

# CITROËN



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

**3/2003**

# 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 Flurms  
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 052 354 03 21  
G 052 385 41 04  
ruedi.burri@tele2.ch

## 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 Rüschiikon  
P 01 724 03 03  
G 01 229 22 43  
caspar.tuerler@swx.com

### Rudolf Weber

Tagelwangerstrasse 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> ..... Hans Georg Koch	<b>4-6</b>
<b>Feedback</b> .....	<b>7</b>
<b>Traction Video</b> ..... André Baumann	<b>8</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>9/10</b>
<b>Internet</b> ..... André Baumann	<b>11</b>
<b>Hinterrädler-Abenteuer</b> ..... Daniel Eberli	<b>12-16</b>
<b>Spontanes Hinterrädler-Treffen</b> ..... Daniel Eberli	<b>17</b>
<b>Teilemarkt Soultzmatf</b> ..... André Baumann	<b>18/19</b>
<b>Gewichtsverteilung ganz einfach</b> ..... Kurt Gasser	<b>20</b>
<b>6 Aschenbecher für einen Nichtraucher (Teil 1)</b> ..... Daniel Eberli	<b>21-30</b>
<b>Aus vergangener Zeit</b> ..... André Baumann	<b>31/32</b>

---

## Reparaturen und Ersatzteile (Clubmitglieder)

Retrogarage  
**Christian Heussi**  
 Kantonsstrasse 62  
 8854 Galgenen  
 Tel 055 610 35 70  
 Fax 055 460 32 22  
 Natel 079 236 75 11  
 chrheussi@datacomm.ch  
 www.retrogarage.ch

!!! Neue Adresse !!!

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 Ersatzteile  
**Frick Traction Avant AG**  
 Glarnerstrasse 24  
 8805 Richterswil  
 Tel/Fax 01 784 58 58

Garage und Teile  
**Schelbli Grenzgarage AG**  
 Höhenweg 3  
 8564 Wagerswil  
 Tel 071 657 24 33  
 Fax 071 657 24 62  
 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  
 garage.ochsner@datacomm.ch



# TREFFEN UND TERMINE

14. September 2003 CTAC Treffen Region Ost (Anmeldung in Heftmitte)  
21. September 2003 ausserord. CTAC Treffen in Badenweiler (D) (Anmeldung in Heftmitte)  
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 CTAC Treffen Region Süd

## Stammtische

- Region West Landgasthof Schönbühl, Tel. 031 859 69 69  
jeden letzten Donnerstag im Monat  
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  
(27. August, 29. Oktober)  
Jahresschlusshöck 13. Dezember 2003
- Zentralschweiz **Neu: Stammtisch Zentralschweiz**  
Der Stammtisch trifft sich im Restaurant zur Post in Willisau  
ca.19.00-19.30 Uhr bei unserem Clubmitglied Hans Herzog  
Leuenplatz 3, 6130 Willisau 041 970 25 06  
Auskunft: H.G. Koch (praesident@tractionavant.ch)
- Allgemein ACC Stammtisch  
Restaurant Löwen, Illnau, 19:30 Uhr  
jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

## Weitere Treffen und Daten

30. August 2003 3. ACS-Revival Reigoldswil-Bretzwil  
2. November 2003 OTM Zürich

!!!!!!! aktuelle Daten auch immer auf [www.tractionavant.ch](http://www.tractionavant.ch) !!!!!!!!

---

**Redaktionsschluss für Heft 4/2003: 20. Sept. 2003**

---



# CITRORAMA®

6.+7. SEPTEMBER 2003  
MESSE NIEDERRHEIN  
RHEINBERG · GERMANY

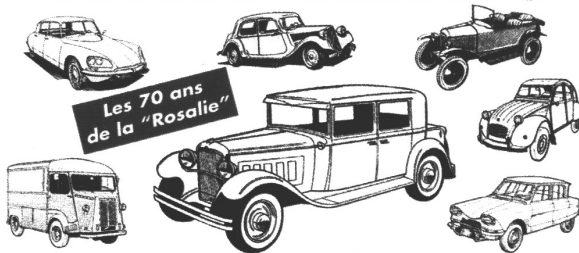


**DIMANCHE 14  
SEPTEMBRE 2003**



Les amateurs de **CITROËN** anciennes organisent

## CITRO-RETRO



## SAINGHIN-EN-WEPPE

Entre Lille et La Bassée

### CENTRE SPORTIF

Concentration Citroën et voitures anciennes

Boissons et restauration sur place - Entrée : 4 €

EXPOSITION-BOURSE D'ÉCHANGES

DOCUMENTATIONS - MINIATURES

Siège social : 20, rue Roger-Salengro  
59396 HANTAY - Tél. 03.20.29.09.97

## Trac-Nic oder ein Pic-Nic mit der Traction

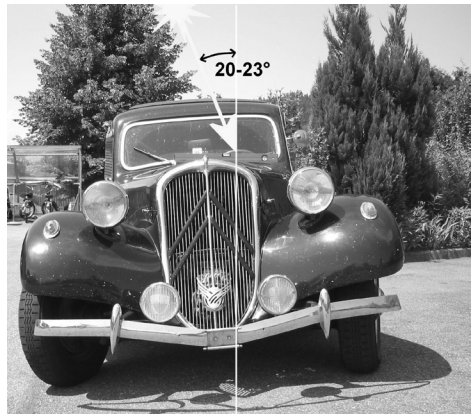
Liebe Clubmitglieder

Wenn's endlich wieder einmal so richtig heiss ist, kommt einem bei 33 Grad im Schatten so manche fantastische Idee. Ich möchte Euch ein altes, köstliches Rezept meiner Grossmutter (der besten von allen!) vorschlagen, das problemlos auf der Motorhaube der Traction zubereitet werden kann.



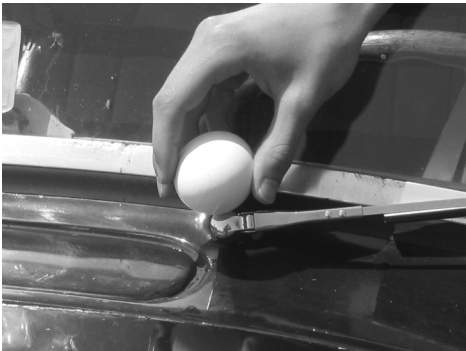
Dazu muss die Traction entsprechend richtig parkiert werden, denn nur so lässt sich die altbewährte Mechanik mit topmoderner Solartechnik verbinden. Die Traction muss leicht geneigt mit der Längsachse ungefähr in Ost-West Richtung parkiert werden, so dass die leichte Neigung der jetzt gegen Norden zeigenden Motorhaubenhälfte zur Waagrechten hin kompensiert werden kann. Damit wird der Sonneneinstrahlungswinkel zwar nicht vollständig optimiert, genügt aber zur Mittagszeit (im Juni (Einfallswinkel zwischen  $20^\circ$  und  $23^\circ$ )) für ein Gelingen dieses Experimentes. Gewiegte Tractionisten lassen den Motor noch warmlaufen, um zusätzlich durch die Abwärme der Maschine die Blechteile etwas vorzuheizen.

Vor Beginn empfiehlt es sich die Motorhaube sauber zu putzen, da allfällige Insekten und Vogelkotreste den Geschmack leicht verfälschen würden. Durch die genaue Nivellierung wird sichergestellt, dass das aufgeschlagene Ei nicht über die Motorhaube hinunterläuft, oder noch schlimmer, in die Scharnierleiste in der Mitte der Haube, wo es dann für immer verloren wäre. Falls die Traction nicht ganz eben steht, kann von einer Scheibe Brot der weiche Innenteil entfernt werden, so dass allein der Rand übrig bleibt. Das Ei wird da hinein gegossen und läuft so nicht weg.





Die heisse Motorhaube wird mit einem bisschen Butter (bitte kein Chassis- oder Radlagerfett nehmen) vorbereitet, damit durch das Braten keine Lackschäden entstehen können. Die Oberflächentemperatur sollte etwas über 100° C betragen, sonst kann das Experiment misslingen.



Als nächstes wird ein Ei von einem Huhn (Döschwofans bevorzugen Enteneier) am Scheibenwischerarm aufgeschlagen (spitzes Ende gegen den Kühlergrill halten) und auf die heisse Fläche geleert. Ein Aufschlagen an der Achse des Scheibenwischers hat sich nach langen Versuchen als vorteilhaft herausgestellt, da auf diese Weise Beulen im Blech der Motorhaube vermieden werden (bei sog. „harten Eiern“, man weiss ja nie!).

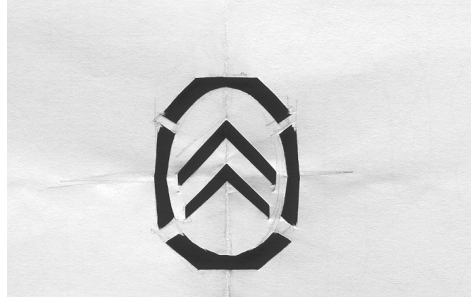


Die Motorhaube wird durch diesen Vorgang abgekühlt. Die Sonnenstrahlung, die jetzt neben das Ei fällt, wird über das Blech unter das Ei geleitet, und führt den Bratvorgang weiter, bis es langsam zu einem Spiegelei wird.



Inzwischen das Ei mit einer Prise Salz bestreuen.

Dann brauchen wir eine Pfeffermühle, die mit schwarzem Pfeffer gefüllt ist und deren Mahlwerk auf ganz fein eingestellt ist. Die Doppelwinkelschablone (aus Papier ausgeschnitten, siehe Muster) wird höchstens 1-2 mm über den Dotter des Spiegeleis gehalten (darf aber nicht berühren) und wird jetzt mit Pfeffer bestreut. Dann muss sie ohne zu zittern entfernt werden, damit der auf der Schablone liegende Pfeffer nicht auch noch auf das Ei fällt.



Nach geraumer Zeit (bitte Nerven nicht zu stark strapazieren) läuft einem das Wasser im Munde zusammen. Dann ist es Zeit, das fertige Spiegelei auf einen Teller zu transferieren und nun steht einem ausserordentlichen Genuss nichts mehr im Wege. Bei diesem heissen Wetter eignet sich ein Glas Rosé „Mateus» gut dazu, andere nehmen ein Bier für diese Bieridee!



En Gute

Hans Georg Koch

Euer  
Hans Georg Koch  
Präsident CTAC

Hans Georg Koch hat auf seine Rodage in Heft 2/2003 zwei Feedbacks erhalten:

Hallo Hans Georg

Ein Achszapfen-Ermüdungsbruch darf nicht auftreten. Ein Ermüdungsbruch am Achszapfen kann unangemeldet erfolgen und bedeutet Unfall mit Lebensgefahr. Wenn so etwas trotzdem vorkommt, dann liegen Konstruktionsfehler oder Werkstofffehler vor. Meiner Meinung nach haftet der Hersteller auch für Folgeschäden. Produktehaftpflicht. Wie sieht die Sache juristisch aus?

Zum Woodruff-Keil: Ich habe erwartet, dass der Keil deutliche Spuren der Drehmomentübertragung zeigt. War doch der Konussitz nicht fest, was durch den Passrost belegt ist. Ein Keil aus schwachem Material würde abgeschert, wenn der Konus das Drehmoment nicht übertragen kann. Das könnte eine Sicherung sein gegen Achszapfenbruch! Wenn der Keil das Drehmoment übertragen kann, also zu stark ist, wäre das dann der zweite Konstruktionsfehler! Woher kommt Dein Keil. Alt = Original oder NEU mit Achswellen? Bezüglich Woodruff-Keil ist mir noch nicht alles klar. Ich arbeite daran.

Dein rechter Achszapfen, welcher noch nicht gebrochen ist, könnte auf dieselbe Art versagen. Dein Unfall mit dem linken Achszapfenbruch ist zum Glück gutartig verlaufen. Deine rechte Achswelle hätte ich sehr gern zum Ausmessen des Konus und für eine zuverlässige Rissprüfung.

Grüssli KuGa

*Lieber Hans Georg*

*Eine gleiche Erfahrung wie du in deinem Beitrag vom 2/2003 S 4+5 habe ich nicht gemacht aber an einem D Model genügte eine Abzugsvorrichtung nicht mehr weil genaue Konusse eben festhalten. Was tut der Auto-mechaniker ?*



*mit voller Kraft !!!  
was bei mir als alter Uhrengrübler einen Krampf auslöste, schreien durfte ich ja nicht, dabei würde ein normaler Hammer mit einer Masse als gegenauflage genügen.*

*Durch eine so brutale Behandlung könnte ein Riss entstanden sein und die Zeit den Rest bewirkt haben.*


*Mit freundlichen Grüßen*

*Höller Eugene CTAC.*



**EXCLUSIF :**  
Interview du dernier chef  
du gang des tractions

Si la  
**traction**  
M'ÉTAIT CONTÉE...



● HISTORIQUE ● TECHNIQUE ● CONSEILS  
● TOUS LES MODÈLES ● LA TRACTION AUJOURD'HUI

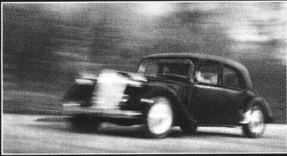
**AVANTAGE AUTO** **LECHRONES**

Si la  
**traction**  
M'ÉTAIT CONTÉE

La "7", la "11", la "15", la "22", autant de noms qui chantent aux oreilles des collectionneurs d'automobiles : ce sont ceux de la gamme des Traction produites par Citroën à 760 000 exemplaires, entre 1934 et 1957.

Comment les reconnaître, rouler avec, où trouver des pièces pour les restaurer, qui était André Citroën ? Autant de questions qui trouvent leurs réponses dans cette vidéo, riche en témoignages et images d'archives, depuis la "7" jetée du haut d'une falaise pour prouver sa solidité en 1935, jusqu'au tour du monde en Traction "11".

La Traction était révolutionnaire en son temps : c'est aujourd'hui un mythe.



**VHS SECAM**  
Durée : 52 min.

Tous droits d'exploitation et de reproduction réservés. Projection en source publique autorisée. Vidéo cassette exclusivement réservée à un usage privé. "Le cercle de la presse" (loi du 11 mars 1957 sur la propriété littéraire et artistique). Prêt, duplication, copie intégrale ou partielle interdites. Tout contrevenant s'expose à des poursuites judiciaires.

EDV 1105  
COPYRIGHT SAM VIDEO

**AVANTAGE AUTO**

Ein Video über die Traction

Geschicht, Technik etc. und ein Interview mit dem letzten Chef der Traction-Gang !

Zu beziehen über:

**LA BOUTIQUE DU COLLECTIONNEUR**

BP 417

77309 Fontainebleau Cedex

Tel 01 60 39 69 32 Fax 01 60 39 69 37

## Ihr Spezialist für französische Oldtimer



- **Aufbereitung von historischen Rallyefahrzeugen**  
– inkl. Rallye-Instrumenten (HALDA usw.)



- **Revisionen und Reparaturen von**  
– Motoren  
– Getrieben  
– Kupplungen  
– Elektrik usw.



- **Service**



- **Totalrestaurationen**

- **Grosses Ersatzteillager**



- **Eigene Fabrikation**

- 4-Gang-Getriebe
- Lamellenkupplung
- Differentialverstärkungen usw.



## "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



## Zu verkaufen

Daniel Eberlis Reparaturbroschüre jetzt auch in Englisch !

English Version of the popular booklet

### «Citröen Traction Avant 11 & 15 CV for beginners»

Technique, Maintenance, Operation, Tinkering, Buyers Guide, Trouble Shooting by Daniel Eberli

One-to-one translation of the German version.

Over **more than 80 pages** the practical ring-booklet covers almost every field regarding the Traction!

### Prices (postage included)

Within Switzerland

Within Europe

Oversee

With bill SFr. 45.-

Prepayment (cash in an envelope)

Prepayment (Cash or Check)

Euro 40.-

Euro 45.- or US\$ 45.-

Mailing normally within 10 days. Conditions for collective orders on request.

### Orders to:

Daniel Eberli Im Chellhof 3CH-8463 Benken Tel./Fax xx41 52 319 25 17

E-Mail: [eberlid@swissonline.ch](mailto:eberlid@swissonline.ch)

# Das gibt es immer noch !

Wir reparieren sämtliche  
Kopiergeräte, Drucker, Fax & Schreibmaschinen  
vor Ort mit Garantie !

An und Verkauf von Occ. Geräten

Seit über 30 Jahren vom Fach

**Hans Brunner**

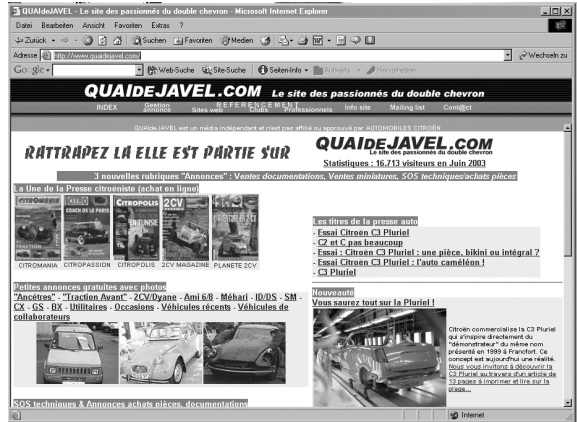
**Reparatur – Service Zürichsee**

Tel: 079 / 472 90 91 Fax: 055 / 211 17 78



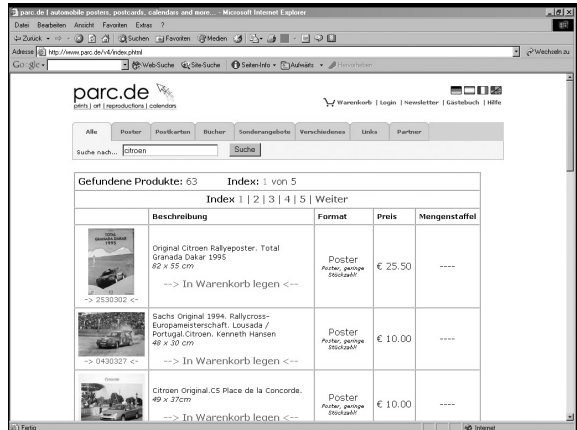
## www.quaidejavel.com

Citroen aller Jahrgänge zu verkaufen, Informationen, News und vieles mehr. Eine der grössten Seiten mit Citroën-Annoncen. Eine meiner Lieblings-Sites, insbesondere seit ich mein Traumauto dort gefunden habe...



## www.parc.de

Posters, Postkarten, Bücher etc. im Zusammenhang mit Autos und Automobilsport. Einige Angebote zu Citroën.



## www.robri.de

Originale und nachgefertigte Literatur für alle Citroën-Fahrzeuge ab Baujahr 1919. Katalog als PDF downloadbar.



## Hinterrädler-Abenteuer

### 1. Szene

Dass nicht nur die „Traction Avant's» (siehe dazu die Beiträge „Sechs Aschenbecher für einen Nichtraucher«), sondern auch die „Propulsion Arrière's» ihr Macken haben können, musste ich vor einigen Tagen erfahren. Angefangen hatte es damit, dass ich im nahen Rorbas einen Kurs hatte. Da das Wetter heiss und trocken war, schien es mir – genügend Wasservorrat vorausgesetzt – geradezu ideal, um mit „Frédèrik«, meinem offenen AC4, zu fahren.

So fuhr ich denn an diesem schönen Morgen kurz nach 7 Uhr los, das Auto vollgetankt, den Kühler bis zum Rand mit Wasser aufgefüllt. Von Benken ging's nach Marthalen, dann weiter über die Hochebene nach Alten. Danach fuhr ich zügig hinunter in's Thurtal. Bei der neuen Holzbrücke musste ich kurz anhalten um den Gegenverkehr passieren zu lassen. Anschliessend konnte ich die Brücke überqueren – und plötzlich begann Frédèrik zu stottern. Während ich mich noch wunderte, zog er auch schon wieder an und lief sauber, als ob nichts gewesen wäre. – Musste sich wohl im Schiebebetrieb verschluckt haben.

- 300 Meter später rollte er aus, als ob kein Benzin mehr im Tank wäre. Ich drückte zwei, drei Mal den Anlasser, ohne Erfolg. So stieg ich aus und öffnete die Motorhaube. Ich stellte auf den ersten Blick fest, dass der Benzinfilter sauber und voll Benzin war. Da der AC4 Fallbenzin hat, hat der Vergaser einen kleinen Knopf, mit dem man den Schwimmer nach unten drücken und damit den Vergaser fluten kann. Diesen drückte ich, und ich konnte sehen, wie im Filter Benzin nachfloss.

Ein Druck auf den Anlasser – und der Motor sprang an. Ich fuhr weiter, bis nach 500 Metern der Motor erneut stotterte. Durch Pumpen mit dem Gaspedal schaffte ich weitere 200 Meter, dann war Schluss.

Ratlos steckte ich den Kopf unter die Motorhaube. Um etwas zu versuchen, schloss ich den Benzinhahn, und nach einigen Versuchen sprang der Motor tatsächlich wieder an. Aha, zu viel Benzin! Wahrscheinlich war der Lötzinn, den wir vorne auf die Düse gelötet hatten, zumindest teilweise abgefallen, so dass das Gemisch zu fett war. Mit dosiertem Öffnen des Benzinhahns (was wunderbar während der Fahrt geht, denn dieser ist weit unten rechts im Fussraum angebracht...), schaffte ich über einen Kilometer.

Am Strassenrand griff ich zum Handy und bat meine Frau Agi, welche zum Glück an diesem Morgen frei hatte, mich abzuschleppen. Dann versucht ich, meine Kollegin, welche den Kurs organisierte, über meine Verspätung zu informieren. Interessanterweise meldete sie sich nicht. Also rief ich ins Kurslokal an, wo ich erfuhr, dass erst beinahe eine Woche später wieder ein solcher Kurs stattfand. Ein Blick in meine Agenda bestätigte mir, dass ich an diesem Tag frei hatte. (Wer, wie ich, Schicht arbeitet, kann dies sicher verstehen...) – Nun, wenigstens ein Problem weniger. Wäre noch praktisch, wenn ich wenigstens das Auto aus eigener Kraft wenden könnte, dachte ich, und drückte auf den Anlasser.

Zu meiner Überraschung sprang der Motor an. Ich wendete und machte mich auf den Weg heimwärts. Nach zwei Kilometern kam mir Agi entgegen, doch ich machte ihr mit Handzeichen deutlich, dass ich so weit wie möglich mit eigener Kraft fahren wollte.

Vor der Holzbrücke bei Alten starb die Maschine wieder ab. Ich erzählte Agi, was geschehen war. Nach zwei Minuten: Ein Druck auf den Anlasser – und der Motor sprang an. Irgendwie hatte ich vorhin das Gefühl gehabt, mit Vollgas gehe es besser, so dass

ich den Rest des Weges mit Bleifuss fuhr.

Tatsächlich kam ich ohne weitere Problem nach Hause, wo ich den Wagen direkt in die Garage fuhr.

Die Demontage des Vergasers zeigte nichts Ungewöhnliches, vor allem auch keinen Schmutz im Schwimmergehäuse. Ich blies die Schwimmernadel und die Hauptdüse durch und setzte den Vergaser wieder zusammen. Der Motor sprang beim ersten Versuch an. Ich versuchte, Peter Weber telefonisch zu erreichen, aber er war nicht an der Arbeit. So fuhr ich mit „Frédéric« nach Ossingen. Nun, Peter war nicht zu Hause, aber mein Auto lief, als ob es nie ein Problem gegeben hätte.

## 2. Szene

Am Sonntag möchte meine Tochter mit zwei Freundinnen nach Wagenhausen bei Stein am Rhein gebracht werden, wo sie eine Nacht im Zelt verbringen wollen. – Kein Problem, der AC4 hat ja hinten viel Fussraum und Wagenhausen liegt in einer Distanz, welche mit dem Veteranen gut zu erreichen ist. Allerdings – sooo gross ist der Fussraum auch wieder nicht! Zelt, drei Schlafsäcke, Kühlbox, Fototaschen, Wasserkarister – da kommt einiges zusammen!



Ich entschliesse mich, meinen Koffer, in dem eine Woldecke, ein Schirm und ein Werkzeugkoffer eingepackt ist (der AC4 Torpédo hat ja keinen Kofferraum!), zu Hause zu lassen. – Bei 32° braucht man nun wirklich keine Woldecke!

Wir geniessen die Fahrt nach Wagenhausen und laden die Mädchen und ihr Gepäck aus. Dann fahren wir weiter Richtung Winterthur, wo wir in Seuzach meine Mutter im Altersheim besuchen wollen.

Beim Bahnhof Thalheim klingelt plötzlich mein Handy. Peter Weber – er tönt so, als sässe er direkt in einer Handorgel – meldet sich. Er ist an einem Familienfest und hat gesehen, wie wir vorbei gefahren sind. Wir könnten doch noch zusammen in einer Besenbeiz etwas zu uns nehmen, meint er. Wir finden dies eine gute Idee und verabreden uns mit ihm.

In Seuzach fülle ich zwei Liter Kühlerwasser nach, da der Kühler und vor allem auch die Wasserpumpe leckt. (Die Reparatur ist für den nächsten Winter vorgesehen!) Die Rückfahrt zum Farhof bei Ossingen, wo die Besenbeiz steht, verläuft ereignislos.

Wir parkieren das Auto publikumswirksam vor der Beiz, im Schatten und relativ schräg am Abhang. Wir bestellen uns etwas zu trinken und warten auf Peter. Nach einer Dreiviertelstunde knurrt unser Magen so laut, dass wir uns das Essen bestellen. Ich erreiche Peter am Telefon – er sei festgehalten worden. So geniessen Agi und ich das Nachtessen eben alleine.

Nach dem Essen rufe ich Peter nochmals an, um ihm mitzuteilen, dass wir fertig sind und nach Hause fahren. Wir bezahlen unsere Rechnung, und setzen uns ins Auto, genau

beobachtet von Dutzenden von Augen der zahlreichen Gäste.

Ein Druck auf den Anlasser – „Frédéric» springt nicht an. Ich versuche es mehrfach, doch der Motor will nicht feuern. Ich steige aus, stecke ratlos meinen Kopf unter die Kühlerhaube, flüte den Vergaser und rüttle an den Kerzensteckern. Dann schliesse ich die Haube wieder. Ich steige ein, drücke den Starter – und beim vierten Versuch springt der Motor an! Das Publikum applaudiert begeistert. Mit roten Ohren fahre ich an: Wenn die wüsten, dass ich keine Ahnung hatte!

- Zwei Kilometer später – glücklicherweise ausser Sichtweite der Besenbeiz – stehen wir am Strassenrand. Während ich erneut den Kopf unter die Haube stecke, hält ein Motorradfahrer an und fragt, ob er helfen kann. Ich gebe zur Antwort. „Eigentlich nicht, ich habe keine Ahnung, woran es liegen könnte». Der Moto Guzzi-Fahrer zieht den Helm aus, und wir kommen in's Gespräch. Wenigstens hat er einen passenden Schlüssel für meine Kerzen bei sich. Ich baue die vorderste Kerze aus – sie ist völlig trocken, was auf ein Vergaserproblem hindeutet. Trotz des hellen Sonnenlichts stelle ich jedoch wenig später fest, dass kein Zündfunke zu sehen ist. Nach meinen Überlegungen müsste der Zündverteiler mit dem Unterbrecher in Ordnung sein. Die Teile waren noch nicht lange benutzt. Auch die Zündspule scheint mir OK zu sein.

Vor meinem geistigen Auge betrachte ich das Schaltschema des AC4. Ob vielleicht das Zündschloss??? Ich halte meinen Kopf unter das Armaturenbrett, doch neben dem hellen Gegenlicht ist es da so dunkel, dass ich kaum etwas erkennen kann. Mit der Hand verfolge ich die Leitungen – und spüre plötzlich, dass eines der Kabel lose ist! Ich lege es vorsichtig auf das zuführende Kabel, drücke den Anlasserknopf – und der Motor springt sofort an!

Ich bedanke mich beim Motorradfahrer für seine freundliche Unterstützung. Wir fahren los – und kommen wider Erwarten ohne weiteren Halt nach Hause. Dort muss ich den Motor abwürgen, da das Zündschloss wirkungslos ist. Mit Hilfe einer Taschenlampe führe ich das Kabel wieder in die entsprechende Öffnung, ziehe die Schraube an – und das Problem ist gelöst!

### 3. Szene

Am Mittwochabend war Clubhöck angesagt. Das Wetter nach wie vor sommerlich warm – geradezu ideal für eine Abendausfahrt mit „Frédéric». Jarek Stepien aus Polen ist zu Besuch, und so fahren wir zwei in der Abendsonne Richtung Winterthur. Da der AC4 kein Auto für die Autobahn ist, müssen wir durch die Stadt hindurch, um nach Illnau zu gelangen. Nicht ohne Stolz darf ich festhalten, dass bis Winterthur beim Wechsel der



unsynchronisierten Gänge kein einziges Mal ein Kratzen zu hören war. Im Stadtverkehr war es etwas schwieriger, ich liess mich hin und wieder hetzen, worauf prompt die akus-

tische Quittung vom Getriebe zu vernehmen war. Wir erreichten das Stammlokal nach einer knappen Stunde und genossen das Zusammensein mit Gleichgesinnten.

Nachts um halb elf machten wir uns auf den Rückweg. Noch immer war es angenehm mild, und wir freuten uns auf die Fahrt. Ich war positiv überrascht vom guten Licht, welche die alten Lampen mit 35 Watt Birnen hergaben. „Frédéric» lief wie eine Nähmaschine.

Im Waldstück zwischen Hettlingen und Henggart fuhr ich besonders aufmerksam, um nicht überrascht zu werden, falls plötzlich Wild die Strasse überqueren sollte. Was mich dann aber bei der Autobahnbrücke bei Henggart voll in die Eisen treten liess, war nicht ein Fuchs oder ein Reh, sondern ein riesiger Bernhardiner, der sich dort auf der Fahrbahn tummelte. Aus mehr als 60 km/h brachte ich den alten Wagen mit laut quietschenden Reifen zum Stehen, wobei ich die Bremse stotternd betätigte, um das Fahrzeug auf der Spur zu halten. Kaum stand „Frédéric», trottete das Riesenvieh gemütlich davon.

Dann, beim Kreisel beim Autohaus Citroën Nord, fällt plötzlich der Zeiger beim Verlassen des Kreisels wieder zurück, das Licht verlöscht – und eine Sekunde später ist alles wieder normal. „Vorgezogene Geisterstunde?» frage ich mich.



Von Andelfingen Richtung Schaffhausen war die Autostrasse A4 wegen Wartungsarbeiten gesperrt, so dass der gesamte Verkehr über die Kantonsstrasse geführt werden musste. Und mitten drin unser AC4! Es ist schon erstaunlich, wie viele Leute nachts um halb zwölf noch unterwegs sind!

Kurz nach dem Autobahnzufahrt Örlingen verlöscht ohne Vorwarnung das Licht an meinem Auto. Anhalten auf freiem Feld scheint mir zu gefährlich, so dass ich mich entschliesse, bis ins Dorf weiter zu fahren. Der Fahrer hinter mir macht mich mit der Lichthupe darauf aufmerksam, dass meine Rücklichter nicht brennen. Da ich nicht darauf reagiere, löscht er seine Schein-



werfer ganz. Zwar können wir nun den ganzen Sternenhimmel über uns bewundern, aber von der Strasse können wir kaum mehr etwas sehen! Astro-Navigation ist auf einer zweitklassigen Kantonsstrasse doch ein wenig präzises Verfahren. Zum Glück setzt beim Gegenverkehr keiner zum Überholen an!

In Örlingen finde ich ein Plätzchen zum Anhalten, gleich neben einer Strassenlampe. Noch während ich die Taschenlampe, die ich sicherheitshalber eingepackt hatte, hervor suche, überlege ich mir, wo das Problem liegen könnte. Das Schaltschema des AC4 ist extrem einfach, was dementsprechend die Möglichkeiten für eine Störung reduziert. Da ausser der Zündung die gesamte Elektrik ausgefallen war, kam lediglich eine Leitung zwischen dem Zündschloss und einem Verteiler in Frage. Tatsächlich war eine Schraube am Verteilersteg an der Spritzwand lose. Ich zog sie fest, und kaum drei Minuten nach dem Anhalten waren wir wieder flott und schafften die restlichen paar Kilometer in kurzer Zeit.

- Macht schon Spass, so eine sommerliche Abendausfahrt im offenen Auto!

Daniel Eberli



## Spontanes Hinterradtreffen

nachdem ich am Freitag meinen AC4 vorgeführt und zugelassen hatte, kam es am Sonntagnachmittag zu einem spontanen kantonalen Hinterradtreffen. Peter Weber (B12), Hanspeter Rubitschon (C4 Limousine) und Eberli's AC4 Torpédo trafen sich bei Silvia & Ruedi Jutz (5CV Trèfle). Zwar blieb ihr Auto in der Garage, doch bewirteten sie uns köstlich - und halfen aus mit Büchsen, um das Kühlerwasser, welches aus einem Schmiernippel der Wasserpumpe meines AC4 trat, aufzufangen.

Die Ausfahrt war ein Genuss....

Daniel Eberli



# VERANSTALTUNG

## Teilemarkt Soultzmatt (bei Colmar)

Am 26./27. April 2003 fand in Soultzmatt der vom Club de véhicules anciens d'alsace - Mulhouse organisierte Teilemarkt statt. Da ich für meinen 2CV „dringend“ ein paar Teile brauchte und in Fribourg überhaupt nicht fündig wurde, beschloss ich, mich ins nahe Ausland zu begeben. Mit dem C3 war die Strecke in weniger als einer Stunde geschafft. In Soultzmatt angekommen war bereits der ganze Platz mit Old- und Youngtimern verschiedenster Marken besetzt. Man merkte auch schon hier den Unterschied zu einem Teilemarkt in der Schweiz. Kein Mensch interessierte sich für eine Parkordnung, abgestellt wurde dort, wo es Platz hatte selbst wenn es auf der Strasse war. Nebst dem Aussengelände wo sich auch war der Gemeindesaal gefüllt mit Händlern, die meisten davon Private. Einige unserer Clubmitglieder waren zwischen den Ständen erkennbar, einer davon (E.M.) stürzten sich auf die zuhauf vorhanden Panhard-Teile und -autos. Nebst einem wunderschönen AML 6 der aber leider trotz Kniefall unverkäuflich blieb fand ich tatsächlich die mir fehlenden Zusatzscheinwerfer für den 2CV.

Die Atmosphäre war locker und freundlich, die Preise vernünftig und das Angebot insbesondere für französische Autos umfangreicher als in Fribourg. Ich wurde ein wenig an die Anfänge des OTM's in Burgdorf erinnert, wo alles noch ein wenig unprofessioneller und weniger hektisch war, dafür aber irgendwie sympathischer und mit viel Charme. Ich werde mir den Termin für nächstes Jahr vormerken !

André Baumann





Panhard, in allen Farben, Grö-  
ßen, Ausführungen...



Ist der lang, Mann !



Ein U23 von 1948 im Einsatz  
für das Hotel „Saint Nicolas“ in  
Riquewihr



11C Commercial von 1939

## Gewichtsverteilung ganz einfach

Die Formel von Ian McDermott ist exakt richtig, jedoch für die praktische Anwendung viel zu kompliziert. Man findet aus den Gleichgewichtsbedingungen folgende einfache Formel:

$$R = \left[ S - \frac{P}{2} \right] \cdot \frac{w}{r}$$

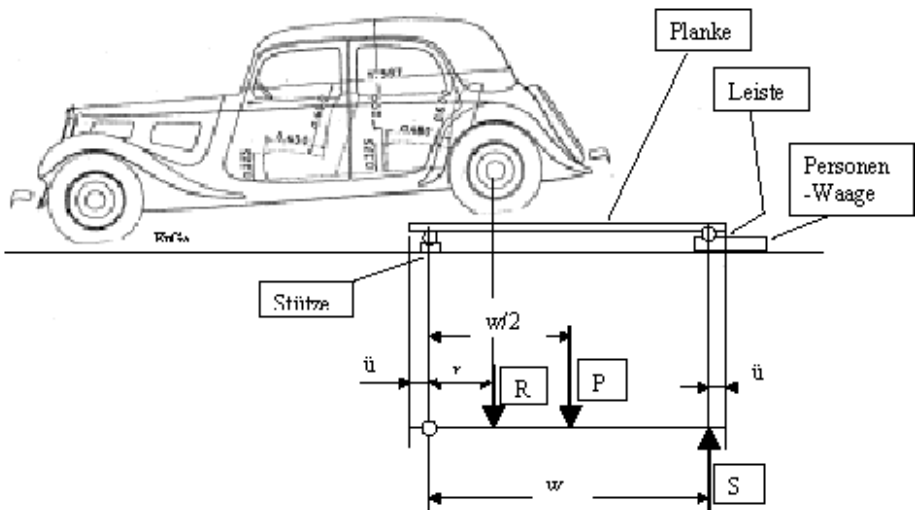
Diese einfache Formel enthält nur drei Gewichte (Kräfte) und zwei Längen. Sie ist daher zum Arbeiten viel bequemer. Die Australierformel enthält vier mal ein Gewicht und 12 mal eine Länge. Durch algebraische Umformungen lässt sich die Australierformel auch in obige einfache Form bringen. Die beiden Formeln sind physikalisch und mathematisch identisch.

- R (kg) Gesuchte Radaufstandskraft = durch dieses Rad abgestütztes Gewicht
- P (kg) Gewicht der homogenen Planke mit Schwerpunkt in Plankenmitte
- S (kg) Anzeige der Waage
- w (mm) Stützenabstand = Abstand der Stütze von Mitte Leiste auf der Waage
- r (mm) Abstand des Radaufstandpunktes von der Stütze
- ü Überstand der Planke muss bei Stütze und bei Waage gleich sein  
(wird bei der Australierformel auch vorausgesetzt)

Spezialfall:  $r = \frac{w}{2}$  Das Rad steht mittig zwischen Stütze und Waage.

$R = 2 \cdot S - P$  Dann wird die Formel noch einfacher, ist aber nur für Autos bis ca. 700 kg mit einer Personenwaage realisierbar.

Kurt Gasser



## Sechs Aschenbecher für einen Nichtraucher (Teil 1)

Die Revision eines 15/Six-Motors

Schon seit längerer Zeit litt ich – besonders bei sommerlichen Temperaturen – an Schweissausbrüchen, erhöhtem Puls und Atemlosigkeit. Mit der Zeit gesellten sich dann Schlafstörungen dazu. Alle bekannten Hausmittel nützten nichts, so dass ich beschloss, das Problem gründlich anzugehen. Da ich (beinahe) alles selber mache, verzichtete ich auf die Konsultation eines Arztes, sondern begann Mitte Januar mit meiner eigenen Therapie.

Die eine Ursache meines fehlenden körperlichen Wohlbefindens fand ich in Form eines kleinen Zeigers in einem runden Instrumentes unter dem Armaturenbrett meines 15/Six: Der Öldruckanzeige. Bei kaltem Motor befand er sich im Normalbereich auf der rechten Seite und zeigte über 4 kg, mit steigender Öltemperatur sank er jedoch kontinuierlich ab. Nun ist dies bis zu einem gewissen Mass normal, denn warmes Öl wird dünnflüssiger, fliesst also leichter durch die Leitungen und Lager, aber bei meinem Auto war der Druckabfall so gross, dass der Zeiger bei 60 km/h im dritten Gang oft unter die 2 kg-Marke fiel. Auch die Kontrolllampe für den Öldruck leuchtete häufig bei tiefen Drehzahlen. Die einfachste Lösung wäre wohl das Entfernen des Instruments und der Öldrucklampe gewesen...

Die zweite Ursache vermutete ich in der Tatsache, dass das Ölniveau in meinem Motor nicht konstant blieb, sondern stieg. – Ich hatte Wasser im Öl, und dies nicht wenig. Dies ging so weit, dass ich zwei oder drei Mal die Ölablassschraube heraus drehte, um Wasser abzulassen! (Wasser ist bekanntlich schwerer als Öl und sammelt sich deshalb im unteren Teil der Ölwanne, wenn der Wagen einige Zeit steht.)

Vor bald zwei Jahren hatte ich den Zylinderkopf meines Six revidieren lassen, da die Kipphebelwelle zu viel Spiel aufwies, und bei dieser Gelegenheit gehärtete Ventilsitze zum Betrieb mit bleifreiem Benzin einbauen lassen. Bei der Montage des Kopfes hatte ich festgestellt, dass die Laufbüchsen kaum überstanden.

(Bekanntlich sind die Traction-Motoren – sowohl der 4, als auch der 6-Zylinder – mit sogenannten nassen Büchsen ausgestattet. Die Zylinder sind also nicht aus dem Vollen gefräst, sondern es sind einzelne Rohre in den Motorblock gestellt, was eine allfällige Reparatur sehr erleichtert. Unter den Büchsen liegt eine Dichtung, die Fussdichtung, gegen oben liegt die Zylinderkopf-Dichtung auf. Mit der Dicke der Fussdichtung wird dafür gesorgt, dass die Büchsen oben leicht vorstehen, damit die Kopfdichtung auch richtig angepresst wird.)

Um den oben genannten Mangel zu korrigieren, muss man die Büchsen ausbauen, was nur möglich ist, wenn die Kolben ausgebaut sind. Dies wiederum verlangt nach dem Ausbau der Ölwanne. Beim Six-Motor (übrigens auch bei 11-er Motoren mit der Alu-Ölwanne des ID/DS) ist es nicht möglich, bei eingebautem Motor die Ölwanne zu demontieren. Ich hatte damals beschlossen, es zu riskieren und den Motor trotzdem zusammen gebaut. Als Do-it-yourself'er riskierte ich damit lediglich eine Zylinderkopf-Dichtung. Nun, die Erfahrung zeigt, dass ich diese verpokert habe... Für mich als Bastler keine grössere Sache, ein Garagist hätte dies bei einem Kunden natürlich nicht riskieren dürfen.

Mitte Januar begann ich mit dem Ausbauen des Motors. Mit Hilfe eines Kollegen demontierte ich die Motorhaube. (Alleine geht's kaum ohne Kratzer!) Ich entleerte die

Ölwanne und das Getriebe, dann kappte ich alle mechanischen und elektrischen Verbindungen (Schaltgestänge, Gasgestänge, Choke- und Anlasserzug, Zündverstellung, Tachosaite, Benzinleitung und elektrische Anschlüsse. In dieser Zeit liess ich die Kühlflüssigkeit auslaufen. Um Beschädigungen vorzubeugen, entfernte ich auch den Zündverteiler und die Benzinpumpe.

Keine Probleme bis hierher, nicht zuletzt dank meiner gut eingerichteten Werkstatt. Dem

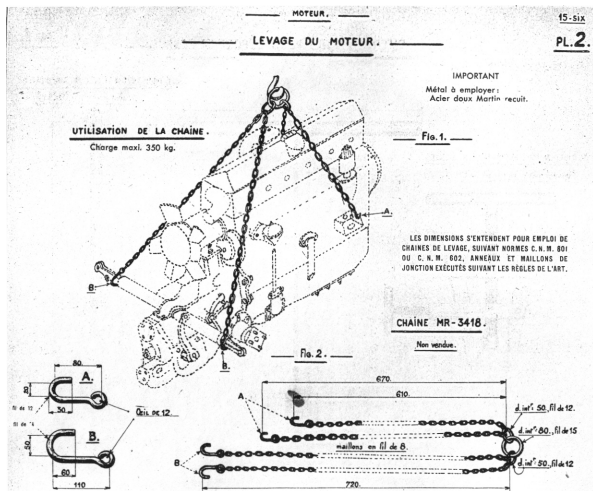
Werkstatt-Handbuch hatte ich entnommen, dass die Kotflügel für die Demontage des Six-Motors entfernt werden müssen. (Ist übrigens auch beim 4-Zylinder keine schlechte Idee. Es geht ja schnell, man kommt besser hinzu und die Gefahr von Beschädigungen wird verringert.) Nun ist der Six-Familiale an sich ja nicht gerade ein Kleinwagen. Der Platzbedarf steigt aber exponentiell, wenn man ihn noch zerlegt. – Ich habe schliesslich nach dem Ausbau des Motors die Kotflügel wieder mit je zwei Schrauben ans Auto gehängt, nur damit sie aus dem Weg waren...

Kühlerausbau, Entfernen der Schlauchverbindungen zur Heizung und Lösen der Auspuffrohre beim Krümmer folgten. Schliesslich entfernte ich die Muttern der inneren Kreuzgelenke. Ich entfernte die Schrauben der Bibax (Dämpferteile der Antriebswellen), doch sie liessen sich nicht teilen. Ich investierte allerdings nicht viel Zeit, sondern liess es dabei bewenden.

Eine Kontrolle ergab, dass ich das Kupplungsseil vergessen hatte. Dann löste ich die Muttern der Motoraufhängung vorne und hinten. Um zu vermeiden, dass die Auspuffrohre nach unten hingen und am Boden schleiften, fixierte ich sie mit einer Schnur.

Nun ging's ans Grobe: Beim Dorfschmied entlieh ich mir eine grosse, schwere Kettenspinne mit vier Beinen. Hinten konnte ich sie bei der Motoraufhängung einhängen, vorne bei der Querstange, an welcher das Getriebe befestigt ist. (Ich habe mir sagen lassen, der Motor wiege mit dem Getriebe über 300 kg. Einen genauen Wert habe ich bislang noch nicht gefunden.) Mit meinem 1.5 Tonnen Kettenzug hob ich den Motor hinten aus den Bolzen, zog ihn leicht nach vorne und fädelte die Aufhängung vorne aus den horizontalen Bolzen. Für das Ausfädeln der Kreuzgelenke musste ich einige Male in die Grube steigen, aber grössere Probleme hatte ich damit nicht.

Schlussendlich hing der Motor sauber am Haken, ich konnte das Auto etwas zurückschieben, dann war er frei. Der 6-Zylinder-Reihenmotor ist bereits in eingebautem Zustand ein imposanter Anblick, aber ausgebaut mit angeflanschem Getriebe wird man buchstäblich erschlagen! Ich musste feststellen, dass es nicht möglich ist, die Ölwanne





zu demontieren, wenn Motor und Getriebe nicht getrennt sind. Da beim Six das Differential teilweise unter dem Motor plaziert ist, reicht der vorhandene Platz nicht, um mit der Wanne auszufahren. Also entfernte ich das Getriebe. Dies gab mir Gelegenheit eine konstruktive Besonderheit des 15/Six kennen zu lernen: Das Getriebe hat drei Ebenen. Die oberste Welle ist die Verlängerung der Kurbelwelle. Sie geht durch die Kupplung hindurch und endet vorne im Rohr für die Kurbel. Sie dient lediglich dazu, den Kraftfluss eine Ebene tiefer zu bringen. Diese Welle ist mit einem simplen Spannring festgehalten und kann nach der Demontage des Rohrs nach vorne herausgezogen werden.

Zur Demontage des Getriebes und des Zylinderkopfes stellte ich den Motor auf zwei Balkenstücke auf den Boden, liess aber zur Sicherheit die Kette eingehängt. Danach befestigte ich die vorderen Ketten an den

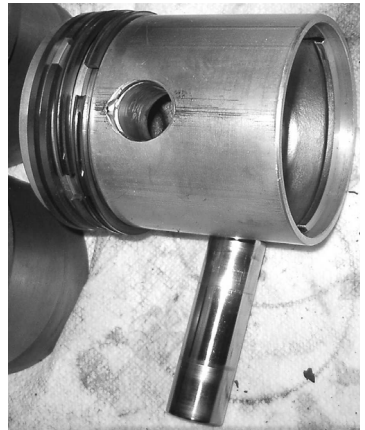
Schrauben, welche vorher das Getriebe festgehalten hatten und hob ich ihn wieder an. Es folgte die Demontage der Ölwanne. Schliesslich löste ich die Pleuellager und schob Kolben für Kolben nach oben aus dem Motor, wobei ich darauf achtete, dass die einzelnen Teile wieder so zusammen kamen, wie sie vorher eingebaut gewesen waren. Die Pleuel waren bereits mit Bohrpunkten bezeichnet, die Kolben und die Büchsen beschriftete ich mit einem wasserfesten Filzschreiber.

Eine visuelle Kontrolle ergab, dass drei der sechs Kolben Kratzspuren aufwiesen. Besonders die Kolben 1 und 6 wiesen im Bereiche des Kolbenbolzens interessante Schäden auf. Später kam ich im Gespräch mit Fachleuten zum Schluss, dass es sich um Überhitzungsschäden handeln musste. Dementsprechend waren auch drei Laufbüchsen zerkratzt.

Im Inneren des Motorblocks gab es besonders in den Ecken einiges an Ablagerungen, glitschigen Schlamm bestehend aus Wasser-Öl-Gemisch. Ich hängte den Motor über eine grosse Wanne und wusch ihn mit Dieselöl aus.

Zum Reinigen und Schleifen der Sitze der Büchsen nahm ich einen alten Zylinder, klemmte ein Stück Holz als Griff hinein, strich die untere Fläche mit Ventilschleifpaste ein und drehte nun mein „Werkzeug“ in den Löchern.

In dieser Phase fühlte ich mich etwas unsicher und überfordert. Ich brauchte einige Zeit, bis ich mir über das weitere Vorgehen im Klaren war. Mein E-Mail-Kontakt mit einem holländischen 15/Six-Besitzer sowie Diskussionen mit Clubkollegen halfen mir sehr, mich





zu entscheiden. Ich entschloss mich, alle Büchsen und Kolben zu ersetzen. Ich prüfte die Ölpumpe gemäss den Vorgaben des Werkstatt-Handbuches und stellte fest, dass sie in gutem Zustand war. Durch Drehen der entsprechenden Schraube gelang es mir, den Druck zu erhöhen.



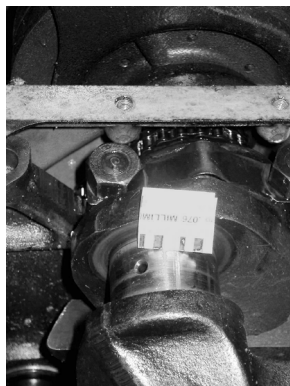
Vor dem Einbau der neuen Büchsen prüfte ich das Spiel der Pleuellager, indem ich die Pleuel auf montierte, dass sie unten aus dem Motorblock hingen. Durch Kippen und Anheben bekam ich das Gefühl, dass das Spiel wohl über der Toleranz lag. Ich stellte auch ein gewisses Längsspiel an der Kurbelwelle fest.

Unter tatkräftiger Mithilfe meines Nachbarn stellten wir den Block umgekehrt auf zwei massive Böcke, so dass ich die Kurbelwelle besser inspizieren konnte.

Von Peter Weber bekam ich eine spezielle Kunststoffschnur, welche mir das genaue Messen des Spiels erlaubte. Ein Stück dieser Wachs-ähnlichen Schnur wird in das Lager eingelegt. Wird das Lager mit dem vorgeschriebenen Drehmoment festgezogen, wird die Schnur flachgedrückt, je nach Spiel mehr oder weniger. In meinem Fall war der Abdruck nur schmal, das Spiel also viel zu gross.

Zuerst überlegte ich mir, das Spiel durch die Verwendung von grösseren Lagerschalen auszugleichen, nicht zuletzt deshalb, weil das Zylinderschleifwerk, welches vor zwei Jahren meinen Zylinderkopf überarbeitet hatte, überlastet war. Schliesslich konnte mir ein Clubkollege eine gute Adresse in Zürich nennen, und ich brachte den Block dorthin.

Die Wasserpumpe klang so, als ob das Lager defekt sei. Die Zerlegung bei einem der Clubgaragisten ergab, dass das Flügelrad einen tiefen Bruch aufwies. Eine Komplettüberholung drängte sich auf.

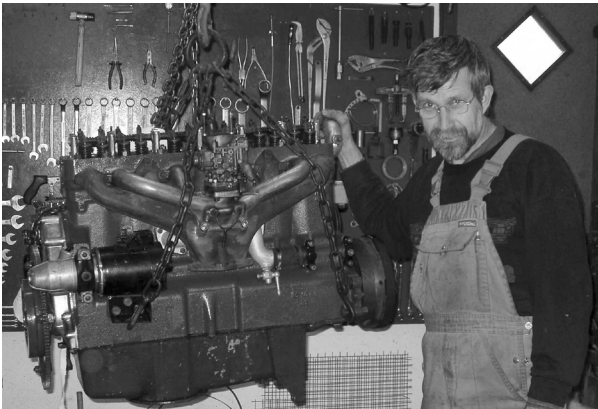


Nun folgte eine mehrwöchige Pause. Ich nutzte die Zeit, um einen kleinen Magneten in die Ölablassschraube des Motors zu kleben. Dieser sollte allfällige Metallspäne und Abrieb festhalten, damit sie nicht im Ölkreislauf blieben. Zudem klebte ich die Mutter der Schraube, welche das Sieb an der Ölpumpe festhält, fest. Damit sollte es

nötigenfalls möglich sein, das Sieb durch das Kontrollloch zu entfernen, ohne die Ölwanne zu entfernen – was ja bekanntlich den Ausbau des Motors nötig macht.

Nach etwa einem Monat musste der Zylinderschleifer erfahren, dass keine Lagerschalen in der Dicke erhältlich waren, welche notwendig gewesen wäre für meinen Motor, da die Kurbelwelle bereits auf das Minimum abgeschliffen war. Glücklicherweise konnte Albert Schorta eine Kurbelwelle anbieten von einem Motor, bei dem ein Pleuel durch das Gehäuse gestossen worden war.

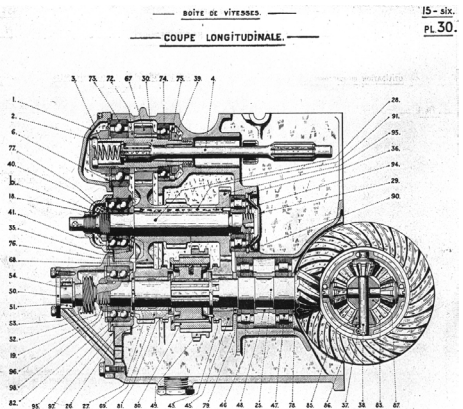
Der Zylinderschleifer stellte fest, dass sie mit 4½ mm erheblich verkrümmt war, doch er konnte sie wieder richten. Die Zapfen waren anscheinend noch nie nachgeschliffen worden, so dass es kein Problem war, diese auf das nächste Mass der Lagerschalen einzuschleifen. Motor und Zylinderkopf wurden plangeschliffen, Steuerkette ersetzt, Ventile geprüft, Kurbelwelle, Büchsen, Kolben und Kopf montiert und die Ventile eingestellt, so dass ich den Motor praktisch splintfertig wieder bekam.



Zu Hause baute ich die Ölpumpe wieder ein, wobei ich auf die richtige Position des Schlitzes achtete, weil sonst die Einstellung der Zündung zum Problem wird. Dann montierte ich die Ölwanne und baute Motor und Getriebe wieder zusammen, nachdem ich die Kupplung überprüft hatte. – Ich war froh, dass ich das Getriebe mit dem Flaschenzug anheben konnte, denn auch dieses allein hat ein erhebliches

Gewicht. Ein Garagist hätte wohl die Mitnehmerscheibe der Kupplung ersetzt, aber da der Ersatz beim Six für mich mit relativ wenig Aufwand möglich ist und die Kupplung bei meinem Fahrstil sicher noch einige Jahre hält, habe ich auf den Austausch verzichtet. (Beim 11-er muss zum Wechseln der Kupplung das Getriebe – oder einfacher Motor und Getriebe - ausgebaut werden, beim Six muss nur der Kühler raus.) Dann brachte ich die Ölwanne wieder an, wobei ich die Dichtflächen mit einem speziellen Dichtungsmaterial einstrich.

Den Versuch, den Spanning bei der obersten Getriebewelle mit einer Zange zu montieren, gab ich schnell auf. – Keine Chance! Ich fabrizierte mir ein Spezialwerkzeug, indem ich mit dem Winkelschleifer einen Schlitz in ein Rohr von der Dicke der Kurbel fräste. Dieses erlaubte mir, die Feder hinter dem Ring zusammen zu drücken und gleichzeitig den Spanning in das Getriebe zu schieben. Als er in



die Nut schnappte, war dies erledigt, es fehlte nur noch das Rohr für die Kurbel. Auch hier dichtete ich die Trennflächen ab.

Weil es bequemer zum Arbeiten war, brachte ich den Ansaug- und den Auspuffflansch an, bevor ich den Motor wieder einbaute. Allerdings musste ich feststellen, dass bei einer der Schrauben, welche die beiden Teile zusammenhalten, ein Stück ausgebrochen war. Zudem musste ich überall neue Gewinde schneiden. – Der Auspuffkrümmer ist eine bekannte Schwachstelle beim Six. – Ein neuer ist nicht billig, der Austausch kann aber problemlos ohne zusätzlichen Aufwand vollzogen werden. Ich fertigte zwei neue Bleche für die Trennfläche, dann dichtete ich alle Verbindungsstellen und Trennflächen zusätzlich zu den „normalen“ Dichtungen mit Coltongum. – Mal sehen, wie lange das hält. (Am Teilemarkt in Lyon habe ich gesehen, dass inzwischen sogar ein zweigeteilter Auspuffkrümmer angeboten wird, welcher bei der Trennfläche keine Öffnung mehr hat. Ich kann mir vorstellen, dass es damit viel weniger zur Rissbildung kommt.)



Nun war der Motor bereit zum Wiedereinbau. Dafür mussten natürlich die Kotflügel wieder entfernt werden. Dank meiner Garage-Einrichtung mit Laufkatze und Grube flutschte der Motor so schön an seinen Platz, dass ich sogar vergass die Kreuzgelenke einzufädeln und ihn nochmals anheben musste. Die Büchsen an der Stange, welche die vordere Motoraufhängung bildete, zeigten sich etwas widerspenstig. Schliesslich stützte ich das Getriebe mit dem Wagenheber, löste die Kupplungsabdeckung, welche auch die oben genannte Stange festhält, und montierte zuerst die Stange am Fahrzeug und brachte erst danach den Deckel wieder an. – Es scheint mir, dies wäre ein Verfahren,

welches man bereits beim Ausbauen praktizieren könnte.

Das Anbringen der Verbindungen war kein Problem. Etwas einfacher wär's vielleicht noch gewesen, wenn ich die Kabel für die Öldruck-Anzeige (Instrument und Kontrolllampe) vor dem Lösen angeschrieben hätte...

Die Auspuffrohre wollten einfach nicht auf den Flansch passen, bis ich feststellte, dass eines der Löcher nicht genau gebohrt war. Nun wusste ich, weshalb dort eine dünnere Schraube und eine Mutter verwendet worden waren...

Schaltgestänge, Kupplungsseil, Tachosaiten, Vergaseranschlüsse, Kabel etc. brachte ich der Reihe nach wieder an.

Bevor ich den Kühler montierte, füllte ich das Getriebeöl ein. – Es ging so am Besten. Dann kamen Kühler, Kühlergrill und Kotflügel. Den Zylinderkopf-Deckel liess ich weg, bis ich mit einer Stichprobe das





Ventilspiel überprüft hatte.

Noch warte ich auf die Wasserpumpe, welche ich noch nicht zurück erhalten habe. Öl und Wasser nicht vergessen, Haube montieren – und dann ein Testlauf. Vor der 1. Probefahrt muss ich allerdings den Wagen noch einlösen, da ich ihn über den Winter abgemeldet hatte.

Kosten:

1 Satz neue Kolben und Büchsen, 1 Satz Lagerschalen	Fr. 900.-
Zylinderschleifwerk	Fr. 2200.-
Kurbelwelle (inkl. Transportkosten)	Fr. 400.-
Dichtungen und Kleinmaterial	Fr. 300.-
Wasserpumpe	?

Dass eine so umfangreiche Revision des 6-Zylinder-Motors für knapp über 4000.- möglich war, liegt zu einem grossen Teil am günstigen Preis des Schleifwerks. Trotzdem bin ich überzeugt, dass gute Arbeit geleistet wurde. Auf der Arbeit des Schleifwerks wird ein halbes Jahr Garantie zugesichert. Auf Anfrage gebe ich gerne die Adresse weiter. Zu berücksichtigen ist auch, dass der Zylinderkopf vor nur zwei Jahren überholt worden ist. Diese Kosten sind hier nicht inbegriffen. Dass im übrigen erhebliche Eigenleistungen erbracht worden sind, geht aus dem vorliegenden Bericht hervor. Selbstverständlich wird es nach 4 bis 500 km nötig sein, die Zylinderkopfschrauben nachzuziehen und die Ventile einzustellen.

Damit werden bei mir die Schweissausbrüche und der erhöhte Puls wohl markant zurück gehen und auch die Schlafstörungen dürften seltener werden. Und die 6 alten Kolben? Die geben hübsche Aschenbecher ab. – Eigentlich schade, dass ich nicht rauche!

## Die Probefahrt

Seit dem November hatte ich meinen Six beim Strassenverkehrsamt abgemeldet. Da der Motor ausgebaut war, wäre auch ein Ausflug bei mildem Wetter nicht möglich gewesen, und so ein 3-Liter-Wagen schlägt doch ganz schön zu Buche, was Versicherung und Steuern betrifft.

Im Laufe der 2. April-Woche hatte ich per Post von einem unserer Garagisten eine revidierte Wasserpumpe erhalten und sie sogleich eingebaut. Ich hatte Kühlerwasser eingefüllt und den Motor laufen lassen. Er lief schön rund, keinerlei Probleme. Auch die Fahrt 5 Meter aus der Garage heraus und wieder zurück ergab ein gutes Gefühl.

Am Freitag 11. April löste ich den Wagen wieder ein. Bedingt durch den Zuwachs in meinem Fahrzeugpark im vergangenen Spätherbst (AC4), löste ich ein neues Kontrollschild. Am Samstag fand dann die erste Probefahrt statt. – Bereits nach rund 100 Metern zeigte sich das erste Problem: Ich konnte nicht in den zweiten Gang schalten! Ich legte einfach den dritten ein, und das ging. Mir war sofort klar, dass dies eine einfache Sache war: Durch den Aus- und Einbau des Motors stimmte das Schaltgestänge nicht mehr. Vielleicht steht der Motor ganz leicht anders, vielleicht hatte ich die beiden Stangen

verwechselt. Ich hielt den Wagen bei der nächsten Gelegenheit an und stellte das Gestänge ein.

Danach folgte eine Runde durch das Zürcher Weinland: Benken – Rudöltingen – Marthalen – Benken. Der Motor lief seidig, hatte Kraft – und machte ganz einfach Freude. Der Auspuff blubberte etwas zu laut, aber ich wusste, dass der Topf an zwei, drei Stellen recht dünn war. (Um es mal so zu nennen...)

Nach der etwa 8 Kilometer langen Fahrt war klar: Das Auto war OK. Kein Grund, am Abend für den Besuch der Aufführung der „Cheernagelbüüni Bachenbülach“ mit Kollegen der Theatergruppe Benken mit zwei Autos zu fahren. – Wofür hat man schliesslich einen „Familiale“?

Begeistert lassen sich die Freunde chauffieren. Beim Bahnhof Marthalen steigt die letzte der Kolleginnen ins Auto, und ich fahre los. Einen Kilometer weiter – was ist das? Einen Moment lang denke ich, ausser mir hat niemand etwas bemerkt, dann ist es nicht mehr zu überhören: Der Wagen schiesst und schüttelt, dass an eine Weiterfahrt nicht zu denken ist. Ich halte an, reisse links die Motorhaube auf. – Ein kurzer Blick: Alle Kerzenstecker an ihrem Platz. Motorhaube rechts – kein offensichtlicher Schaden, aber es klingt irgendwie komisch. – Immerhin beruhigt es, dass der Motor keine Flüssigkeit verliert. Ich schliesse die Haube wieder, wende und quäle das Auto zurück zur Wohnung der Kollegin, wo wir mit ihrem Auto meinen Alltagswagen holen und nach Bachenbülach hetzen. Gerade rechtzeitig zum Theaterbeginn treffen wir dort ein.

Zwar ist das Stück „Zäh grüeni Fläschli“ amüsant und ausgezeichnet inmitten einer wahrhaft meisterlichen Kulisse gespielt, dennoch wandern meine Gedanken immer wieder zurück zu meinem Auto. Ich rechne mir aus, dass der Kilometerpreis wohl das Niveau für einen Privatjet übertrifft, wenn der Motor 12 Kilometer nach der Revision bereits wieder fällig ist. Vor meinem geistigen Auge erstelle ich eine Tabelle, in der ich mir überlege, ob bei den möglichen Ursachen die Auswirkungen mit meinen Beobachtungen (Leistungsverlust, Fehlzündungen, merkwürdiges Geräusch auf der rechten Seite) zusammenpassen und wie hoch die Wahrscheinlichkeit einer bestimmten Ursache ist.

Ursache	Passen der Auswirkungen	Wahrscheinlichkeit
Defekte Zündkerze	Hoch	Hoch
Gebrochene Kurbelwelle	Mittel	Mittel
Gebrochene Nockenwelle	Mittel	Gering
Stössel ausgehängt	Hoch	Mittel
Kipphebel gebrochen	Hoch	Gering
Vergaserdüse verstopft	Mittel	Hoch
Riss im Ansaug – oder Auspuff-Flansch	Gering	Hoch
Steuerkette einen Zahn übersprungen	Hoch	Mittel

Beim näheren Betrachten meiner Triage kam ich zum Schluss, dass bei eine gebrochene Kurbel- oder Nockenwelle nicht in Betracht kam, da entweder die Leistung nicht mehr bis zum Getriebe durch käme, oder die Motorsteuerung total versagt hätte, weil die Steuerkette auf der anderen Seite des Motors angebracht ist. Blieben also die Zündkerzen, der Vergaser, die Steuerkette und der Stössel.

Am Sonntagmorgen fuhr ich mit Agi zu meinem Wagen. Zuerst ersetzte ich sämtliche Kerzen, dann startete ich den Motor. – Keine Verbesserung, dafür erkannte ich, dass

das Geräusch auf der rechten Seite daher rührte, dass bei jeder Umdrehung (oder zumindest bei jeder zweiten, so genau lässt sich das schwer erkennen) beim Vergaser aus einer Düse, welche wohl zum Ansaugen von Luft dienen sollte, ein Benzin-Luft-Gemisch ausgeblasen wurde. Wir schleppten den Wagen nach Hause, und ich drehte die Kerzen wieder heraus, um die Kompression zu messen. Die Messung selbst ergab keine schlüssigen Erkenntnisse, dafür fiel mir auf, dass die Kerzenbilder extrem unterschiedlich waren: Die erste (von vorne gesehen) war jungfräulich neu, graduell änderte sich das Bild, bis die letzte dann schwarz wie Kohle war. –Eigentlich wäre nach so kurzer Zeit mit gezogenem Choke die verkohlte Kerze eher normal. – Ob also doch etwas am Vergaser...?



Ich begann mit der Demontage des Luffilters, hielt dann aber inne, als mir bewusst wurde, dass bei einer verstopften Düse das Gemisch nicht nach aussen geblasen würde. Ich demontierte die Abdeckung des Zylinderkopfs – und sah sofort, was passiert war. Beim zweiten Zylinder war der Auslass-Stößel ausgehängt, der Einlass verkrümmt und vermutlich so verklemmt, dass das Einlass-Ventil nicht völlig dicht machte. Dadurch konnte der Druck vom aufsteigenden Kolben in den Vergaser entweichen, wo er die eine Kammer leer blies, womit die ersten drei Zylinder nur noch einen Rest an Gemisch von den hinteren drei Zylindern „ergattern“ konnten. Deshalb waren die Kerzen auch nicht geschwärzt. Ich entfernte die beiden Stößel und versicherte mich, dass die Kipphebel frei spielten. Dann richtete ich das verkrümmte Stängelchen und baute beides wieder ein. Interessanterweise stimmte bei den meisten Ventilen das Spiel nicht. Nachdem ich alle Ventile neu eingestellt hatte, mass ich nochmals die Kompression. – Überall praktisch gleich viel. Danach startete ich den Motor, und er lief rund und sauber.

Seither habe ich ca. 150 Kilometer gemacht, und alles ist in Ordnung. Heute habe ich auch noch den Auspuff repariert.



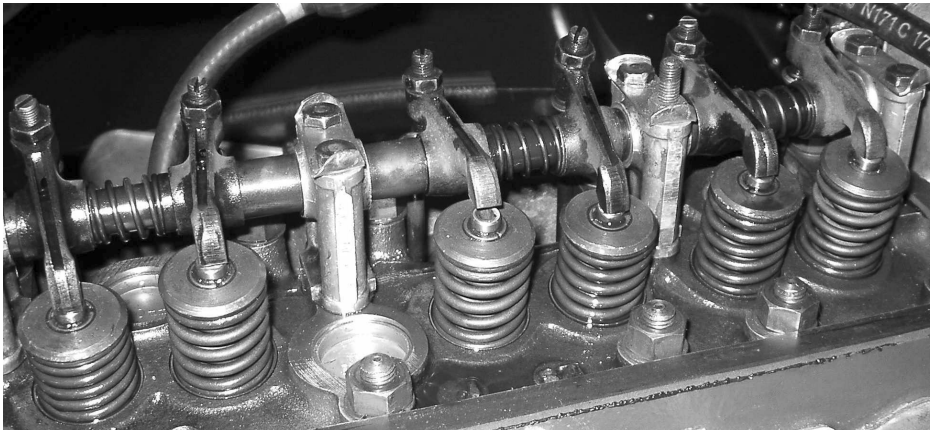
Der Zylinderschleifer konnte mir keine Erklärung geben. Seiner Ansicht nach ist ein Ventil hängen geblieben, aber diese haben ja zwei Jahre lang

problemlos gearbeitet. Er habe die Ventile eingestellt – anders wäre der Motor gar nicht richtig gelaufen. (Ich selbst hatte nur bei zwei oder drei Ventilen mit der Hand gespürt, ob das Spiel stimmen konnte.) Ich neige ebenfalls zu dieser Meinung, so dass ich mir nur vorstellen kann, dass von der Bearbeitung ein winziger Spahn den Weg in die Ventileführung gefunden hat.

Der Öldruck ist bei kaltem Motor in Ordnung, liegt aber bei warmem Motor nur wenig über dem Wert vor der Zerlegung. - Vielleicht war das Öl doch etwas zu wenig warm, als ich im Januar in meiner ungeheizten Garage die Ölpumpe einstellte. Zu bemerken ist immerhin, dass ich zur Zeit ein Superlube HD 30 Einbereichsöl fahre. Nach dem Ölwechsel nach 4 – 500 Kilometern, verbunden mit dem Nachziehen des Zylinderkopfs und dem Einstellen der Ventile, werde ich auf ein 50-er Öl wechseln. Der Zylinderschleifer wies übrigens darauf hin, dass ich ein Öl ohne Reinigungszusätze verwenden solle, da ansonsten die Weissmetall-Lager angegriffen werden. Zudem gebe ein Öl für Veteranen mehr Sprühnebel, welcher nötig ist für die Schmierung von Kolbenbolzen, Ventileführungen etc. Penrite, Kendall und weitere Hersteller haben solche Öle im Angebot.

Daniel Eberli

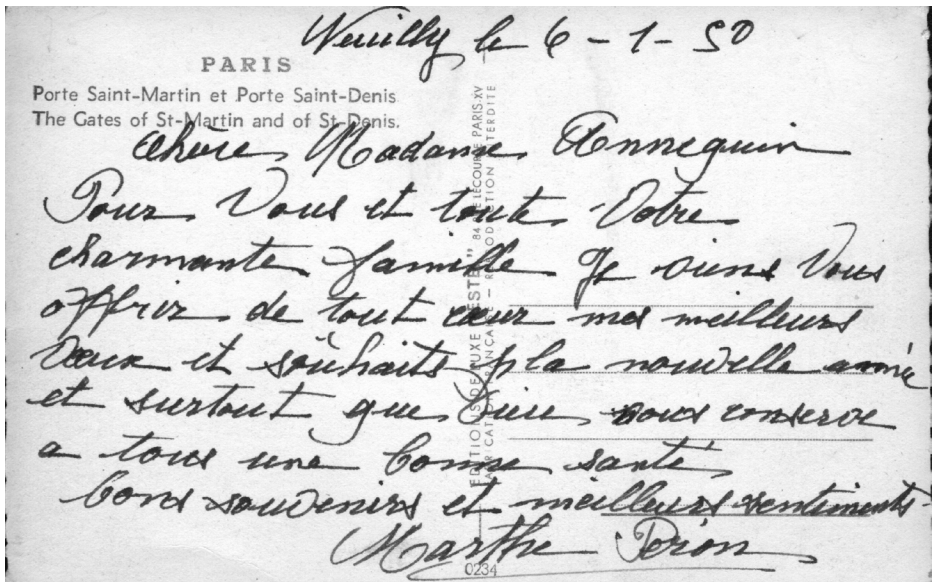
Fortsetzung folgt !!!





# AUS VERGANGENER ZEIT

Diese Postkarte fand ich an einer Broccant in Paris, datiert vom 6. Januar 1950. Sie zeigt die beiden Tore an der Rue Saint Denis. Im Vordergrund zwei Tractions !



## Musée de Jouets, Colmar

Im Spielzeugmuseum in Colmar (<http://www.musee-jouet.com>) stieß ich auf ein Bild, welches mein Citroën-Herz höher schlagen lies. Es zeigt eine Szene aus vergangenen Zeiten, wie der Vater mit seinem Sohn am Boden mit Spielzeugautos spielt. Die Autos lassen sich bei genauerem Hinsehen als Citroën-Hinterrad-Typen erkennen, sogar die Bushaltestation weist am Dach die Chevrons auf. Im Hintergrund ein Poster „Les Jouets Citroën“ und in einer Vitrine aus einem Citroën-Kühlergrill weitere Modellautos.

André Baumann



# 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



## **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