denn diese Arbeiten können ja während den nächsten Wintern in Angriff genommen werden.

Abschliessend möchte ich festhalten, dass es ein tolles und sehr interessantes Projekt war. Es ist sehr erfüllend, Lösungen für Probleme bei diesem grossartigen Auto herauszufindeln. Traction-Experten sind in Irland dünn gesät, was es noch spannender macht, das Auto fahrbar zu halten. Rückblickend frage ich mich aber, ob es eine gute Wahl war, ein Auto vom unteren Ende der Preis- und Zustands-Skala zu erwerben. Ich tröste mich mit der Tatsache, dass ich viel gelernt haben werde, wenn die Restauration einmal abgeschlossen sein wird, und dass alles, was repariert ist, in gutem Zustand ist.

Richard Sheil, Dublin



CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name

Vorname Vorname Partner

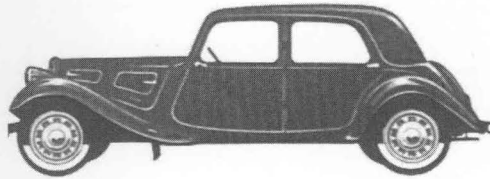
Adresse PLZ / Ort

Geburtstag 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

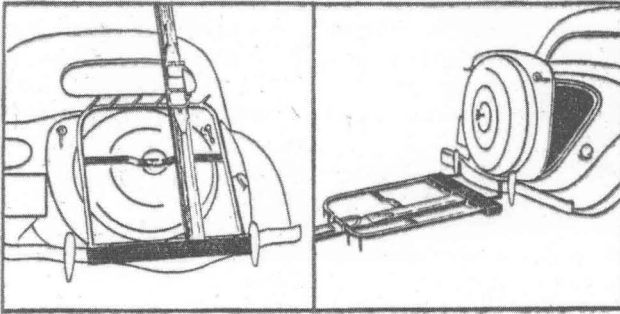
Bemerkungen

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

PP
4950 Huttwil

Bitte nachsenden
ohne Adressmeldung

Skihalter für Citroën



Der neue, speziell für Citroën konstruierte Halter bietet folgende Vorteile:

1. Solide, starke Konstruktion
2. Bedienung des Kofferraumes durch Lösen einer Flügel-mutter und Niederlegen des Skihalters
3. Reserveraddeckel bleibt auf dem Rad
4. Der Halter trägt 5 Paar Ski

Preis Fr. 63.— + Wust.

Verkauf durch:

Carl Franke, Rorschach

Feuerwehrstraße 10, Telefon [071] 4 20 46

Quelle: Neue Zürcher-Zeitung, Dezember 1948
Eingesannt von KuGa

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