

° CITROËN °



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

3 / 2004

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2004, Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

Hans Georg Koch

Breiten 4
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
hansgeorg.koch@centralnet.ch

Vizepräsident

Walter Homberger

J. C. Heerstrasse 25
8635 Oberdürnten
P 055 241 21 81
mullum@bluewin.ch

Kassier

Udo Kenkel

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

Aktuar a. i.

Koni Fisch

Singisenstrasse 42
5630 Muri
P 056 664 44 20
Fax 056 664 24 23

Organisationsgruppen

Ost

Hans Bollhalder

Feldstrasse 6
8890 Flums
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

Singisenstrasse 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@bluewin.ch

Hans Ettlin

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

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

Fritz Müller

Gansackerweg 34
4460 Gelterkinden
P 061 981 36 92
G 061 925 02 31
fritz.mueller@abbott.ch

Edgar Stocker

Bahnhofstrasse 2
6102 Malters
P 041 497 11 36
G 041 497 11 36
Fax 041 497 40 36
stockermode@regiocom.ch

Redaktion

Hans Georg Koch

Breiten 4
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
hansgeorg.koch@centralnet.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 4
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
patricia.koch@centralnet.ch

Archiv/Bibliothek Technische Auskünfte

Walter Rey

Schöneckstrasse 367
6215 Hallau
P 052 681 41 34
Fax 052 681 41 29

Internet

Caspar Türler

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

Rudolf Weber

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

Deko

Guido Soland

Bächtelmatt
6404 Greppen
P 041 460 24 86



Inhalt.....	1
Rodage..... Hans Georg Koch	2
Eine Reise in die Vergangenheit	Dani Eberli 4
Feriengrüsse..... Daniel Flury	10
Ferienreise nach Friesland..... Ruedi Burri	11
Routenplanung 1908..... Hans Georg Koch	13
Inserate.....	14
Inserate.....	16
Treffen Region Nord 20.6.2004	Hans Georg Koch 17
Inserate.....	24
Technik..... Dani Eberli	25
13. ICCCR Interlaken	Caspar Türler 30
Ausblick	Hans Georg Koch 32
Impressum	32

Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

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

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
Glernerstrasse 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

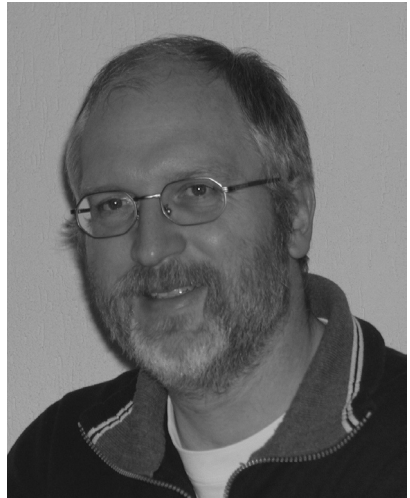
Garage und Ersatzteile
Garage Ochsner
Hauptstrasse 82
8357 Guntershausen
Tel 052 365 22 00
Fax 052 366 20 40
garage.ochsner@datacomm.ch

RODAGE

Liebe Clubmitglieder

Ferienzeit ist Reisezeit. Unter diesem Thema sehe ich dieses Heft und ich danke allen Clubmitgliedern, die mir einen kleinen, manchmal auch grösseren Beitrag geschickt oder gemailt haben. Das Echo auf die beiden Hefte die früher in diesem Jahr erschienen sind, lässt hoffen, dass sich auch weiterhin Leute bemühen, kurz einige Zeilen für die Allgemeinheit zu schreiben.

Wie Ihr vielleicht bemerkt habt, hat unser Clubheft seit diesem Jahr eine ISSN-Nummer (mit Barcode auf der letzte Seite), ist also eine international registrierte Zeitschrift, die in den jeweiligen Bibliothekskatalogen geführt wird. Für Autoren lohnt es sich darum doppelt, einen Text unter ihrem Namen zu publizieren, man könnte damit in Zukunft noch berühmt werden.



Der Präsident wird mit dem Redaktor und der Clubsekretärin zusammen im August in die Ferien gehen, und am internationalen Treffen, dem 13. ICCCR (International Citroën Car Club Rally) in Interlaken teilnehmen. Ich freue mich, euch dort wieder live zu erleben. Die Vorbereitungen unserer Präsentation «70 Jahre Traction Avant», einer Ausstellung zu Ehren des 70sten Geburtstags der Traction Avant (einer alten Tante von mir) in einem separaten Zelt (25x50m) laufen auf Hochtouren. Unser schlagkräftiges Team der Region West um Ernst Mühlheim, Hans Ettl, Men Andry, Guido Soland und Udo Kenkel arbeitet seit Monaten an diesem Event. Soweit ich Einblick in die Vorbereitungen gehabt habe, bahnt sich hier ein Highlight des Treffens an, das insbesondere für die Tractionisten unter den Citroen-Fans von oberster Priorität sein muss. Wie ich gehört habe wird die Ausstellung auch nicht ganz trocken über die Bühne gehen, für jeden steht auch etwas zu trinken bereit. Ich hoffe darum, dass sich alle Clubmitglieder einmal im Ausstellungszelt einfinden werden und Zeit für einen kleinen Schwatz haben.

Ich freue mich, einen grossen Teil der Clubmitglieder an irgendeinem der drei Tage des Treffens in Interlaken begrüßen zu dürfen. Das 13. ICCCR ist sicher eine Reise wert!

Hans Georg Koch

Euer Hans Georg Koch
Präsident und Redaktor

TREFFEN UND TERMINE

- 13.-15. 8. 2004 ICCCR Interlaken, Citroën Welttreffen
auf dem Flugplatz Interlaken Wilderswil
Info: www.icccr.org
28. 8. 2004 Familienbräteln der Region Nord
26. 9. 2004 Ausflug der Region Süd
- 13.11. 2004 Vorstandssitzung in Grosswangen

Stammtische

- Region West Landgasthof Schönbühl, Tel: 031 859 69 69
Jeden letzten Donnerstag im Monat
29.7., 26.8., 30.9., 28.10., 25.11.
- Region Nord Restaurant Löwen, Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94
Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate
25.8., 27.10.
- Zentralschweiz Restaurant zur Post, Willisau, ab 19.00, Tel: 041 970 25 06
Achtung wegen Betriebsferien erst 11.8.
Sonst jeden ersten Mittwoch im Monat: 1.9., 6.10.
- Allgemein ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr
Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate
- Langenthaler Oldtimer Treffen, Flugplatz Bleienbach
29.8., 26.9.

Weitere Treffen und Daten

2. - 6. 8. 2004 Swiss Classic Rally
Start in Dübendorf beim Airforce-Museum
- 14.+15. 8. 2004 Oldtimerclassic of Speed, Hittnau
22. 8. 2004 Bergprüfung Altbüron
- 11.+12. 9. 2004 Retromobile Vevey

Sämtliche Termine findet ihr immer auch aktualisiert auf unserer Homepage:
www.TractionAvant.ch/ctacTreffen.html dank Ruedi Weber!

Redaktionsschluss für Heft 4/2004:

18. 9. 2004



EINE REISE IN DIE VERGANGENHEIT

von Daniel Eberli

Anfang April waren wir uns noch nicht schlüssig, wo wir unsere Frühlingsferien verbringen sollten. Da wir jedoch dank unserem japanischen Pick-Up mit Wohnkabine flexibel waren, wollten wir abwarten, wie sich das Wetter entwickelte. Je nachdem sollte es über Frankreich nach Belgien und Holland gehen, oder aber eher Richtung Süden.

Auf dem Weg dorthin kamen wir in Bourg-en-Bresse vorbei, wo der Veteranenteilehändler Claude Renel sein Lager hat. Wir schauten kurz vorbei, aber ausser



einem jüngeren Mitarbeiter war niemand anwesend: Der Chef war mit einem beträchtlichen Teil des Materials irgendwo an einem Teilemarkt. Vor der Halle lagert eine Traction-Vorderachse, welche so schön war, dass ich sie unbedingt fotografieren musste. – Ich denke, man könnte sie günstig kaufen...

Da wir mit verschiedenen

Auto-Besichtigungen recht weit nach Süden gekommen waren, beschloss der Familienrat, welcher bei mittlerweile strömendem Gewitterregen im Wohnmobil tagte, dass wir unsere Reise "da wir ja schon in der Nähe waren" ins benachbarte Departement Drôme fortsetzen wollten, um dort nach Albert Tyrand, dem Erstbesitzer unseres AC4 Torpédo zu forschen. Am späteren Sonntagnachmittag trafen wir im kleinen Ort Mérindol-les-Oliviers ein, wo wir zuerst die Kirche aufsuchten. Zu unserer Überraschung war kein Friedhof in der Nähe, so dass wir unsere Nachforschungen vertagen mussten. Natürlich konnten wir es nicht lassen, einen Spaziergang zu den verschiedenen Häusergruppen zu machen, die Namen an den Briefkästen zu lesen und bei den Schuppen und Scheunen zu rätseln, ob wohl früher einmal unser alter Citroën darin abgestellt war.

Fünf Kilometer weiter westlich hatten wir Richtung Saint Romain-en-Viennois einen Camping-Platz gesehen, den wir aufsuchten, um unser Abwasser zu entsorgen, zu Duschen und die Frischwasservorräte zu ergänzen. Dann fuhren wir nochmals ein Dorf weiter, nach Puyméras, und genossen ein feines Provence-typisches Nachtessen.

Am Montagmorgen fuhren wir zurück ins Dorfzentrum - wobei "Zentrum" nach mehr klingt, als es war – und suchten die "Mairie" (gewissermassen die Gemeinderatskanzlei) auf. Ich erklärte dem "Maire" mein Anliegen, worauf er uns sagte, der Name "Tyrand" sei ihm trotz seiner bald 30-jährigen Amtserfahrung nicht bekannt. Es könne sich nicht um eine alteingesessene Familie handeln. Immerhin gab er mir die Adresse einer älteren Dame an, welche in Mérindol

aufgewachsen war. Ihr Vater sei der Bäcker gewesen, sie müsste alle Leute kennen.

Die genannte Dame war sogar zu Hause, aber im Gespräch mit einer Freundin oder Nachbarin vertieft. Auch sie sagte aus, sie kenne keine Tyrands. Tja, nun schienen die Spuren im Sande zu verlaufen. Etwas enttäuscht wollten wir Mérindol den Rücken kehren, als ich beim Wegfahren den Friedhof entdeckte. Wir hatten ja Zeit genug, deshalb hielten wir an und schlenderten durch die alten Grabsteine auf der Suche nach einem Hinweis auf Albert Tyrand.

Und tatsächlich, am oberen Ende des altehrwürdigen Friedhofs stand ein grosser Grabstein mit der Inschrift – Brun – Tyrand – Coulet. Das Grab sah einigermassen gepflegt aus, und vor nicht allzu langer Zeit hatte jemand Blumen hingelegt. Ich notierte mir die Namen, und wir fuhren zurück zum „Maire“. – Irgendwo musste doch ein Kirchenrodel oder etwas Ähnliches existieren, und bei mir war inzwischen der Jagdinstinkt erwacht...

Als ich dem Gemeindeschreiber meinen Notizzettel unter die Nase hielt und mich erkundigte, wo ich nähere Auskünfte über die Gräber bekommen könnte, wies er mich an, zu einem Gehöft mit dem Namen „Le Grand Jardin“ zu fahren, das für Feriengäste eingerichtet war. Mir wurde erst im Auto klar, dass er mich direkt an die Familie Coulet, dem letzten Namen auf dem Grabstein, verwiesen hatte. (Im Nachhinein frage ich mich, ob er wohl meine Art, „Tyrand“ auszusprechen, nicht verstanden hat. Vielleicht hätte ich „Tirang“ sagen müssen, wie es dem dortigen Dialekt entsprach...) Da die Abzweigung bei einem anderen der verstreuten Höfe etwas versteckt war, erkundigte ich mich dort bei einem älteren Mann nach Albert Tyrand.

Dieser verstand mich sofort und er zeigte auf einen etwa 300 m entfernten Hof. Dies sei sein Hof gewesen, erklärte er mir. Wir fuhren mit unserem hohen Vehikel über die schmale Strasse zum ehemaligen Bauerngut, wo uns ein kleiner Hund lautstark begrüßte. Wir sahen uns um, aber es schien niemand zu Hause zu



sein, obwohl zwei Autos herumstanden. Auf mein Klopfen und Rufen reagierte niemand.

Da sich inzwischen der Hunger regte, parkierten wir ca. 50 m vom Haus weg, um zu Essen. In der Zwischenzeit veränderte sich die Situation nicht, so dass ich schliesslich einige Photos schoss – natürlich von der mutmasslichen Garage des AC4. Beim Briefkasten lagen zwei Briefe zum Mitnehmen für den Postboten bereit. Ich notierte mir die Adresse der Absenderin Frau Coulet, damit ich sie wenigstens von zu Hause anschreiben konnte. Danach fuhren wir weg. Meine Geschichte über den Bäcker Tyrand war mit dem Besuch des Bauernhofes ziemlich zerbröselte. Immerhin war klar, dass die Steigung, in welcher Herr Tyrand bei seinem AC4 zurückschalten musste, tatsächlich vorhanden war!

Wir wollten uns noch etwas im Nachbardorf Mollans sur Ouvèze umsehen, um einen weiteren Eindruck von der Gegend zu bekommen. Mollans ist ein hübsches, kleines altes Städtchen, zum Teil beinahe unter eine hohe Felswand geklebt. Bei unserem Spaziergang mussten wir feststellen, dass sogar eine Bahnhofstrasse existierte, wenn auch inzwischen ohne Bahnhof. Mir wurde klar, dass dort früher – bis ca. 1950, wie wir später erfuhren - eine dieser damals für Frankreich typischen kleinen Bimmelbahnen existiert hatte. Es war also durchaus möglich, dass Herr Tyrand nicht mit dem Citroën-Bus weggefahren war, sondern direkt zu Fuss oder mit dem Pferdewagen zum Bahnhof gekommen war. Ob die Bahn früher nach Orange oder über Nyons nach Montélimar fuhr, konnten wir nicht feststellen.

Schliesslich hatten wir genug gesehen, und wir fuhren weiter, Richtung Westen. Ausserhalb von Mollans sah ich plötzlich ein Schild am Strassenrand! Na, diese Gelegenheit konnten wir uns natürlich nicht entgehen lassen! Wir bogen ab, um verschiedene Weine zu degustieren. Schliesslich kauften wir einige Flaschen. So ganz nebenbei erkundigte ich mich, ob die Familie verwandt sei mit Albert Tyrand von Mérindol-les-Oliviers. Ja, er sei ein Grossevater ihres Mannes gewesen, bekamen wir zur Antwort. Ein Wort gab das andere, und nach kurzer Zeit hingte sich die Frau ans Telefon, um Frau Coulet anzurufen. Ob wir vorbei kommen wollten, wurden wir gefragt, was wir natürlich gerne taten. So sassen wir kurz darauf im Wohnzimmer von Frau Coulet, Tochter des verbliebenen Albert Tyrand, dem Erstbesitzer unseres AC4. An der Wand hing eine



alte Farbphotographie mit dem Gemüsebauern Tyrand, auf der im Hintergrund das Citroën Torpédo zu entdecken war. Bei Tee und Biskuits erfuhren wir mehr über die Geschichte und Geschichten von Albert Tyrand und zeigten auf dem mitgebrachten Laptop einige Bilder des AC4. Albert Tyrand, geboren im Jahre 1901, war ein gut situierter junger Mann, als er - aufgewachsen im nahen Mollens - auf den Hof

seiner späteren Frau kam. Er war Gemüsebauer, der hauptsächlich Kirschen, Melonen, Oliven und etwas Wein anbaute, dazu natürlich Futter für die Pferde und die Hühner. 1929 kaufte er den Neuwagen bei der Garage Monod in Nyons. In Frankreich war es damals nicht nötig, eine Fahrprüfung abzulegen. Es genügte, wenn der Verkäufer mit dem Käufer einige Runden drehte, bis er das Gefühl hatte, es sei zu verantworten, den Fahrer nun alleine auf die Umwelt los zu lassen. 1930 heiratete Herr Tyrand. Die Produkte des Hofes wurden mit dem AC4 zu den Kunden in der Umgebung, in der so genannten „Baronnies“, gebracht. Der Wagen diente natürlich auch für Ausfahrten und für alle möglichen Zwecke, und dies nicht nur für die Tyrands, sondern für viele Menschen in der näheren Umgebung, denn er war lange Zeit weit herum das einzige Auto. So wurde es selbstverständlich eingesetzt für Kranken- und Verwundetentransporte.

Ende der 60-er Anfangs der 70-er Jahre wurde das Auto verkauft. Als Ersatz wurde ein Renault 4CV und später ein Renault 4 angeschafft. Im Jahre 1979 starb Albert Tyrand. Da keines seiner Kinder den Hof weiter bewirtschaften wollte, wandelte seine Tochter Andrée – mittlerweile verheiratete Coulet – das Hauptgebäude in ein „Maison d'Hôtes“ um, welches sie heute, im Alter von 73 Jahren, zusammen mit ihren Kindern betreibt. (Wer Interesse hat: Die Gegend eignet sich hervorragend zum Radfahren – und zum Schlemmen... – Adresse beim Verfasser.)

Madame Coulet wies uns darauf hin, dass die Citroën-Vertretung in Nyons immer noch existiert. Für uns wurde damit selbstverständlich, dass wir uns auch dort kurz umsehen wollten, nachdem wir uns von Albert Tyrands Tochter verabschiedet hatten mit dem Versprechen, einige Bilder des AC4 zu schicken. In Mirabel aus Baronnies hielten wir bei einem marktähnlichen Gebäude an, um einige Oliven zu kaufen. Dabei fiel uns ein Plakat mit einem Citroën C4 auf.

Danach fuhren wir nach Nyons, wo wir auf Grund eines Hinweises eines Taxifahrers die Citroën-Vertretung fanden. Ein auf die Hauswand gemalter alter 2CV und ein C4-Tretauto im Schaufenster liessen vermuten, dass der Besitzer Freude an alten Autos hatte. Im Eingangsbereich lag eine möglicherweise einmal weisse Katze gemütlich schlafend auf einem Stuhl. Ihr Fell liess den Eindruck entstehen, in der Werkstatt seien Putzfäden Mangelware. Es schien, als ob stattdessen jeder im Vorbeigehen seine schwarzen Hände an der Katze abputzte. Auf alle Fälle war sie kaum von einem Bündel Putzfäden mit Ohren zu unterscheiden... Wir lernten den Seniorchef Herrn Monod und seinen Sohn kennen. Mit grosser Freude nahmen sie unsere Geschichte zur Kenntnis, und wir wurden herumgeführt. In der Auffahrt zur höher gelegenen Werkstatt stand ein schöner DS. Die Werkstatt – man müsste wohl eher sagen „Werkhalle“ war phantastisch. Da konnte kein Vergleich gemacht werden zu einer modernen, beinahe klinisch sauberen Citroën-Vertretung. Ungefähr 40 mehrheitlich ältere Autos standen herum. Der grössere Teil Citroën, darunter vier Tractions. Während sich der Juniorchef wieder



um den Betrieb kümmerte, nahm sich der Senior uns an. Voller Stolz zeigte er Agi einen gut erhaltenen Vespa 400. Er bat sie, in diesem Kleinwagen Platz zu nehmen – und zu staunen, wie viel Raum innen vorhanden war. Agi war tatsächlich begeistert, doch Herr Monod wollte das Auto nicht verkaufen. Auf meine Frage, was das Wägelchen denn etwa Wert sei, begann er, alte Francs in neue umzurechnen. Dann fragte er seinen Sohn nach dem Umrechnungskurs in Euro. Beim Endresultat von 2500 Euro blieben mir erhebliche Zweifel an seinen Rechenkünsten...

Bei einem 15/Six, der ohne Kühler über einer Grube stand, bei der man vor Schmutz den Boden nicht sehen konnte, klagte er, der Motor habe einen Schaden, den er noch nicht genau diagnostizieren konnte. Zur Anschauung liess er den Motor, der angeblich vor nicht allzu langer Zeit überholt worden war, laufen. Tatsächlich klang es aus der unteren Hälfte des grossen Triebwerks, das aussen herum total verschmutzt war, metallisch. Die Spritzwand war vollgespritzt mit rostigem Kühlerwasser. Anscheinend war der Besitzer zügig über die Autobahn geprescht, als der Schaden auftrat.

Ich hatte den Eindruck, als wenn die Lagerschalen der Pleuellager auf der Kurbelwelle festsassen und mit dieser, statt mit den Pleueln drehen. Ich verzichtete jedoch darauf, in Anbetracht meiner doch nur mässigen Erfahrung diesem bestandenen Citroënisten meine Diagnose mitzuteilen (nicht zuletzt auch aus Bequemlichkeit, wäre es doch recht mühsam gewesen, meine Ansicht auf Französisch mitzuteilen).

Im hinteren Viertel der Fabrik-ähnlichen Halle war auf halber Höhe ein Boden eingezogen, auf dem Ersatzteile gelagert waren. Dort stapelten sich eine riesige Menge von Autoteilen, und ich bin sicher, dass zuunterst auch noch Stücke für meinen AC4 zu finden wären - wenn man sich erst mal soweit vorgearbeitet hätte...

Mit der Zeit kam uns Herr Monod vor, wie ein Wasserfall. Er erzählte uns aus seinem Nähkästchen, bis ich Muskelkater an den Ohren bekam. Man muss sich das ungefähr so vorstellen:

Man nehme das gesamte Citroën-Fachwissen unseres Clubkameraden Peter Weber, multipliziere es mit dem Faktor 1,7 oder 1,8, verpacke das Ergebnis in einen 8-stündigen Vortrag und giesse diesen innerhalb von 2 Stunden in einem Französisch, welches mit dem Schweizer Schulfranzösisch nur den Namen gemein hat, über einem mehr oder weniger unbescholtenen Touristen aus!

Obwohl die Gastfreundschaft der Familie Monod erfreulich und das Zusammentreffen äusserst interessant gewesen war, verliessen wir kurz vor 1830 Uhr die phantastische Citroën-Vertretung eher fluchtartig mit dem Argument, wir müssten noch Einkäufe tätigen, vorbei an den schnurrenden Putzfäden, raus auf die Strasse!

Ich war danach fix und fertig. Zum Glück hatte Ramona noch einige Bilder geschossen, ganz besonders voneiner Photogrfie welche die Citroën Vertretung in den frühen 30-er Jahren zeigte. In der Einfahrt steht ein AC4-Torpedo. - Ob es wohl meiner ist? Übrigens: Die eine oder die andere Traction der Citroën-Vertretung von Nyons steht zum Verkauf. Interessenten erfahren die Adresse beim Verfasser.

Wir kauften uns Brot aus der Gegend und übernachteten auf dem Wohnmobil-Platz in Nyons. Am nächsten Tag sahen wir uns eine typische Mühle für Olivenöl sowie die Verarbeitung der typischen Provence-Kräuter an, dann wandten wir uns Richtung Norden, Richtung Schweiz. Im Auto hatten wir Wein der Familie Tyrand und Brot aus der Drôme Provençale, mit uns trugen wir interessante Geschichten über Citroën.

- Du Vin, du Pain, du Citroën...





Schöne, heiße
Ferien wünscht
Hedi + Daniel Flury

FERIENREISE NACH FRIESLAND

Auch dieses Jahr benutzten wir unsere Vorsommerferien und fuhren mit dem Xantia nach Holland. Meine Schwester lebt seit 3 Jahren im nördlichen Friesland in Bolsward. Auch bei den früheren Besuchen konnten wir uns von der aktiven Oldtimerszene überzeugen, praktisch jedes Mal fand eine Oldtimer Rallye (Rundfahrt) statt. Auch diesmal konnten wir wieder überraschend einer Rundfahrt beiwohnen. Ohne Vorahnung schlenderte ich ins Städtchen, plötzlich sah ich am Strassenrand 3 Tractions. Warum habe ich die Kleber vom ICCCR nicht in



die Ferien mitgenommen? Diese Gelegenheit war vertan. Ich nervte mich. Ich kam mit den Fahrern ins Gespräch und versuchte sie für Interlaken zu begeistern. Der einzige Einwand, dass an der Traction keine Anhängerkupplung für den Wohnwagen montiert sei, konnte auch ich nicht widerlegen. Bei diesen Jahrgängen wurden wohl für Holland die Kupplungen nicht serienmässig montiert. Die Rundfahrt fand anlässlich des 40 Jahr Jubiläums des Traction Avant Clubs Nederland statt <http://www.traction-avant.nl/> . Hunderte von Fahrzeugen absolvierten diese Ausfahrt. Autos und Motorräder, viele wurden vor dem 2. Weltkrieg erbaut und waren in einem guten Zustand. Darunter waren auch einige Citroen Fahrzeuge und mein Traum mindestens eine Rosalie. Das war eine Überraschung und das Highlight des Tages.

Nun hoffe ich natürlich wir sehen die Holländer wieder am ICCCR in Interlaken.

R. Burri 30.06.2004

ROUTENPLANUNG 1908

Im Zeitalter der GPS (Global Positioning System) kann man sich kaum vorstellen, wie die Routenplanung für mutige Automobilisten ausgesehen hat. In einem Europa, das nur von einem Hauptstrassennetz überzogen war und dessen Strassenzustand noch sehr zu wünschen übriggelassen hat.

Fernreisen mit dem Auto waren damals ein wirkliches Abenteuer, normalerweise reiste man mit dem Zug. Die Welt war im Umbruch und Aufbruch und niemand hatte Geld, die Strassen zu unterhalten. In Frankreich waren etwas mehr als 12`000 Autos zugelassen.

Die Gebrüder Michelin unterhielten in dieser Situation ein Büro mit bis zu 80 Angestellten, welches sich mit den Reiseplänen der Kunden des Hauses beschäftigte (Bureau des itinéraires). Wenn man also mit dem Auto von Paris nach Rom fahren wollte, meldete man sich brieflich beim Routenplanungsbüro und erhielt einige Tage später eine Art Roadbook, in welchem die am besten zu befahrene Route mit etwaigen Hindernissen (gesperrte Brücken, verschüttete Strassen usw.) aufgeführt war. Ebenfalls bemühten sich diese Mitarbeiter Ausweichrouten und Umfahrungen anzugeben, damit man möglichst schnell und sicher ans Ziel kommen sollte. Bei der Rückkehr gab man dann ein Feedback über die angetroffenen Strassenverhältnisse und Probleme ab, das wiederum vom Planungsbüro in einer grossen Kartei erfasst wurde und für die Routenplanung der folgenden Kunden benutzt werden konnte. 1908 wurden einige hundert Anfragen bearbeitet, in den Zwanzigerjahren waren es etwa 5000 pro Monat. Das Hauptproblem war die unsichere Bezeichnung der Strassen und das Fehlen zuverlässiger Wegweiser mit Fernzielen. Man tastete sich also quasi von Ort zu Ort, alles war ausgelegt auf die Pferdefuhrwerke des 19. Jahrhunderts. Einigermassen zuverlässige Strassenkarten gab es höchstens im militärischen Bereich, für Zivile nur schwer zugänglich. Erinnern wir uns auch daran, dass André Citroën Reklametafeln als Wegweiser aufstellen konnte, da die Signalisation zu dieser Zeit äusserst mangelhaft war.

Die Gebrüder Michelin erfassten sehr schnell, dass man zu einer allgemeingültigen Bezeichnung (Nummerierung) der verschiedenen Kategorien von Strassen kommen musste, und dass man regelmässige und einfach lesbare Distanzbezeichnungen an den Strassen anbringen musste, wie das schon die Römer getan hatten.

Durch eine parlamentarische Initiative die André Michelin am 26. Oktober 1912 startete und am 17. März 1913 mit über 200`000 Unterschriften einreichte, konnte er erwirken, dass der Französische Staat sämtliche Strassen mit Nummern bezeichnete und alle Kilometer einen Kilometerstein setzte, so dass man sich vergewissern konnte, dass man sich auf der richtigen Strasse und in welcher Distanz man sich befand. Dies wiederum war die Grundlage zum noch heute existierenden Kartenwerk der Michelin Strassenkarten, die sich für den Strassenverkehr ausgezeichnet eignen und später auch für andere Kartenwerke Vorbildfunktion hatten.

Hans Georg Koch, «Le grand siècle de Bibendum», 1997, ISBN 2-423-037-8

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.



LANGENTHALER OLDTIMER TREFFEN 2004

Auf dem Flugplatz Bleienbach bei Langenthal

Freies Treffen für OldtimerfahrerInnen aller Marken
mit Autos und Motorräder bis Baujahr 1974

Jeweils am letzten Sonntag im Monat!

25. April 30. Mai 27. Juni 25. Juli 29. August 26. September

Ab 10.00 Uhr
bis 14.00 Uhr

Eintreffen der Oldtimer: 100 reservierte Parkplätze
Gemütliches Zusammensein der BesucherInnen oder Zeit für
einen Apéro/Imbiss im Flugplatzrestaurant

Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen mit Oldtimern
von A wie Adler bis Z wie Zündapp!

Für motorisierte Besucher ohne Oldtimer steht am Flugplatz das Parkhaus der Firma
Daetwyler gratis zur Verfügung.

Wie aus einer Söldnertruppe die Kantonspolizei wurde

Die Kantonspolizei hat sich zum 200-Jähr-Jubiläum selber das wertvollste Geschenk gemacht: eine kenntnisreiche Darstellung ihrer Geschichte seit 1804.

Von Hans-Peter Bieri

Es war eine raue Truppe, die der Kanton 1804 auf die Beine stellte, damit sie als erstes kantonales Landjägerkorps Recht und Ordnung durchsetzen zuerzschätzte, nach wenigen Monaten schon neunzig ehrenamtliche Söldner, meist ledig, unzulänglich, grob, oft gewalttätig, nicht selten betrunkener, manchmal mehr hinter Schürzen als Gesetzesbrecher. Revolution und Helvetik hatten den alten Stadtsrat zer-eigenständige politische Einheit mit Regierung, Parlament, Verwaltung entstehen lassen, doch dorröbelsche Geist war noch längt nicht erloschen: 1804 erhob sich das Landvolk und konnte nur mit Hilfe von eidgenössischen Truppen gebändigt werden. Die Landjäger waren die Antwort darauf und wurden auch als solche wahrgenommen: als Organe der Obrigkeit zur Überwachung der Bevölkerung.

Wöchentliches Füssewaschen

Die Geschichte dieses Landjägerkorps und wie sich aus ihm die heutige Kantonspolizei herausformte, zeichnet der Zürcher Staatsarchivar Meinrad Suter in seinem Jubiläumband «Kantonspolizei Zürich

1804-2004» farbig, plastisch und überaus lebendig nach. Ermannt sind nicht nur die Geschichte der Kantonspolizei, sondern an ihrem Leitfadn auch eine Sozial-, Kriminal- und Polizeigeschichte der letzten zweihundert Jahre: eine «Geschichte von unten einmal aus ganz anderer Blickhöhen. Suter begleitet das Korps durch Höhen und Tiefen, zuerst vor allem durch Tiefen.

Der Trupp war soziales Zuchtmisselbeil bezahlt, der Lohn entsprach etwa dem eines Tagelöhners - schlecht ausgedrückt, untergeordnet, ungebildet, unter Uniformen und neuen Waffen erhellten die Landjäger erst 1847, sic mit Vorder-ladern aus der Jahrhundertwende fährt als andere. Der Bestand wurde Anfang der Dreissigerjahre auf 18 und Mitte der Fünfziger auf 130 erhöht, und dabei blieb bis Ende des Jahrhunderts. Der Ruf war schlecht: Säuberungen waren nicht ungewöhnlich: 1847 wurden bei einem Bestand von 120 Mann nicht weniger als 38 entlassen, als Trinker, Schuldenmacher, wegen Dienstvergehen, Delinquenz oder Untauglichkeit; von 1845 bis 1864 mussten 169 Mann aus dem Dienst entfnirt werden.

Tödlicher Unfall, 1928, Hombrechtrikon

mehr sich selber ge-tötet wurde. Am 18. März 1928, im Hombrechtrikon, wurde ein Landjäger von einem Pferd überfahren und tödlich verletzt. Der Unfall ereignete sich während einer Übungsfahrt. Der Landjäger war auf dem Pferd, als es auf einen Stein aufprallte und umfiel. Der Landjäger wurde schwer verletzt und starb an seinen Verletzungen. Der Unfall wurde als tragisch empfunden und führte zu einer Überprüfung der Sicherheitsmaßnahmen. Die Kantonspolizei wurde darauf hingewiesen, bei Übungen besondere Vorsicht zu walten zu lassen, insbesondere bei der Verwendung von Pferden. Die Kantonspolizei wurde darauf hingewiesen, bei Übungen besondere Vorsicht zu walten zu lassen, insbesondere bei der Verwendung von Pferden.

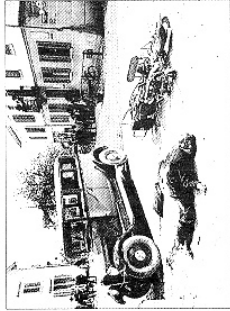


BILD: SEMINARIUMSLEK KANTON

mal, einen eigentlichen Modernisierungsschub aber erhielt die Kantonspolizei an der Wende zum 20. Jahrhundert. Der Sollbestand wurde von 130 auf 180 Mann erhöht, die Besoldung so weit verbessert, dass ein bescheidenes bürgerliches Leben möglich wurde, die neue Kasernenbezogen (die Kasernenordnung befahl wöchentliches Füssewaschen), ein Kriminalinspektor, ein Fotoapparat, ein Antriebsmotor, eine Daktyloskopie und eine Reihe von Registrierturbinen eingeführt. Die Kantonspolizei wurde modernisiert, aber noch blieb die personelle Dotation bescheiden. Ende des Ersten Weltkrieges wies das Korps 230 Mann auf. Fride des Zweiten Weltkrieges 375. Abgemessene Mittel gab es damals: Innerer dreissig Jahre wuchs das Korps auf 1200 Mann, heute hat es 1040. Suter zeichnet nach, wie die politischen Verwerfungen des 19. und 20. Jahrhunderts auf die polizeiliche Arbeit durchschlugen: die liberale Wende im Kanton 1830 (Ustertag), der klerikal-konservative Staatsstreich 1839 (Zürpüsch), die neuere liberale Wende 1845, die Niederlage der Franzosen im Krieg gegen Deutschland (deutschfeindlicher Tonhallekrawall 1871), die deutsche Sozialstengengesetz-

hatte sie bereits ein Wehrkorps von mehr als 70 Leuten. Die Rivalität lief oftmals groteske Forderungen. In den 1800er-Jahren stand eine Dreibin zwimal wegen des gleichen Delikts vor Gericht: Kantons- und Stadtpolizei hatten unabhängig voneinander ermittelt, zwei verschiedene Büros der Bezirksanwaltschaft hatten den Fall behandelt und an verschiedene Gerichtskammern über-wiesen. Die Sache kam erst heraus, als der Gerichtspräsident in der zweiten Verhandlung die Frau fragte, ob sie noch etwas zu ihrer Verteidigung zu sagen habe, und diese erklärte, sie sei für ihre Verfehlung in eigentlich schon verurteilt worden und habe ihre Strafe bereits verbüsst. Und noch in den 1900er-Jahren wurde geklagt, an Taborstern gehe es oft zu wie in einem Taubenschlag: weil Beamte beider Polizeien auf eigene Faust ermittelten und sich gegenseitig behinderten.

Staats-Ziel des Kantons war es, die Kriminalpolizei wieder geträglich zu ihrer Seite zu machen, stets Ziel der Stadt, zumindest auf Staatsgebiet zu sein. Der Kanton zielte sich bis in die Gegenwart: wie kein Wunder, gelang es Polizeidirektorin Rita Pulver nicht, die kriminalpolizeiliche Alleinzuständigkeit der Kantonspolizei im Handstreich zu etablieren.

Streit Stadt - Kanton als Begleitung

Und praktisch während der ganzen Zeit gab es Kompetenzkonflikte zwischen dem Kanton und der Stadt Zürich im Polizeibereich. Die Stadtpolizei baute in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stark aus und hatte bald mehr und wohl auch kompetentere Leute in ihren Reihen; 1920, die Kapo noch 250 Mann umfasste, wies die Stapo bereits 4200 Mann auf. Die Kantonspolizei verstand sich als Kriminalpolizei, aber die Stadtpolizei war die Erste, die eigentlich die Fahndung in Dienst nahm; 1920

Meinrad Suter: Kantonspolizei Zürich 1804-2004, 405 S., 69 Fr. zuzüglich Versandpost und Porto. Zu beziehen bei Sildruck, Druckerei a/d Sild, AG, Kasernenstr. 23, Postfach, 8001 Zürich, oder unter www.silddruck.ch.



"Traction Avant" CITROËN



- *Restauration*
- *Reparaturen*
- *Beratung*
- *Wartung*

Grosses Ersatzteillager

Albi Schorta
Spechtweg 5
4552 Derendingen

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

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

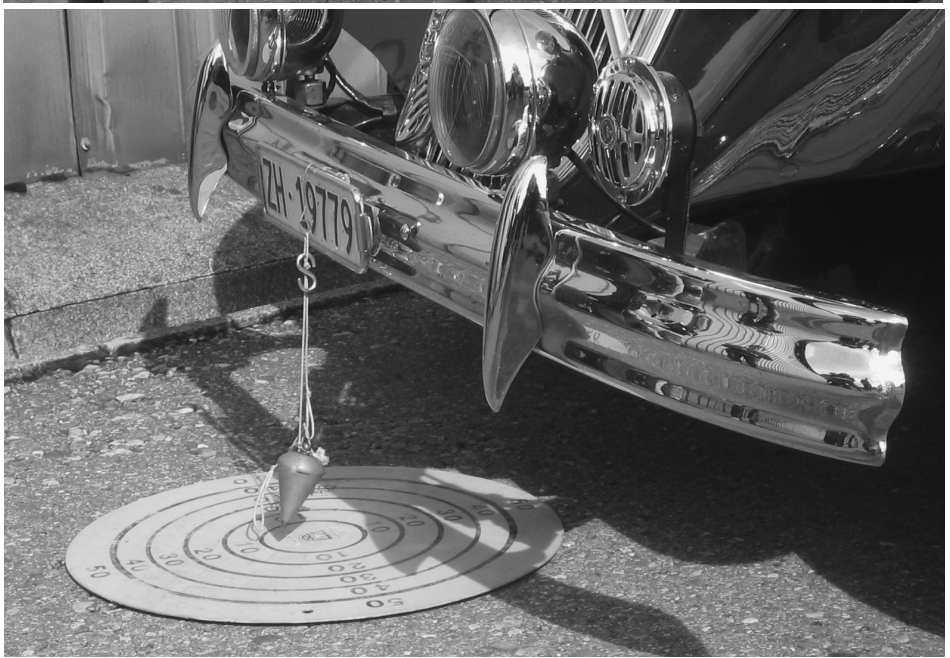
TREFFEN REGION NORD 20.6.2004

Unsere Traction tuckerte gemütlich das Sihltal hinab und wir versuchten uns auf der Karte zurecht zu finden und in Adliswil die Abzweigung Richtung Autobahn nicht zu verpassen, die uns zum Parkplatz hinter dem Hotel Ibis führte. Eine Baustelle mit Umfahrung kompliziert das Ganze noch leicht, dann fanden wir aber die richtige Route und landeten in einem Industriegelände.



Der Empfang war vorbereitet, in einer Lagerhalle standen Tische und Bänke bereit, Kaffeemaschinen waren angeheizt und die Gipfeli standen bereit. Bei der Registration durch Corinne Bräuer erhielt man die Unterlagen für den Tag und bald danach wurden die Fahrer gebeten am Geschicklichkeitsfahren teilzunehmen.

Rund um die diversen Lagerhallen und Fabrikgebäude haben die Organisatoren einen ideenreichen Parcours aufgebaut, den es nun im Einzelfahren zu absolvieren galt. Die erste Aufgabe stammte wahrscheinlich von der Feuerwehr Adliswil (die massgeblich an der Organisation und Durchführung dieses Anlasses beteiligt war). Es galt mit dem linken Vorderrad längs über einen mit Wasser gefülltem Feuerwehrschauch zu fahren, um das Wasser im Glaszylinder am anderen Ende bis auf eine bestimmte Marke ansteigen zu lassen, ohne ein Überschwappen zu provozieren.



Am zweiten Posten wurde ein Senkblei in der Mitte des vorderen Kontrollschildes angebracht (für den Fahrer nicht sichtbar) und etwas weiter vorne lag eine Zielscheibe am Boden. Um möglichst wenig Minuspunkte zu haben, galt es jetzt das Auto so zu stoppen, dass das Lot auf die Mitte der Zielscheibe zeigen könnte. Ein Aufgabe, die das volle Gefühl des Fahrers für seine Traction forderte. Nun musste rückwärts parkiert werden und zwar so, dass ein Gartentor hinter dem Auto noch geöffnet werden konnte. Vorsichtige liessen einen zu grossen Abstand und ernteten Minuspunkte pro Zentimeter Distanz. Ich ging die Sache wahrscheinlich etwas zu forsch an, das Tor liess sich nicht mehr öffnen und dies bezahlte ich mit 100 Punkten Abzug.



Die nächste Aufgabe verlangte Zehenspitzengefühl auf der Kupplung, weil mit einer Druckluft-Ausblaspistole ein Gummiballon aufgeblasen werden musste. Der verlängerte Abzug der Pistole wurde mit einer Schnur mit der vorderen Stossstange verbunden und durch rückwärts fahren konnte man die Pistole auslösen und den Ballon, der über deren Düse gestülpt war aufblasen. Allerdings musste man bald wieder etwas vorrollen um den Füllvorgang anzuhalten bevor der Ballon das Zeitliche mit einem Knall segnete. Agi Eberli hatte zwei Grössenschablonen. Durch die erste durfte der Ballon nicht mehr durchschlüpfen und bei der zweiten etwas grösseren musste er hindurch mögen.

Beim nächsten Posten musste man auf 20 m Distanz die Breite und die Höhe seines Autos einschätzen können und ein elektrisch bedienbares Tor so

knapp wie möglich einstellen, dass die Traction mit möglichst wenig Luft noch hindurchpasste. Nach der Einstellung wurde getestet ob die Schätzung auch stimmen würde und man musste darum beweisen, dass das Auto durchs Tor hindurchging. Die Differenz zwischen Stange und Auto wurde gemessen und in Minus oder Pluspunkte auf dem Kontrollblatt eingetragen.



Auch Kopf einziehen nützte in dieser Situation nicht mehr viel, das Auto wurde dadurch nicht niedriger.

Besser hatten es da schon die Cabrioletfahrer, die einfach die Frontscheibe umklappen konnten und so problemlos unter der Latte durchschlüpfen.





Bis ins Detail dokumentiert wurde dieser Anlass von Peti Weber, unserem unermüdlichen Kameramann. Ich freue mich schon auf die nächste GV, an der er hoffentlich wieder einige Sequenzen präsentiert.



Der krönende Abschluss des Geschicklichkeitsparcours bot die Fahrt mit dem schwarzen Dyane Kastenwagen von Peter Weber, bei dem die Lenkung verkehrt herum funktioniert. Wenn man nach rechts dreht, steuert das Auto nach links und umgekehrt. Auch mit grösster Konzentration geht einem so eine Steuerung wirklich gegen den Strich. Zudem ist eine Untersetzung eingebaut, dass man kaum mit dem Kurbeln am Lenkrad fertig wird. Wer den Parcours nicht in der vorgeschriebenen Zeit durchfahren konnte, erntete gnadenlos Minuspunkte. Dass es ganz einfach möglich wäre, demonstrierte Peter am Schluss, wo er vor versammeltem Publikum eine Rekordrunde hinlegte. Uns allen blieb vor Staunen der Mund offen .

Viele Hände halfen, den Geschicklichkeitsparcours aufzuräumen und dann standen alle bereit zur Fahrt nach Ebertswil auf den Bauernhof.



Dort erwartete uns die Feuerwehr Adliswil mit ihrem Durstlöschfahrzeug, einem schön und äusserst zweckmässig renovierten Mowag. Die Gasgrills in bester rostfreier Qualität waren schon angeheizt. Würste und Steaks brutzelten, während wir uns ein Bier genehmigten. Fleissige Frauenhände schenkten Mineralwasser aus und kassierten für die Esswaren. So setzten wir uns gemütlich auf die bereitstehenden Festbänke und wollten das verdiente Mittagessen geniessen. Regentropfen im Bier machten

aber darauf aufmerksam, dass in meinem Rücken schwarze Regenwolken im Anzug waren. Um dem kräftigen Regenguss zu entgehen wurden die Tische gepackt und unter die umliegenden Vordächer oder in die Gebäude verschoben, damit das Essen im Trockenen verzehrt werden konnte.

Kaffee und massenhaft Cremeschnitten rundeten





den gemütlichen Teil dieses Treffens ab. Um 14.30 rief Hanspeter Rubitschon zur Preisverteilung und unser Clubmitglied Hansruedi Lüscher durfte den ersten Preis in Empfang nehmen. Der Gabentisch war äusserst reich gedeckt, so dass jeder Teilnehmer etwas nach Hause mitnehmen durfte, für mich hat's immerhin noch für ein ICCCR-Plakat gereicht.

Auch die Veranstalter der Region Nord mit Ruedi und Corinne Bräuer und die Helfer der Feuerwehr

Adliswil wurden geehrt und verdankt. Sie haben sich mächtig ins Zeug gelegt, keinen Aufwand gescheut und ein super Treffen auf die „Räder« gestellt. Bravo!





Garage König AG

45 Jahre Erfahrung: Renault und Citroën

Reparaturen aller Fahrzeugmarken

Pfäffikerstrasse 18, 8623 Wetzikon ZH
Telefon 01 930 05 54, Telefax 01 930 46 33

Reifen · Bremsen · Stossdämpfer · Auspuff

Das Erscheinungsbild der Garage König an der Pfäffikerstrasse 18 in Wetzikon hat sich vor einiger Zeit verändert und mit der neuen Identifikation als «Premio Reifen Service» steht ein breites Angebot an kostengünstigen Markenreifen zur Wahl. Zudem finden Interessierte im Show-Room diverse Alufelgen und selbstverständlich werden auch weiterhin Reparaturen für sämtliche Fahrzeugmarken angeboten. Die seit 1947 bestehende Garage mit über 45 jähriger Erfahrung auf Citroën und Renault ist kompetenter Berater und Partner rund ums Auto. Übrigens können Winterpneus - sofern die Platzverhältnisse es erlauben - gegen eine bescheidene Gebühr eingelagert werden.

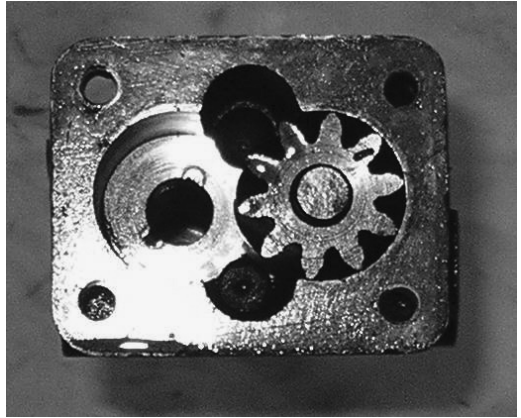


Das erste Clubmitglied des CTAC, das auf einer richtigen Briefmarke verewigt ist, ist Thomas Loebenstein aus Wien. Er hat es geschafft, zusammen mit seiner Traction eine offizielle Marke der Österreichischen Bundespost zu füllen. Da können sich die Schweizer Pöstler noch etwas abstempeln, ich denke nicht, dass dies in der Schweiz möglich wäre!

Sechs Aschenbecher für einen Nichtraucher – Folge 7 Jetzt wird's ölig! (Testmessungen mit der Ölpumpe)

In Folge 6 wurde es bereits angekündigt: Wir, Hansueli Streit und ich, hatten festgestellt, dass die Ölpumpe in meinem Six zu wenig Öl förderte.

Die alte Pumpe hatte ich Albert Schorta geschickt, welcher sie revidieren wollte. Bei der Inspektion stellte er fest, dass das Gehäuse innen durch den Keil des angetriebenen Zahnrades beschädigt war. Er war der Meinung, diese Beschädigung sei mitverantwortlich für den tiefen



Öldruck. Glücklicherweise hatte er ein Pumpengehäuse am Lager, welches in Ordnung war. Er stattete dieses mit neuen Zahnrädern und Dichtungen aus und schickte mir die revidierte Pumpe zurück. Für Instruktionzwecke legte er auch die Teile, welche er von meiner alten Pumpe nicht mehr verwendet hatte, bei.

Mit der neuen Pumpe machten Hansueli und ich am Arbeitsplatz von Hansueli nach seinem Feierabend eine Reihe von Tests.



Wir spannten die Pumpe bei einer grossen Ständerbohr- und Fräsmaschine ein. Am Ausgang wurde ein Manometer und ein Hahn eingebaut, so dass wir den Druck und die Durchflussmenge variieren konnten. Dann wärmten wir das Motorenöl (der aufmerksame Leser der Folge 6 wird sich erneut die Frage stellen, ob dafür wieder die beste Pfanne von Renata Streit zur Anwendung kam) und starteten eine Reihe von Tests. Wir massen bei verschiedenen Drücken die Menge des während 15 Sekunden gepumpten Öls und errechneten daraus die Leistung in Litern pro Minute. Erstaunlicherweise hatte die Art des verwendeten Öls nur wenig Einfluss auf das Resultat. Allerdings ist zu bemerken, dass das Einbereichsöl der Viskosität 30

rund 6 Grad kühler war, als das Mehrbereichsöl HD 10W60. Absolut identische Messbedingungen zu schaffen, wäre recht aufwändig geworden.

Die Resultate waren äusserst interessant.

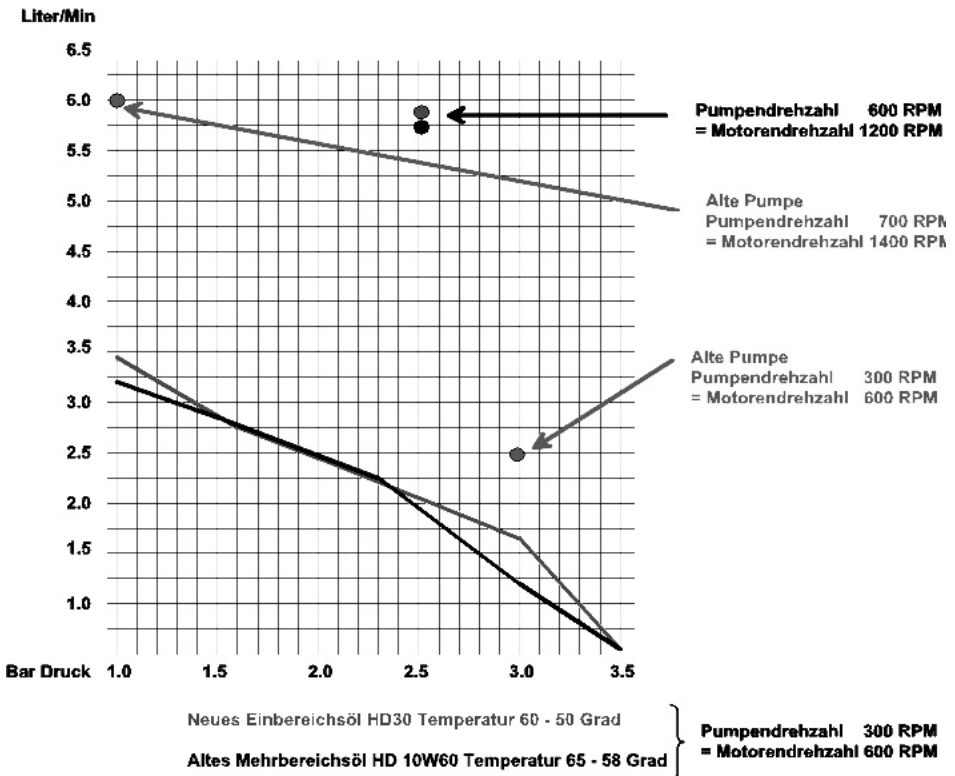
Aus der nachstehenden Tabelle können die Werte herausgelesen werden:

Die alte Pumpe war mit 700 Umdrehungen (entsprechend 1400 Touren Motorendrehzahl) gemessen worden. Bei ganz geöffnetem Hahn, das heisst also: Wenig Widerstand (Druck 1 Bar) , leistete sie 6 Liter pro Minute. Schoss man den Hahn und erhöhte damit den Druck, leistete sie bei 3 Bar gerade mal noch 2.5 Liter pro Minute.

Anders die revidierte Pumpe:

Bei einer Drehzahl von 300 Umdrehungen (entsprechend 600 Touren Motorendrehzahl) leistete sie bei 1 Bar zwischen 3.2 und 3.5 Liter pro Minute. Die Literleistung bei höherem Druck sank kontinuierlich ab. Bei 3 Bar waren es noch 1 bis 1.5 Liter. Dann öffnete das Überdruckventil und bei 3.5 Bar sank die Literleistung auf 0.

Dann liessen wir die Pumpe mit 600 Umdrehungen laufen. Bei einem Druck von 2.5 Bar leistete sie nahezu 6 Liter pro Minute. – Der Hahn war dabei ganz geöffnet. Da ein Schliessen des Hahns nur ein Öffnen des Überdruck-Ventils bewirkte, konnten wir bei dieser Drehzahl keine richtige Messreihe mehr erstellen. Immerhin war frappant, dass bei der alten Pumpe für die gleiche Literleistung der Druck auf 1 Bar gesenkt werden musste.



Natürlich muss eine gewisse Messungenauigkeit akzeptiert werden. So waren zu Beispiel Beginn und Ende der Pumpenmessungen von Hand gestoppt. Die Temperaturdifferenz wurde bereits früher erwähnt.

Altes Mehrbereichs-Veteranenöl 10W60, Öltemperatur zwischen 65 und 58° C				Neues Öl Agrola Superlube HD30, Öltemperatur zwischen 60 und 50° C			
Pumpendrehzahl 300 Min ⁻¹		Pumpendrehzahl 600 Min ⁻¹		Pumpendrehzahl 300 Min ⁻¹		Pumpendrehzahl 600 Min ⁻¹	
1.0 Bar	3.20 L/Min			1.0 Bar	3.40 L/Min		
1.6 Bar	2.90 L/Min			1.6 Bar	2.75 L/Min		
2.0 Bar	2.26 L/Min	2.5 Bar	5.60 L/Min	2.0 Bar	2.46 L/Min		
2.5 Bar	1.95 L/Min			2.5 Bar	2.02 L/Min	2.5 Bar	5.70 L/Min
3.0 Bar	1.22 L/Min			3.0 Bar	1.64 L/Min		
3.5 Bar	0			3.5 Bar	0		

Soweit waren die Messresultate erfreulich. Sie bestätigten unsere Vermutung, dass die Ölpumpe mehr leisten muss, als die Werte, welche wir bei der unrevidierten Pumpe gemessen hatten. Sie zeigten und auch, dass die Messung gemäss Werkstatthandbuch zwar zeigt, wie das Überdruckventil eingestellt ist, dass aber damit keine Aussage gemacht werden kann über die Literleistung und damit über den Allgemeinzustand einer Pumpe.

Wir wollten unsere Serie bereits abbrechen, als ich fand, wir könnten einen oder zwei Werte noch verifizieren, weil die Einstellung des Drucks nicht ganz präzise gewesen war.

Plötzlich zeigten sich so merkwürdigen Zahlen, dass Hansueli spontan fand: "Jetzt isch si kabutt!".

Altes Mehrbereichs-Veteranenöl 10W60, Öltemperatur ca. 50° C			
Pumpendrehzahl 300 Min ⁻¹		Pumpendrehzahl 600 Min ⁻¹	
2.1 Bar	3.40 L/Min	2.0 Bar	3.76 L/Min
2.5 Bar	2.96 L/Min	2.5 Bar	2.08 L/Min
2.6 Bar	1.12 L/Min		

Tatsächlich lagen die Werte der fünf Nachmessungen zum Teil tiefer als bei der unrevidierten Pumpe.

- Frust! Inzwischen war die Zeit jedoch so weit fortgeschritten, dass wir beschlossen, die Tests abzubrechen.

Zu Hause öffnete ich die Ölpumpe und untersuchte sie. Optisch waren die Zahnräder und die Kugel des Überdruckventils in bestem Zustand. Bei der Feder des Überdruckventils und zwischen den Zahnrädern jedoch fand ich mehrere Fasern von Putzfäden! Offensichtlich waren diese zwischen dem Sitz der Kugel und der Kugel selbst eingeklemmt worden, so dass das Überdruckventil nicht mehr richtig schliessen konnte. Wie sagte der Fachmann Hansueli Streit einmal: Schmutz ist der Tod jeder Pumpe!



Ich reinigte dann die ganze Pumpe sorgfältig und blies sie aus. Seither habe ich die Teile wieder eingebaut und den Motor wieder ins Fahrzeug eingepflanzt. Die erste Testfahrt zeigte, dass der Öldruck stabil auf gutem Niveau ist. Die Zündung und das Schaltgestänge müssen noch etwas justiert werden, aber das sind "Peanuts".

Folgende Punkte habe ich aus den Erfahrungen gelernt:

- Messungen gemäss Reparaturhandbuch dienen nur zum Einstellen des Überdruckventils. Sie sagen nichts aus über den Zustand der Pumpe.
- Eine Serie von Messungen der Literleistung bei verschiedenen Drücken kann auch durch den Laien gemacht werden. Man benötigt dazu lediglich eine Bohrmaschine, deren Drehzahl man kennt – es braucht nicht unbedingt so ein Monstrum zu sein, wie wir es zur Verfügung hatten - , ein Manometer, einen Hahn und die dazugehörigen Anschlüsse, ein Litermass, eine Stoppuhr, ein Rechaud und eine Pfanne, um das Öl zu erwärmen. Eine Hilfsperson erleichtert die Arbeit. Grosszügiges Abdecken des Arbeitsbereichs oder etwas Ölbinder sind empfohlen... (Natürlich ist es hilfreich, eine professionelle Einrichtung wie bei Hansuelis Arbeitgeber zur Verfügung zu haben. Mit etwas Basteltalent kann man sich jedoch auch einfacher in der eigenen Werkstatt einrichten.)
- Schmutz im Öl wirkt wie Schleifpaste. Natürlich wird damit nicht nur auf die Ölpumpe "bearbeitet", sondern auch jedes Lager.
- Putzfäden oder ähnliche Fremdkörper im Öl können sich verheerend auswirken.

Tractionade Videokassette oder CD

von Ruedi Weber

"Festival des Tractionades"

Reportage über das Tractiontreffen vom 12. - 13. Juli 2003 in der Auvergne in Zentralfrankreich mit über 500 teilnehmenden Tractionns.

Sprache: Schweizerdeutsch

Kamera und

Videoproduktion: Rudolf Weber



VHS oder DVD - Spielzeit 22 Minuten

Verkauf zum Selbstkostenpreis + Verpackung und Porto SFr. 25.--

Dieses Video wurde an der Generalversammlung am 25. Januar 2004 uraufgeführt!

- Die Viskosität des Öles hat einen kleineren Einfluss, als angenommen. Auf Grund der gemachten Erfahrungen werde ich in Zukunft unlegiertes Öl der Viskosität 30 oder 40 verwenden. In diesem Zusammenhang verweise ich auf den Beitrag von Uwe Rompalski auf der Homepage des CTAC. (<http://www.tractionavant.ch/Berichte/Oele/OelOldtimer.htm>)

Und last but not least: Problemen mit der Ölpumpe kommt man nur auf die Spur, wenn man ein Anzeige-Instrument im Auto hat. Ich bin inzwischen überzeugt, dass viele Lagerschäden bei Tractions – sowohl bei 11-ern, als auch bei 15-ern - auf ungenügenden Öldruck zurückzuführen sind.

Hansueli Streit bemängelte die Konstruktion der Original-Ölpumpe der Traction. Da das Öl, welches durch das Überdruckventil abgelassen wird, gleich innerhalb der Pumpe wieder in den Kreislauf kommt, lässt sich bei einer Prüfung nicht feststellen, welche Menge dort austritt. Sein Idee wäre, das Druckventil zu blockieren und daneben eine Bohrung anzubringen, bei der ein handelsübliches Ventil angebracht wird, bei welchem das überschüssige Öl ausserhalb der Pumpe in die Ölwanne zurückfliesst.

Meine Idee wäre, dort gleich eine Leitung anzubringen, welche zu einem externen Ölfilter führt. Damit wären dann zwei Fliegen mit einer Klappe erwischt.

Wie sich die Konstruktion mit Ölkühler und Ölfilter, wie ich sie im letzten Sommer bei meinem Auto installiert habe, mit der neuen Pumpe bewährt, wird sich zeigen.



Da meine Traction „ohnehin“ mit offener Motorhaube herumstand benützte ich die Gelegenheit, um ein weiteres, Six-spezifisches Problem zu lösen: Bei der Befestigung des Rüssels, dem Verbindungsstück zwischen Vergaser und Luftfilter, war das eine Gewinde ausgerissen. Ich verwendete eine Gewindestange und bohrte unten ein feines Loch, durch welches ich einen kleinen Dorn durchstecken konnte. Um das Ganze zu stabilisieren, habe ich es mit Araldit (2-Komponenten-Kleber) festgemacht. Ich bin überzeugt, das hält!

Daniel Eberli

13. ICCCR INTERLAKEN

Dies sind die letzten Mitteilungen des Organisationskomitees vor dem grossen internationalen Event vom 12.-15. August 2004.

Anmeldung

Wir bedanken uns bei Ihnen, dass Sie sich noch heute anmelden - dadurch leisten Sie einen wertvollen Beitrag zum Gelingen des Treffens! Sie können nun das schönste, vielfältigste und grösste Citroën-Treffen tatkräftig unterstützen und aktiv daran teilnehmen indem Sie sich noch heute anmelden: http://www.icccr.org/registration_de.html.

Wir bitten Sie zu berücksichtigen, dass die Anmeldung mit Kreditkartenangabe nur noch bis am 20. Juli 2004 möglich ist. Nach diesem Datum können wir nur noch Überweisungen über unser Post- und Bankkonto sowie Scheck- oder Barzahlungen entgegennehmen. Am ICCCR können wir keine Kreditkarten akzeptieren, sondern nur Bargeld (CHF / EUR). Bitte denken Sie daran, ihre Anmeldebestätigung ans ICCCR mitzunehmen - diese gewährt Ihnen einen beschleunigten Eintritt aufs Gelände. Teilnehmer, die sich nach dem 20. Juli anmelden erhalten keine Bestätigung mehr und werden gebeten, bei der Eingangskontrolle eine Kopie des Zahlungsbeleges für ihren Eintrittspass vorzuweisen.

Falls Sie noch nicht zu diesem einmaligen Anlass angemeldet sind, empfehlen wir Ihnen, dies bis am 20. Juli nachzuholen.

Unterkunft

Hotelunterkünfte in der Region Interlaken werden langsam knapp. Wir empfehlen Ihnen, ihre Unterkunft auf <http://www.interlakentourism.ch> zu suchen und entsprechend zu reservieren. Das Tourismus-Büro Interlaken hilft Ihnen auch gerne telefonisch weiter unter +41 (0)33 826 53 00.

Programm News

Das 13. ICCCR bietet wirklich jedem etwas: Wir haben für Sie ein interessantes und abwechslungsreiches Programm auf die Beine gestellt, das sich sehen lassen kann. Neben einmaligen Zeugen der Automobilgeschichte und verschiedenen Ausstellungen läuft im Citroën Village auf 3 Aussenbühnen und im grossen Festzelt von Freitag bis Sonntag immer etwas.

Auf Bühne 1 treten tagsüber Country & Western- Bands auf, Bühne 2 bietet Rock & Pop, und Bühne 3 Blues, Jazz und Boogie.

Am Freitagabend bieten wir unseren in- und ausländischen Gästen einen Querschnitt durch die Schweizer Volksmusik und Folklore. Lassen Sie sich überraschen! Anschliessend live Musik und Tanz bis in die frühen Morgenstunden.

Für den Samstagabend haben wir uns etwas Besonderes einfallen lassen. Statt eines einfachen Galadiners für geladene Gäste möchten wir dieses Mal sämtliche Teilnehmer und Besucher zu einem gemeinsamen, grossen Fest einladen. Neben offiziellen Ansprachen findet die Prämierung der Gewinner des Concours d'Elégance statt. Die internationale Citroën-Familie feiert das ICCCR mit einem grossen open-end Fest mit live Musik und Tanz. Es gibt keine

Kleidervorschriften, aber es ist Ihnen selbstverständlich freigestellt, diesen Anlass festlich zu begehen.

Am Sonntagmorgen genehmigen uns nach einer durchzechten Nacht einen ausgiebigen Kater-Brunch im Citroën Village, begleitet von Musik auf unseren Bühnen. Ergreifen Sie vor dem Nachhauseweg die Gelegenheit, einige schöne Schweizer- und ICCCR- Souvenirs zu erstehen und/oder mit Ersatzteilen die heimische Garage aufzustocken!

Verpflegung

Für die Verpflegung der Festival-Teilnehmer bieten wir rund um die Uhr in unserem Citroën Village eine Vielzahl von kulinarischen Spezialitäten an ca. 30 verschiedenen Ständen. Sogar auf dem Campingplatz finden Sie einen Verkaufsladen für die notwendigsten Dinge und ein eigenes Restaurant vor.

Händler und Zollformalitäten

Wir haben zusammen mit der Eidgenössischen Zollverwaltung ein vereinfachtes Ein-/Ausfuhrverfahren für Händler erwirkt. Es besteht kein Grund mehr, diesem einmaligen Anlass fernzubleiben!

Benützen Sie die Gelegenheit, Ihr Unternehmen und Ihre Produkte tausenden von interessierten Citroën-Liebhabern zu präsentieren - und dies zu äusserst günstigen Ausstellungskonditionen. Details finden Sie auf http://www.icccr.org/vendors_de.html - melden Sie sich noch heute als ICCCR Händler an!

Fragen? Nutzen Sie unsere Internetseiten

In der Rubrik FAQ finden Sie die häufigst gestellten Fragen und Antworten wie z.B. über die Infrastruktur im ICCCR Camping, den Concours d'élégance oder der geeignetste Anfahrtsweg nach Interlaken.

FAQ: http://www.icccr.org/faq_de.html

Und unter News finden Sie jeweils die aktuellsten Neuigkeiten rund ums Welttreffen News: http://www.icccr.org/news_de.html

Diskussionsforum um das 13. ICCCR auf Yahoo groups

Auf <http://groups.yahoo.com/group/ICCCR13-L/> finden Sie Gleichgesinnte, die sich gemeinsam bezüglich Anfahrt, Rückfahrt etc. organisieren oder Fragen zum ICCCR austauschen. Das ICCCR Organisationskomitee bemüht sich ebenfalls die in diesem Forum gestellten Fragen zu beantworten.

Wir freuen uns auf ihre Anmeldung und darauf, Sie in Kürze in Interlaken willkommen heissen zu dürfen - bis dahin eine gute Fahrt!

Ihr Organisationskomitee 13th ICCCR

13th ICCCR Registration Office, Postfach 84, CH-3800 Interlaken, Schweiz

Tel.: +41 (0)33 823 66 50 (08-12h und 13:30-18h MEZ)

Fax: +41 (0)33 822 08 02

e-Mail: registration@icccr.org

AUSBLICK

Das nächste Heft wird sich vollumfänglich mit dem 13. ICCCR beschäftigen. Ich möchte nicht nur meine eigenen Eindrücke publizieren, sondern möchte auch Erlebnisse und Ansichten von Mitgliedern aus dem Club veröffentlichen.

Ich möchte euch aufmuntern, Texte und Fotos einzuschicken oder mir zuzumailen. Originale werden umgehend zurückgeschickt, nachdem ich sie eingescannt habe.

Alles was nicht in diesem Heft Platz gehabt hat (Technikberichte) werde ich in die nächste Ausgabe übernehmen. Also nicht traurig sein, wenn diesmal nicht alles gedruckt wurden.

Ich freue mich euch am ICCCR wieder einmal zu sehen.

Euer Redaktor
Hans Georg Koch

IMPRESSUM

Herausgeber: Citroën Traction Avant Club Schweiz
c/o Hans Georg Koch,
Breiten 4, 6022 Grosswangen

Redaktion: Hans Georg Koch,
Breiten 4, 6022 Grosswangen

Supervision Katharina Feuz, Druckerei Schürch

Druck: Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil

ISSN: 1660-7481

Erscheinungsweise: Fünf bis sechs Ausgaben pro Jahr

Auflage: 420 Exemplare

Abonnement: Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 70.--)

Inserate: Für Clubmitglieder gratis
Kommerzielle Inserate:
1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.--

Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz,
Nachdruck nur mit Quellenangabe

Hinweise: Einsender von Zuschriften erklären sich mit der redaktionellen Bearbeitung einverstanden. Alle Angaben ohne Gewähr.

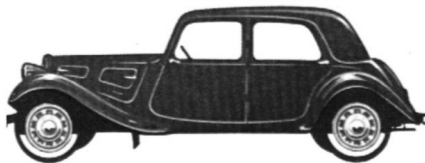


Citroën Traction Avant Club Mitgliederwesen

Adressänderung

Name:
Vorname: Vorname Partner:
Adresse: PLZ / Ort:
Geburtstag: Tel Privat:
Gültig ab: Tel. Geschäft:
Fahrzeug Typ/Jg: E-Mail:

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



Mitglieder-Werbung

Untenstehend haben wir Werbetalons vorbereitet, die ausgeschnitten, fotokopiert, abgezeichnet werden können 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

**Erholung ist nicht, wenn man nichts tut,
sondern wenn man das tut, was man sonst nicht tut!**

