

°CITROËN°



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

4/2002

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2002, Vorstand und Mitglieder für besondere Funktionen

Präsident

Hans-Georg Koch

Breiten
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
kochhg9@centralnet.ch

Vizepräsident

Udo Kenkel

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

Kassier

Udo Kenkel

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

Aktuar

André Baumann

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

Organisationsgruppen

Ost

Hans Bollhalder

Feldstrasse 6
8890 Flums
P 081 733 13 80

Werner König

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

Hans Brunner

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

Nord

Rudolf Jutz

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

Hans-Peter Rubitschon

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

Peter Weber

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

West

Daniel Löhner

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

Christoph Platzer

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

Hans Ettlin

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

Süd

Koni Fisch

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

Walter Homberger

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

Josef Burri

Postfach 1133
6021 Emmenbrücke
P 041 260 12 84

Redaktion

André Baumann

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

Internet

Caspar Türlér

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

Mitglieder- verwaltung

Ruedi Burri

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

Rudolf Weber

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

Sekretariat

Patricia Koch

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

Deko

Guido Soland

Schaubweg 10
6205 Eich
P 041 460 24 86

Archiv/Bibliothek Technische Auskünfte

Walter Rey

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

Übersetzungen

Korrespondenz Ausland**Yolanda König**

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

Rechnungsrevisoren:

Flemming Gubler, Koni Fisch, Walter Homberger

Inhalt	1
Treffen und Termine	2/3
Rodage Hans Georg Koch	4-6
Ausflug der Region Nord ins Bündnerland Klaus Dräger	7-10
Ein würdiger Saisonabschluss, Treffen Region Süd Caspar Türler	11-14
Inserate	15-17
Kalender 2003 Udo Kenkel	18
Ein Wort des Künstlers zum Citroën Traction Avant Clubkalender Franz Stucki	19
Technik: Die Zündung der Traction Daniel Eberli	20-22
12. ICCCR, Ein Reisebericht Hans Georg Koch	23-29
Fahrbericht von 1952 aus Austro-Motor	30-31
Einladung Schlusshöck Region Nord	32

Reparaturen und Ersatzteile (Clubmitglieder)

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

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

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

Garage und Teile
Schelbli Grenzgarage AG
 Höhenweg 3
 8564 Wagerswil
 Tel 071 657 24 33
 Fax 071 657 24 62
 E-Mail ch.schelbli@bluewin.ch

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



TREFFEN UND TERMINE

7. Dezember 2002 Jahresschlusshöck der Region Nord in Illnau-Effretikon
7. Dezember 2002 Weihnachtsschlusshöck der Region West in Iffwil
27. Januar 2003 CTAC GV 2003, Nottwil
28. Februar 2003 Voranzeige: Treberwurstessen, Region West

Stammtische

- Region West Landgasthof Schönbühl, Tel. 031 859 69 69
jeden letzten Donnerstag im Monat
30. Januar 2003, 27. Februar, 27. März, 24. April, 29. Mai, 26. Juni
- Region Nord Autobahnraststätte Kempththal, Chauffeurenbeiz
am letzten Mittwoch der geraden Monate, ab 19.00 Uhr
- Allgemein Treff für alle Citroën-Freunde Seedamm Rapperswil/SG
Jeden Sonntag ab 10.00 Uhr
Gasthof Seefeld, Hurden, Tel. 055 410 34 20

Weitere Treffen und Daten

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

Redaktionsschluss für Heft 6/2002: 5. Dezember 2002

OLDTIMER & TEILE

MARKT

SCHWEIZ

FRIBOURG



29.+30. MÄRZ 2003

Sa 9.00 – 18.00 / So 9.00 – 17.00



14. CLUB-SHOW

Capri, Citoën: DS/CX, 2CV, Traction Avant,
Matra, Mercedes-Benz, Military Vehicle,
Mustang, Oberländer Autofreunde, Riley,
Tramverein Bern, Volvo, VW
Verbände: FAM/FSVA/SDHM

Selt
28
Jahren

**Grösste internationale
Oldtimer-Messe der Schweiz!**

OTM, Telefon 032 358 18 10, Fax 032 358 19 10
www.oldtimer-tellemarkt.com, E-Mail: ctr@bluewin.ch

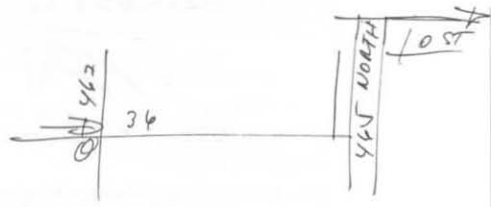


RODAGE

Liebe Clubmitglieder

Während eines Studienaufenthaltes in Chicago im Sommer dieses Jahres hatte ich die Gelegenheit, einen Ausflug nach Indianapolis zu unternehmen und die berühmte Hochgeschwindigkeitsrennstrecke zu besuchen. Mit meinem Kollegen Michael Baumberger fuhren wir mit einem Mietwagen über den Highway Nr. 65 in Richtung Süden, 160 Meilen durch absolut flaches Land. Als Karte hatten wir leider nur den Stadtplan von Chicago, den uns die Autovermietung mitgegeben hatte, auf dessen Rückseite auch die Umgebung von Chicago abgebildet war. Indianapolis lag am unteren Rand und der International Motor Speedway war mit einem roten Punkt in der Landschaft bezeichnet.

Wir nahmen an, dass die Zufahrt auf der Autobahn gross signalisiert wäre, wurden aber nach 3½ Std. Fahrt eines Besseren belehrt. Auf der Ringautobahn rund um Indianapolis nahmen wir die nach unserer Karte bestmögliche Ausfahrt und wähten uns in unmittelbarer Nähe. Schliesslich half uns aber nur der Plan eines taffen Tankstellenbesitzers, der uns mit klaren Strichen auf einem Zettel die Zufahrt zum „Motor Speedway“ erklärte. Mit dieser Hilfe war es ein Kinderspiel, den Rundkurs zu finden.



Ziemlich hungrig trafen wir auf dem Parkplatz vor dem Museum ein und verpflegten uns zuerst auf typisch amerikanische Weise im Schnellimbiss.

Dann traten wir in die „Hall of Fame“ ein, die heilige Halle, in welcher die beinahe hundertjährige Geschichte dieses ausserordentlichen Ortes dargestellt wird. Durch die Eingangstür kommt man in einen Gang wo auf beiden Seiten Souvenirläden eingerichtet sind, geradeaus kommt man zur Kasse und dann in eine grosse Museumshalle, wo rechterhand die alten und ganz alten Autos ausgestellt sind. Links sind zwei Abteilungen mit den Siegerwagen seit 1909, die den Jahren nach aufgereiht sind, die neueren sind in einem speziell verglasten Raum untergebracht.

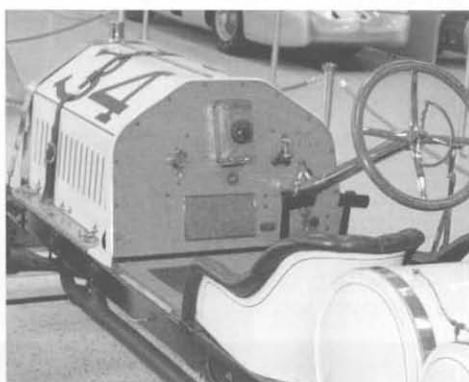
Links ist ebenfalls ein Kino, in welchem ein Film über die Geschichte der Rennstrecke und über die Geschichte der Rennen und Rennfahrer gezeigt wird.

Wir begannen unseren Rundgang auf der rechten Seite und wurden unvermittelt an unsere ferne Heimat erinnert. Wir standen vor einem Rennwagen, mit welchem Louis Chevrolet bereits vor dem ersten Weltkrieg hier Rennen gefahren war. Chevrolet war ja bekanntlich ein



Schweizer aus La Chaux-de-Fonds, der nach Amerika ausgewandert war. Zusammen mit seinem Bruder bestritten sie mehrmals das 500-Meilenrennen.

Ein paar Schritte weiter war eine Vitrine an der Wand, in welcher die Helme berühmter Rennfahrer ausgestellt waren und siehe da, auch ein Helm von Clay Regazzoni in heimatlichem rot und weiss gehalten, präsentierte sich unter zwei Dutzend anderen, alle von berühmten Rennfahrern.



Weitere Vitrinen an den Wänden zeigten die alten Instrumente der Zeitmessung, ursprünglich von Hand, dann mechanisch, mechanoelektrisch und schliesslich optoelektrisch. Ebenfalls konnte man einen Überblick über die Entwicklung der Lautsprecheranlage gewinnen, mit welcher ein halbes Duzend Reporter, die auf der Strecke und an den Boxen verteilt waren, die Leute auf den Tribünen unterhalten und über den Verlauf der Rennveranstaltung informiert hatten.

Auf der linken Seite standen nun die Siegerwagen seit 1909, wo am 19.-21. August dem ersten Auto- und Motorradrennen auf der Rennstrecke stattfanden, die damals noch keinen Belag aufwies. 1910 wurde dann die berühmte Fahrbahnoberfläche aus 3,2 Mio. Pflastersteinen eingebaut, weshalb die Rennstrecke den Übernamen „Brickyard“ (= Ziegelhof) bekam. Heute sieht man diese „Bricks“ nur noch an der Start- und Ziellinie, wo neun Reihen belassen wurden. Die übrige Strecke ist heute mit einem Asphaltbelag bedeckt. 1911 fand dann das erste „Indy 500“ statt, ein Autorennen über 500 Meilen. Diese Tortur für Mann und Maschine wurde von Ray Harroun in 6 Std. und 42 Min. gewonnen, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 74,6 Meilen/Std. entspricht.



Für fünf Dollar konnten wir eine Rundfahrt mit einem Besucherbus machen, welcher uns zuerst auf den Golfplatz führte der zur einen Hälfte innerhalb des Ovals und zur anderen Hälfte ausserhalb liegt. Wir bewegten uns auf dem Teil des Infields, welcher für die Formel 1 Rennen verwendet wird. Allerdings fährt die Formel 1 im Uhrzeigersinn, während die Rennen der amerikanischen Serien im Gegenuhrzeigersinn fahren. Dies komme daher, dass im vorletzten Jahrhundert die Pferderennen in Europa im Uhrzeigersinn und in Amerika im Gegenuhrzeigersinn durchgeführt wurden. Diese Tradition habe man auch für die Autorennen erhalten. Vorbei an den Tribünen kamen wir zur berühmten Pagode, dem Gebäude der Rennleitung, die allerdings heute nur noch als Rekonstruktion bzw. Neukonstruktion existiert. Hier sahen wir auch die „Bricks“ des Zielstriches, wo die Sieger jeweils traditionsgemäss ein Glas Milch trinken. Weiter ging es durch die „Gasoline Alley“, dem Fahrerlager zum Spital, welches sich innerhalb des Ovals befindet. Die Boxen konnten wir nicht besuchen, weil gerade ein Team Versuchsfahrten durchführte. Dies gab uns aber die Gelegenheit, die beeindruckende Geschwindigkeit dieser Fahrzeuge zu beobachten. Es gelang mir nicht, den Rennwagen scharf zu fotografieren, während er an einem Bereich vorbeifuhr, wo der Schutzzaun für die Zuschauer unterbrochen war. Tempi von über 350 km werden mit diesen Geschossen realisiert. Auch der Lärm, den diese Maschinen verursachen, liegt jenseits der Schmerzgrenze, wie wir life miterleben konnten.



Nach dem Einkauf verschiedener Souvenirs, suchten wir unseren Mietwagen (ein Ford) und machten uns auf den Heimweg nach Chicago. Ich kann allen, die einmal Gelegenheit haben, diese Gegend der Welt zu besuchen, empfehlen, diese schön präsentierte Ausstellung in der Hall of Fame des Indianapolis Motor Speedway, in der „Racing Capital of the World“ zu besuchen, es lohnt sich.



Es grüsst Euch Euer

Hans Georg Koch

Hans Georg Koch
Präsident CTAC

Ausflug der Region Nord ins Bündnerland 7./ 8. September 2002

Viva la Grischa

So hiess es am 7. und 8. September für die Teilnehmer der Region Nord. Nachdem sich am Samstagmorgen via den Autobahnraststätten und Kempthal und Heidiland so langsam 8 Tractions eingefunden hatten, fuhren wir im Konvoi unter der fachkundigen Führung von Daniel Eberli (er hatte sich nur einmal verfahren!) zu unserem ersten Etappenziel in die Rofla-Schlucht bei Andeer. Nach erfolgreichem Eintreffen bestand unsere erste Aktivität zunächst einmal darin uns mit einem gemeinsamen Mittagessen für die anschliessende Schluchtbesichtigung zu stärken. Dabei ist zu bemerken, dass wir zwar alle unser Mittagessen relativ schnell auf dem Tisch hatten und uns auch gemütlich viel Zeit liessen uns das Essen schmecken zu lassen, aber der liebe Daniel erst nach ca. einer $\frac{3}{4}$ Std. sein Essen erhielt (war wohl eine kleine Strafaktion des Roflaschluchtgespenstes wegen des nicht direkten Findens der Schlucht, siehe unter verfahren.....).



Der Zugang zur Schlucht selbst ist interessanter Weise nur über dieses Restaurant möglich. Ein Vorfahre der jetzigen Restaurantbesitzer hatte in jahrzehntelanger Handarbeit (mit Handbohrer wie in der Beschreibung zu lesen war) den Zugang bis zum Wasserfall durch den Fels ge-

schlagen. Die Schlucht mit den steilen Felswänden und unten dem tiefblau-türkisfarbenen Wasser ist unglaublich beeindruckend. Es ist ein ähnlicher Effekt wie wenn man z.B. den Grand-Canon besichtigt; es fehlen einem die Worte und es ist schlichtweg unmöglich so etwas mit einem Photoapparat einzufangen.



Nach Rückkehr zum Parkplatz überraschte uns Beda Braun mit einem wunderschönen Aphon-Ständchen. In der Bündner Bergwelt, inmitten von inzwischen schon 10 Tractions, war dies ein besonderes schöner akustischer und visueller Ohren- und Augenschmaus.

Die nächste Etappe führte uns nach Ilanz in Haus der Zeit von Gieri Darms. Gieri Darms führte uns kompetent in die Historie der Welt der Wand- und Standuhren ein. Interessant war auch zu vernehmen, dass in diesen Bereich das „Uhrenland“ Schweiz praktisch keine Rolle spielte (und spielt). Die Spezialität der Schweiz lag und liegt hier offensichtlich mehr im kleinen (Armbanduhren, Chronometer). Es war erstaunlich, dass viele Tractionisten nicht nur in der Lage sind über Zündzeitpunkte, Schliesswinkel und Ventilspiel zu fachsimpeln, sondern auch im Bereich der „Unruhe und Hemmung“ durchaus mithalten können. Ein Besuch lohnt sich!



Der Tag fand seinen Abschluss im Hotel Laaxer Hof in Laax. Ein wunderschönes Hotel mit sehr grosszügigen Appartements. Das Nachessen und das grosszügige Buffett am Sonntagmorgen war hervorragend und bot Anlass zu weiteren Kennenlernen und Fachsimpeln.

Nach dem Morgenessen ging es weiter über zum Teil sehr schmale und nur einspurig zu befahrene Bergsträsschen stundenlang aufwärts (das mit stundenlang ist nur wenig übertrieben). Unsere Traction hielten alle wacker durch! Kleinere Stops gab es manchmal nur zum einlegen des ersten Gangs.



In der Nähe des Örtchens Dutjen (ja das heisst wirklich so, wir sind nicht bis Holland durchgefahren!) wurden wir von Daniel Eberli mit seiner Frau in ihre kleinen Berghütte (just top of the mountains) zu Kaffee und Gipfeli empfangen. Die Traction in Reih und Glied vor dem Eberli-schen Anwesen waren ein optischer Leckerbissen der besonderen Art. Auch hier in dieser wunderschönen Bergwelt wurden wir aufs neue mit Alphornklängen von Beda verwöhnt. Die div. Tractionen regten zu intensiven Gesprächen und Besichtigungen unter der Motorhaube ein.



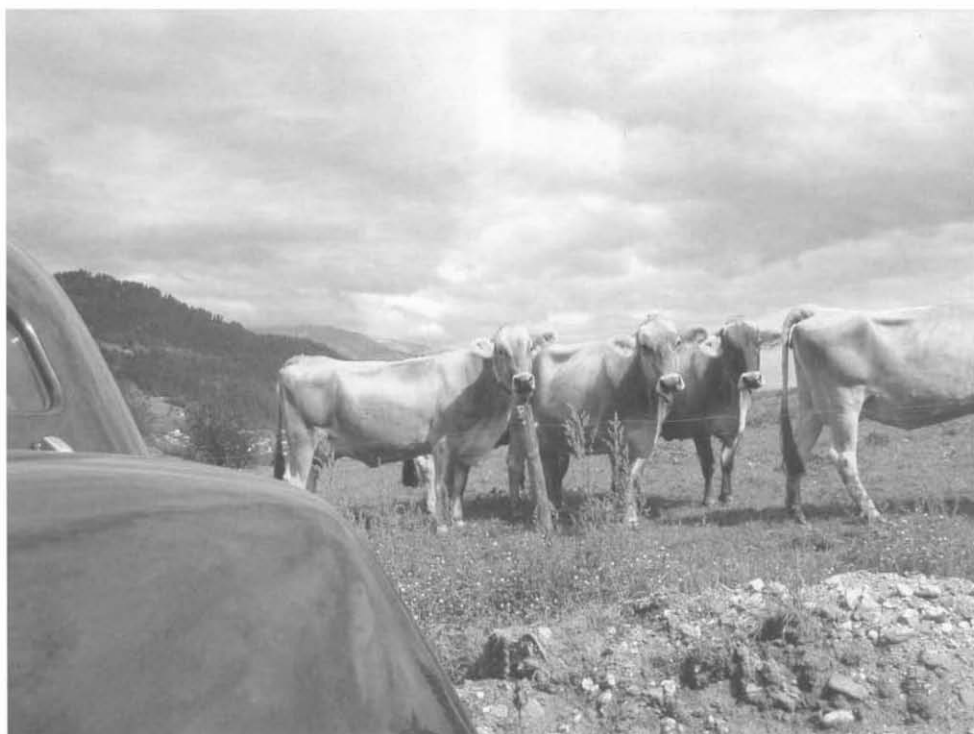
Im Laufe des Nachmittag ging unsere Reise weiter über Oberdutjen (immer noch Schweiz) über die Reiner Alp nach Riein und anschliessend nach Ilanz. Dieser Weg ist spektakulär und erlaubte immer wieder Einblicke in Landschaften von unglaublicher natürlicher und unberührter Schönheit.

Ab Ilanz war die individuelle Heimkehr angesagt über Chur Walensee oder für einen Teil von uns über den Oberalp-Pass. Der Wettergott hatte es mit uns gut gemeint in diesen zwei Ta-

gen. Grösstenteils sonnig und kein Regen. Ich möchte mich hier im Namen aller Teilnehmer ganz herzlich bei Daniel für die superorganisierte Planung dieses Bänderausflugs bedanken.

Klaus Dräger

(Fotos: Daniel Eberli)



CLUBTREFFEN

Treffen der Region Süd vom 20. Oktober 2002

Ein würdiger Saisonabschluss

Die letzte Ausfahrt dieses Jahres führte uns logischerweise gen Süden, wo im Oktober noch etwas Wärme zu erwarten war. Genauer gesagt in die CTAC-Region Süd, und die hat ihr Epizentrum bekanntlich in Muri!

Um die stattliche Zahl von 30 Tractions auf dem Käsiplatz von Muri zusammenzubringen, mussten etliche Kollegen aus dem Bernbiet den Weg nach Norden antreten. Aber auch für die Nördler bedeutete der Trip in die Südstaaten: warm anziehen und auf die Strasse achten; hatte die Tagesschau für den Sonntagmorgen 20. Oktober 2002 doch Bodenfrostgefahr vorhergesagt.

Zur Vorbereitung brachte ich nicht nur das Heizungsrohr wieder an und kramte meinen Anti-beschlagspray hervor, ich lud auch die ganze Nacht über die Batterie. Am Sonntagmorgen zeigte der Schwimmer des Säuerprüfers immer noch ein mageres spezifisches Gewicht von 1.10 an. Trotzdem schaffte ich es wieder irgendwie, die Maschine anzuwerfen. Manchmal kommt es einem schon schwieriger vor, als einen Toten zum Leben zu erwecken!

Auf halbem Weg holte ich meine Mutter ab, die mich als langjährige Heimatkundlerin und Museumsleiterin sehr gerne auf diesen Ausflug begleitete. Von 1952-56 hatte sie selbst ein '38er Fiat Cabrio gefahren. Deshalb hatte sie Verständnis, dass ich trotz Nebel meine schwache Batterie nicht durch Scheinwerferlicht strapazieren wollte.

Ausser ein paar Nebelkrähen schien an diesem kalten Sonntagmorgen niemand unterwegs zu sein, doch das täuschte! Hinter dem Kloster Muri war der Treff-Parkplatz schon voller Tractions und bekannter Gesichter, die sich mit zopfertigen Gipfeli und heissem Kaffee stärkten.



Kurze Zeit später fanden wir uns im Wohlemer Strohmuseum ein, einem Highlight des Freiamtes, wie sich zeigen sollte.



Das Museum bot nicht nur toll inszenierte Exponate sondern auch Maschinen und Handarbeiten zum Anfassen. Anhand der exzellent gemachten und unterhaltsamen Multiprojektions-Diashow wurde uns die faszinierende Handarbeits- und Industriegeschichte vor Augen geführt. Ich erlaubte mir, hoffentlich zur Zufriedenheit der Anwesenden, einen Gang hinter die Kulissen um zwei Projektorobjektive scharf zu stellen.

Für einen Laien war es kaum vorstellbar, dass alle diese filigranen Bordüren und Muster aus "Schtrau" bestehen sollten. Die Führung enthüllte diese Rätsel anschaulich. Wer hätte gedacht, dass man einen Strohalm in 14 "Fäden" splitten kann, oder besser gesagt konnte. Das Handwerk wird leider nur noch von ein paar vom Aussterben bedrohten Individuen gepflegt.

Früher muss man noch Zeit gehabt, und den Batzen zweimal umgedreht haben.... verblüfft hat mich z.B. die Angabe, dass 1000 Strohplättli (mit Stroh umflochtene Holzlinsen) mit gerade mal Sfr. 1.40 vergolten wurden.

Der tollste Gegenstand für mich war zweifelsohne der Wohlemer Spitz- oder Röhrlihut. Der Clou an diesem in die ganze Welt exportierten Strohhut ist, dass man nur den obersten Teil des Roggenhalms nimmt. Dieser verjüngt sich an der Spitze (wo zuvor die Ähre gekappt wird) und so lassen sich die Halme quasi nahtlos ineinanderschieben. Wohlemer Strohhüte wurden in die ganze Welt exportiert. Neben dem bekanntesten Träger, Maurice Chevalier, war unser guter AC selig sicher auch Besitzer eines dieser todschicken Dinger!

Leider ist die Hutindustrie heute fast nicht mehr existent, die Mode folgt heute anderen Diktaten. Das sah man auch der Tractionistenschar an, keiner hatte beim Museumsbesuch einen Hut auf. Zur Ehrenrettung des Clubs sprang jedoch Sepp Burri in die Bresche: Auf der Hutablage (der geneigte Leser merkt etwas) seiner Traction lag nicht nur ein modernes Baseballcap aus Nylon sondern auch ein Strohhut mit schwarzem Band, wie es sich gehört!



Ich hatte ausgiebig Gelegenheit, diese Hüte und eine wartende Traktionschlange zu fotografieren, da wir kurz nach dem Museumsbesuch die Hälfte der Teilnehmer verloren hatten. Da half nur der Griff zum Handy. Wie man sieht hatten Dagmar Fisch und Patti Koch ihr Gaudi dabei - während Koni am anderen "Ende" der Funkverbindung nervös die verlorenen Schäfchen einsammelte. Verständlicherweise wollte er uns rechtzeitig ins Restaurant lotsen. Doch es dauerte gar nicht lange und alle waren wieder versammelt.



Die kleine Pause kam mir sogar sehr gelegen, konnte ich doch Bekannte von uns avisieren, dass wir in den nächsten zehn Minuten an ihrem Haus vorbeifahren würden. Prompt standen unsere Freunde dann in Waltenschwil in corpore auf dem Balkon und winkten und piffen der Karavane hinterher, die hier in die geheimnisvolle Reussebene abbog.



Die Fahrt führte uns an so idyllischen Stellen vorbei, dass ich es mir nicht verkneifen konnte, während dem Fahren Bilder zu schießen - was mir wieder mal brenzlige Fahrsituationen bescherte. Das nächste Mal steige ich aus, um die Karawane abzichten, versprochen! Über einspurige Reuss-Brücklein und quasi durch Hühnerställe ging die Zickzackfahrt, eine Ecke schöner als die andere. Plötzlich fielen mir die vielen noch stehenden Maisstauden auf, die in strohgelben Feldern dicht beieinander standen. Ob man aus den Maisblättern auch etwas flechten könnte, dachte ich mir. Andere hätten bei diesem Anblick vielleicht eher an Gitanes gedacht?

Für mich dauerte das Vergnügen in der Tractionkarawane zu kurz - doch es war auch Zeit für eine Stärkung. Das Säali war mit stimmigen Marronis und Herbstblättern dekoriert und die bald servierten Menüs schmeckten vorzüglich! Wo kriegt man noch für 25 Franken ein dreigängiges Fleischmenü mit Supplement? Folgerichtig sah man überall zufriedene Gesichter und ausgelassenes Anstossen. Während des Desserts stellte Udo den tollen Clubkalender 2003 vor. Wiederum hat sich Franz Stucki ins Zeug gelegt und ein Dutzend einmalige Traction-Sujets aufs Papier gezaubert. Das ideale Weihnachtsgeschenk!



Wie Udo weiter ausführte ist nun auch eine grosse, wasserfeste Folie des Deckblattes erhältlich, welche sich nicht nur in der Hobbygarage aufhängen lässt sondern auch als Tischtuch gute Dienste leistet. Udo und der CTAC freut sich über weitere Bestellungen.

Den vielen angeregten Gesprächen unter Freunden folgte schon bald wieder der Abschied. Die wärmende, spätnachmittägliche Sonne liess alle einen entspannten Heimweg antreten. Die meisten unserer Tractionen werden sich wieder auf die Wintereinmottung einstellen müssen. Wobei ihnen genügend Zeit bleibt, um von neuen Abenteuern zu träumen. Ich nehme an, sie träumen von schönen Ausfahrten und geselligem Beisammensein im Konvoi und bei Ausflugszielen.

Doch wer weiss schon genau, wovon Tractionen träumen? Hatte Kochs Normale sich vielleicht seinen Parkplatz unter dem Glacé-Plakat "nice dreams" selber ausgesucht?

Es bleibt mir nur, dem Vorstand Süd für diesen würdigen Saisonabschluss herzlich zu danken. Ich freue mich schon auf den nächsten Streifzug durch die Südstaaten!

Caspar Türler



Neuaufgabe der beliebten Broschüre



«Citroën Traction Avant 11 & 15 CV für Anfänger»

Technik, Wartung, Betrieb, Basteleien, Kaufberatung, Pannendiagnose

von
Daniel Eberli

Die Broschüre wurde komplett überarbeitet und erweitert. Statt rund 30 Seiten umfasst sie nun **über 80 Seiten!**

Mehr Wissen!

... Wie funktionieren Bremsen, Kupplung, Vergaser und Zündung?

Mehr Farbe!

... Wichtige Skizzen und Bilder sind farbig dargestellt.

Mehr Details!

... Beschrieb von Unterhaltsarbeiten verbessert. Kaufberatung, Technische Daten.

Mehr Service!

... Stichwortverzeichnis. Ablaufschema zur Pannendiagnose.

Mehr Tipps zum Unterhalt!

... Zum Beispiel zum benötigten Werkzeug.

Mehr Bastelhilfen!

... Beschrieb des Einbaus von Zusatzinstrumenten, Heizung, Umbau auf 12 Volt etc.

Mehr Tipps zum schonenden Umgang!

... Schalten mit Zwischengas, Hinweise zur Vermeidung von Standschäden etc.

Mehr Tricks!

... Wie kann man die Türgriffe ausbauen?

Und – und – und...

Kurz – ein Werk, das bei keinem Tractionisten fehlen darf!

Preise (inkl. Versandkosten)

Innerhalb der Schweiz	Innerhalb Europas	Übersee
Gegen Rechnung SFr. 37,-	Vorauszahlung (Bar in Umschlag) <input type="checkbox"/> Euro 30,-	Vorauszahlung (Bar oder Check) <input type="checkbox"/> Euro 35,- oder US\$ 35,-
Versand normalerweise innerhalb von 10 Tagen		

Bestellung an:
Daniel Eberli
Im Chellhof 3
CH-8463 Benken

Tel./Fax xx41 (0) 52 319 25 17
E-Mail: eberlid@swissonline.ch

Konditionen für Sammelbestellungen oder bei Wegfall der Versandkosten auf Anfrage.

"Traction Avant" CITROËN



- Restauration
- Reparaturen
- Beratung
- Wartung

Grosses Ersatzteillager

Albi Schorta
Spechtweg 5
4552 Derendingen

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

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



RETROGARAGE

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



**Ihr Spezialist für
französische Oldtimer!**



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

CHRISTIAN HEUSSI *Traction*  *Avant*



Badstrasse 57
8867 Niederurnen
Telefon und Telefax 055 610 35 70, Natel 079 236 75 11
www.retrogarage.ch



Zu verkaufen

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

Citroën C4 Torpedo Familiare (7 Plätze) ca. 1930
Unrestaurierter Originalzustand, aus 1. Hand
Seiten gesundes Objekt.
Matt, Karosserie könnte jedoch im Originalzustand belassen werden.
Intérieur und Verdeck zerbröselt, muss ersetzt werden.
V.B. ca. 10'000.-

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

A Vendre Citroën 11BL, 1947

32'000 Km. Hinten und vorne neue Michelin X (165x400) Pneus
Farbe grau, Interieur rot, ausgezeichneter Zustand

Preis: Frs. 16'000.- vorgeführt

Bernard Maurer
Rte du Quart-Dessus 31, CH-1789 Lugnorre
Tél: 026 673 19 20 E-mail: bernardmaurer@bluewin.ch

Zu verkaufen

Bonjour, je me présente, je m'appelle Othello, je suis passionné par Citroën. J'ai réalisé un site que je vous invite à visiter : www.citrothello.net

Je voulais aussi vous informer que je vends une TA 11 B de 1955.
ABSOLUMENT SAINE SANS CORROSION. Elle est actuellement démoontée mais complète. Il y a aussi avec 1 sellerie neuve (panneau de portes, drap, volant....) ainsi qu'un kit Chemise pistons....(plus de 2'000 CHF de pièces neuves)

J'en demande 3000 CHF en tout ce qui est très raisonnable vu l'état général de l'auto.
Celle-ci est visible en Valais.

OTHELLO
www.citrothello.net
Citroënement vôtre OTHELLO

KALENDER 2003



Der Kalender des CTAC für das Jahr 2003 ist da.

Lange haben wir darauf warten müssen.

Die zweite Ausgabe des CTAC-Kalenders liegt nun vor. Bestellungen können ab sofort via der Homepage des Klubs getätigt werden.

<http://www.tractionavant.ch/Shop>

Oder direkt bei:

Udo Kenkel, Gerbeweg 12, 3123 Belp, Telefon 031-819 54 61

Nun aber nichts wie los und bestellen. Denkt bitte an alle Eure gute Freunde und Bekannte. Als Geschenk zum Geburtstag oder für Weihnachten oder als Mitbringsel (besser als eine Flasche Wein) bei einer Einladung, mit dem Kalender macht man immer Jemanden eine tolle Freude. Der Preis ist, wie immer, unschlagbar günstig. Pro Exemplar Fr. 40.-- (plus Versandkosten). Bei einer grösseren Stückzahl lässt sich über den Preis noch diskutieren.

Ich danke an dieser Stelle allen, welche in irgendeiner Form an der Realisation des Kalenders beteiligt waren. Ich danke allen, welche mit dem Kauf des Kalenders auch ein klein wenig den Citroën-Traction-Avant-Club unterstützen.

Achtung: es hat noch einige Exemplare vom Jahr 2002. Letzte Gelegenheit zur Bestellung nutzen.

Mit tractionistischen Grüssen

Udo Kenkel



Ein Wort des Künstlers zum Citroën Traction Avant Clubkalender

Mit der Auslieferung des Kalenders 2003 will ich es nicht unterlassen, allen, die zur Realisation dieses Projektes beigetragen haben, herzlich zu danken. Udo Kenkel hatte eine Idee, eine Vision. Sein Organisationstalent und die Unterstützung des Vorstandes, aber auch die Begeisterung der Mitglieder, welche ihr Auto zum Malen in Auftrag gaben, führten zum Erfolg. Letztendlich bestätigt wird dies durch den Käufer, welcher einen Kalender nicht wegen des Kalendariums (dafür gibt es viel günstigere) sondern wegen der Bilder und der Sympathie zur Sache erstanden haben.

Deshalb braucht es keine zusätzlich Motivation mehr für eine Neuauflage des letztjährigen Kalenders mit neuen Bildern. Welcher vergleichbare Club bringt so etwas in dieser Grössenordnung fertig.....

Und was bedeutet dies für mich als Maler ? Ein interessanter Auftrag, eine Bereicherung meiner Arbeit und vor allem Knüpfen von neuen Bekanntschaften, ein wunderbarer positiver „Nebeneffekt“. Man wird Fan vom Traction Avant, von einem Auto, das man vorher als gewöhnlichen alten Karren abgetan hat und man wird Clubmitglied.

Das Malen dieser Fahrzeuge hat Spass gemacht, obschon der Arbeitsaufwand enorm war. Das zur Verfügung gestellte Fotomaterial war je nach Lichtverhältnissen, und abhängig von der Fototechnik von variabler Qualität, was die Arbeit komplizierte. Vor Ort, also am Original zu malen, ist immer am erfolgreichsten. Weil die Auftraggeber der Bilder auch den entsprechenden Hintergrund wählen konnten, musste der gewünschten Umgebung auch entsprechendes Gewicht verliehen werden.

Die Regel, dass man ein Objekt verstehen muss, wenn man es malen will hat sich hier eindrücklich bestätigt. Mit Hilfe von Udo wurde es für mich möglich, die verschiedenen Modelle und die wesentlichen kleinen Unterschiede auseinander zu halten: Schwiegermutterssitz ja oder nein, mit oder ohne Zierstab und rot ist nicht gleich rot. Der Udo mit seinen RAL-Farben machte hier das Chaos nur noch schlimmer!

Deshalb noch einige Worte zur Malerei: Sie hat ihre eigene Wirklichkeit und kann Stimmungen erzeugen, welche durch Fotografie oder Video nicht zur Geltung kommen. Zudem bedarf es der Sensibilität und des Einfühlungsvermögens des Betrachters um sich einem Kunstwerk zu nähern. Man muss die Sprache des Malers verstehen um das Bild lesen zu können.

Zur schwierigsten Technik aller Malereien gehört Aquarellieren. Diese Methode hat einige wesentliche Vorteile, aber ihr sind auch Grenzen gesetzt, die man kennen muss. So sollte vor Beginn einer Arbeit alles „sitzen“, Komposition, Aufbau und Zusammenspiel der Farbtöne entsprechend den Vorstellungen des Künstlers. Ob das Gemälde gelungen ist, stellt man erst am Schluss fest, denn die Wirkung der getrockneten Farben ist entscheidend. Korrigieren kann man nicht mehr, übermalen tötet die Transparenz und die Tiefe. Die Farben werden stumpf und flach, verlieren ihre Brillanz. Die Aquarelltechnik erfordert viel Erfahrung und Übung und zudem ein ausgeprägtes Vorstellungsvermögen und Farbgefühl. Ohne ein bisschen Talent geht es allerdings nicht.

Euer Clubmitglied und Kunstmaler Franz Stucki

TECHNIK

DIE ZÜNDUNG DER TRACTION

Auszug aus einer Untersuchung der Fachhochschule Giessen-Friedberg (Deutschland), ergänzt und auf die Traction angepasst durch Daniel Eberli

Grundlagen

Beim Ottomotor wird das Kraftstoff-Luftgemisch im Zylinder durch den Funken der Zündkerze gezündet. Man nennt dies "zeitlich gesteuerte Fremdzündung".

Für den Zündfunken, der das Gemisch zündet, ist ein elektrischer Stromstoss hoher Spannung notwendig. In der Regel wird dazu der Strom aus dem Bordnetz (6 oder 12 Volt) verwendet und hochtransformiert auf 15 - 20'000 Volt. Bei Autos und Motorrädern ganz alter Bauart (bis ca. 1930) und bei Sportflugzeugen wird die Magnetzündung angewendet. Das heisst, der Zündstrom wird von einem Zündmagneten (ähnlich wie bei einem Dynamo) separat erzeugt. Der Zeitpunkt des Überspringens des Funkens, der Zündzeitpunkt, beeinflusst Leistung, Verbrauch und Schadstoff-Emission des Motors. Der Zündzeitpunkt wird in "Grad Kurbelwinkel" ($^{\circ}$ KW) angegeben und als "Zündwinkel" bezeichnet.

Mit Rücksicht auf die erwähnten Motoreigenschaften ist der Zündwinkel keine konstante Grösse, sondern er hängt insbesondere von der Motorlast (Drehmoment) und der Motordrehzahl ab.

Drehzahleinfluss: Die Zeit vom Überspringen des Funkens bis zur Entzündung des Gemisches, der Zündverzögerung (etwa 0,2 bis 1 ms), ist konstant. Die Zeit für die Verbrennung selbst beträgt beim Ottomotor etwa 40 bis 50 $^{\circ}$ KW (Grad Kurbelwinkel). Je schneller der Motor dreht, in desto kürzerer Zeit wird dieser Winkel durchlaufen und desto größeren Anteil an der Verbrennungszeit hat der Zündverzögerung. Weil die Verbrennungsgeschwindigkeit endlich ist (10 bis 30 m/s), verschiebt sich das Verbrennungsende mit höheren Drehzahlen immer mehr in die Expansion, also Richtung Auspuffsphase. Damit verschlechtern sich Wirkungsgrad, Leistung und Abgasverhalten; die thermische Beanspruchung nimmt zu.

Lasteinfluss: Die Geschwindigkeit, mit der sich die Flamme im Brennraum ("Flammengeschwindigkeit") ausbreitet, hängt über die Motorlast gleich von mehreren Faktoren ab:

- Gemischzusammensetzung: je "fetter" das Gemisch, d.h. je höher der Kraftstoffanteil im Gemisch, desto schneller, je "magerer", desto langsamer verbrennt das Gemisch. Die Gemischzusammensetzung wird durch die Luftzahl λ angegeben. (Idealgemisch λ : Stöchiometrisches Luftverhältnis = 14,5 kg Luft / kg Treibstoff.) Das Gemisch für den Ottomotor (Luft/Benzin) ist - im Gegensatz zu dem des Diesels - nur innerhalb enger λ -Grenzen zündfähig: $0,8 < \lambda < 1,25$. Ein Gemisch mit $\lambda < 1$ wird als "fett" bezeichnet, mit $\lambda > 1$ als "mager".
- Druck und Temperatur: hohe Last bedeutet - hohe Drücke und Temperaturen im Zylinder!
- Füllung des Zylinders: infolge schlechter Füllung des Zylinders bei Teillast niedrigere Flammgeschwindigkeit
- Mit der Verwirbelungsgeschwindigkeit (abhängig von der mittleren Kolbengeschwindigkeit) nimmt die Flammgeschwindigkeit zu.

Praxis

Moderne Motoren sind zur Berücksichtigung all dieser Faktoren mit einer elektronischen Kennfeld-Zündung ausgestattet. Bei der Traction bestehen vier Möglichkeiten, den Zündzeitpunkt zu beeinflussen, wobei bei den meisten Ausführungen deren zwei oder drei in Kombination zur Anwendung gelangen:

1. Die fixe Einstellung des Zündzeitpunktes. Diese ist bei jedem Fahrzeug notwendig und wird bei der Traction auf 8 bis 12 Grad vor OT (oberem Totpunkt) eingestellt. (Details dazu in der Broschüre „Citroën Traction Avant 11 & 15 CV für Anfänger“, geschrieben und vertrieben durch Daniel Eberli.)
2. Verstellung mittels Handverstellung. Bei höherer Drehzahl dreht man den Hebel im Uhrzeigersinn Richtung „Früh“. Massgebend ist die Drehzahl, nicht die geforderte Leistung. Führt man also mit viel Gas, aber tiefer Drehzahl einen Berg hinauf, verstellt man die Zündung Richtung „Spät“. Auch zum Starten des Motors muss die Zündung auf „Spät“ stehen.
3. Verstellung mittels Fliehkraft. Je höher die Drehzahl, desto früher der Zündzeitpunkt.
4. Verstellung mittels Vakuum. Im Ansaugtrakt entsteht ein Unterdruck, welcher sowohl von der Drehzahl, als auch von der Drosselklappenstellung abhängt. Eine Erhöhung des Vakuums erzeugt eine Verschiebung des Zündzeitpunktes Richtung „Früh“.

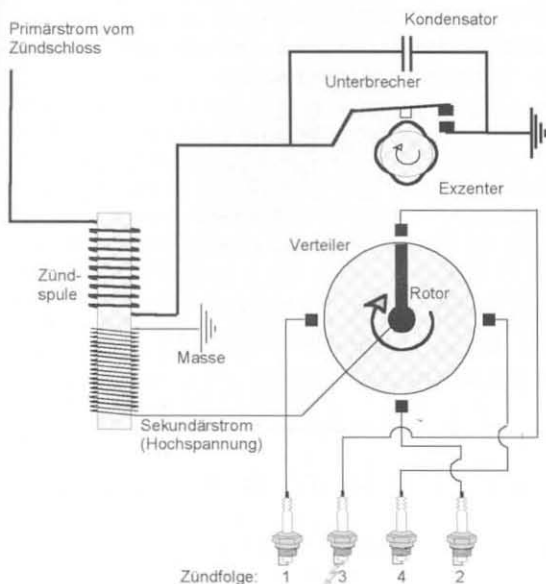
Spät - Früh



Die Zündanlage beim Vierzylinder

Die Anlage beim Sechszylinder unterscheidet sich nur durch die Anzahl der Anschlüsse bei der Verteilerkappe.

Prüflampe zum Einstellen des Zündzeitpunktes:
Leuchtet bei geöffnetem Unterbrecher.



Die Zündspule wird vom Bordnetz über den Unterbrecher unter Strom (=Primärstrom) gesetzt. Da es sich dabei um Gleichstrom handelt, baut sich im Kern der Spule ein Magnetfeld auf. Unterbricht der Unterbrecher den Primärstrom, bricht das Magnetfeld zusammen. Dies erzeugt - wie in einem Wechselstrom - Transformator - durch Induktion in der Sekundärwicklung einen Stromstoss hoher Spannung. Der Rotor des Zündverteilers bringt den Strom zur Zündkerze des Zylinders, der am Ende der Kompressionsphase angekommen ist. Beim Spalt der Kerze springt ein Funke und zündet das Gemisch.

Der Kondensator ist am Verteiler angebaut und parallel geschaltet. Er hat die Aufgabe, den beim Öffnen der Unterbrecherkontakte entstehenden Funken zu unterdrücken, Abbrand zu verhindern und schnelles

Zusammenbrechen des Magnetfeldes zu bewirken. Es kommt auch zu einem kürzeren Schaltvorgang und damit zu einer höheren Zündspannung. Mit anderen Worten: durch den Gebrauch eines Kondensators mit der richtigen Grösse (Kapazität) wird der Funken an der Zündkerze verstärkt. Ein schadhafter Kondensator kann die Ursache für ein schnelles Verschmoren der Kontakte sowie eines schlechten Zündfunken sein.

Daniel Eberli

Sonderschrauben

Die RB Sonderschrauben GmbH in Werningshof 1, 33719 Bielefeld, Te.: 0521-93848012, Fax: -93848015, Internet: www.sonderschrauben.de, weist darauf hin, dass seit April der Service um den Versandbereich erweitert wurde. Neben Schrauben aller Art können auch Schleif- und Poliermittel, Werkzeug und Chemieprodukte (z.B. ein Inox-Spray) erworben werden. Für Citroën-Fans interessant sind beispielsweise die M7-Schrauben mit Standardgewinde, die in den Längen M7x20, M7x30, M7x40, M7x50 und M7x60 zu haben sind.

Interessenten setzen sich bitte mit dem Ansprechpartner, René Dölz, unter einer der oben angegebenen Kontaktmöglichkeiten in Verbindung.

12. ICCCR

**12th ICCCR Amherst Massachusetts,
Ein Reisebericht**

9.-11. August 2002

Für mich öffnete sich plötzlich und sehr kurzfristig eine Möglichkeit, das diesjährige ICCCR in Amherst Mass zu besuchen. Nachdem ich ursprünglich mit Auto und Familie in die USA in die Ferien wollte, wurde diese Idee von widerlichen Umständen verhindert. So fuhr ich also alleine und ohne Auto ins Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Ich hatte schon in der Schweiz mit Walter Homberger, unserem Clubmitglied abgemacht, dass wir uns dort treffen würden, und dass Walter mich in seinem wundervollen 15 SIX hydraulique mitfahren lassen würde.

Wie meistens liessen mich meine Verpflichtungen in der Schweiz nicht los, so dass ich einen Tag später als geplant in New York auf dem Newark Airport landete. Walti und Mark, sein Sohn, waren schon auf dem Highway Richtung Nordost. Also entschied ich mich, mit dem Zug in Richtung Nordosten zu fahren. Allerdings rechnete ich mit einem Angebot wie bei der SBB und war sehr überrascht, dass in Amerika nur ein Zug pro

Tag diese Strecke befuhr und dass dieser schon vor eineinhalb Stunden abgefahren war. Die nette schwarze Beamtin in der New York Penn Station riet mir, einen Zug bis nach Springfield zu nehmen, das etwa 50 km von Amherst entfernt wäre und mich von dort per Bus oder Taxi nach Amherst zu verschieben. Ich hatte keine andere Wahl.

Ich fand heraus, auf welchem Peron ich einsteigen musste und schon war ich unterwegs. In New Haven hatten wir eine halbe Stunde Aufenthalt, die elektrische Lokomotive wurde gegen eine Diesellok ausgetauscht. Dann ging es entlang dem Conneticut River weiter durch das Pioneer Valley nach Norden. Nach dem eher knappen Platz in der Economy Class hatte man hier im Zug richtig genug Platz um die Beine zu strecken und das Sitzen war bequem in Fauteuils, die breiter als die First Class waren.

Am Abend kam ich in Springfield an. Aus Angst, zu spät nach Amherst zu kommen und mein Zimmer nicht mehr beziehen zu können, entschloss ich mich, ein Taxi zu nehmen. Ich erkundigte mich beim Chauffeur über die Kosten, diese waren aber höher als das Zugbillet für die zehnfache Strecke. Wir einigten uns auf 40 \$ und er fuhr mich nach Amherst. Leider wusste ich nur, dass das ICCCR auf dem Universitätscampus stattfinden würde. Ich nahm an, dass wir schon irgendwo einen Wegweiser antreffen würden, doch wir suchten vergeblich!

Während wir beim Einnachten über das mehrere Quadratkilometer grosse Universitätsgelände fuhren, entdeckte ich plötzlich einen Citroën B2, der hundert Meter vor uns die Strasse



überquerte. Wir verfolgten ihn sofort und er verschwand in der Tiefgarage des Hotels, das in der Mitte des Geländes stand. Etwas konsterniert stieg ich aus und fand zwei hilfsbereite Angestellte des technischen Dienstes der Universität, die sich meiner annahmen und mit einigen Telefonen herausfanden, in welchem der verschiedenen Studentenhäusern ich untergebracht war. Sie zeichneten mir schliesslich den Weg zum Leach-House auf einem Plan ein und wiesen mir die ungefähre Richtung. Als ich dort eintraf, erwartete mich der House Captain, eine Studentin, die kontrollierte, wer da ein und aus ging. Sie gab mir die Magnetkarte für die Haustür und den Zimmerschlüssel. Auf der Treppe in den dritten Stock kamen mir Walti und Mark entgegen. Ich war sehr erleichtert und fühlte mich wesentlich wohler, obwohl ich todmüde war.

Das Zimmer war ausserordentlich karg ausgestattet, zwei Betten, Kasernenstandard mit Stahlrahmen, zwei Arbeitstische, zwei Kleiderkästen. Kein Radio oder Fernseher, nicht einmal ein Anschluss, kein Kühlschrank oder andere Ausstattungsgegenstände. Duschen und Toilette waren auf der Etage, allerdings hatte es auf meiner Etage nur Damentoiletten. Auf dem Bett lag ein zugeschnittener Plastiksack mit zwei zu kurzen und ziemlich dünnen Leintüchern, einem Kissenanzug für ein Schaumgummikissen und einer hellblauen, synthetischen Wolldecke. Ich montierte diese Schlafutensilien (wie ich das in der RS gelernt hatte) und legte mich erschöpft ins Bett.

Das Morgenessen am anderen Tag, es war Freitag, nahm ich im Blue Wall Cafe ein, ein Restaurant, das wie alles hier von Studenten betrieben wurde, obwohl eigentlich Semesterferien waren. Links gab es alles Süsse, während man rechts auch ein währschaftes Morgenessen mit Eiern und Speck haben konnte. Vorerst entschied ich mich für Nussgipfel und Kaffee.

Ich besuchte zuerst das Registration Desk, das Anmeldebüro, das unter einem Zelt in der Area 63 aufgebaut war. Hier herrschte freundliche Citroëns Atmosphäre, alle Sprachen wurden durcheinander geredet und nachdem man sich entsprechend ausgewiesen hatte, erhielt jeder den Plastiksack mit dem Nummernschild. Ich hatte die Nummer 611 erhalten. Im Sack war auch ein Programmheft, ein Plan dieses für Schweizer Verhältnisse sehr grossen Universitätsgeländes und ein reich bebildertes Buch in Farbe mit einer Übersicht der Entwicklung der Firma Citroën. Titel: „Dates, From 1919 to the present Day“ (145 Seiten, Herausgegeben von Citroën Paris, Vorwort: Claude Satinet, keine ISBN Nr.).

Auf dem Rasen rund um den Campus Pond, den Teich in der Mitte des Areals, fanden sich jetzt langsam die Citroëns der verschiedenen Typen ein, die von den Marshals auf die entsprechenden Plätze eingewiesen wurden. Die Tractions und Vorkriegsmodelle kamen nach rechts, DS und neuere ans linke Ufer des romantischen Feuchtbiotops. Im Übrigen war es ausnehmend warm, dauernd um 28-30 Grad.

Ein Eye-Catcher war der schnellste SM der Welt, der entsprechend publikumswirksam einfuhr und abgeladen werden sollte. Das Fahrzeug wurde auf einem Trailer gebracht, welcher eine selbstkonstruierte Hydraulik aus Citroën Federkugeln besass (inkl. Notstromgruppe) und von einem anderen SM gezogen wurde, der zu einem Sattelzugfahrzeug umgebaut worden war. Allein die Konstruktion von Zugfahrzeug und Trailer war eine technische Meisterleistung, mit der ganzen Hydraulik, elektrischer Steuerung und



Konstruktion der Bremse mit massenträgheitsgesteuertem Bremsventil. Der Trailer konnte für den Abladevorgang bis auf den Boden abgesenkt werden. Beim Abladen des Fahrzeugs waren sich die Verantwortlichen allerdings nicht mehr ganz über den Vorgang im Klaren. Die Hydraulik des Rennwagens wurde auf Höchststufe aufgepumpt bevor die Transportsicherungen gelöst waren, so dass sich der Wagen mit einem lauten Knall aus seinen Fesseln befreite und die angeschweissten Befestigungspunkte am Chassis abbrissen. Abgesehen von diesem kleinen Missgeschick, das von den meisten Zuschauern nicht bemerkt wurde, war dieser Hochgeschwindigkeits-SM bezüglich Technik und Konstruktion eine Augenweide. In typisch amerikanischer Manier und in chromblitzender Ausführung wurde hier etwas zusammengebaut, was man kaum zu träumen wagt. Mit Doppelturbomotor erreichte dieses Fahrzeug auf den amerikanischen Salzseen Geschwindigkeiten über 200 Meilen / Stunden.

Unter den wenigen Bäumen am Seeufer hatten sich die „Propulsion Arrières“ versammelt und diskutierten heftig über Jahrgang und Typ. Citroën nahm es damals nicht so genau mit dem Übergang zu neuen Modellen, so dass beim Modellwechsel auch Hybridfahrzeuge entstanden, die laut Chassisnummern Typ A wären, während sie aufgrund der Ausrüstung und verschiedener verbauter Teile bereits dem Typ B angehören müssten. Auf jeden Fall präsentierte sich hier ein wunderbarer hellblauer B2 „Taxi Parisien“ mit Liebe und Sorgfalt restauriert der nicht nur mir gefiel.

In der Familie der Tractions fand Waltis 15 Six hydraulique viel Anerkennung beim Publikum und den eingefleischten Tractionisten. Der Wagen wurde von Mark aufwendig gepflegt und sauber gehalten. Nach einer intensiven Wagenwäsche nach der Überfahrt von New York wurde der ganze Wagen von Hand mit einem Wachs mit Erdbeergeschmack eingerieben und poliert. So strahlte er in einem tiefen schwarz, welches sich deutlich von den Nachbarautos abhob. Mark war jederzeit bereit die sich ansammelnden Staubpartikel mit einem Staubwedel aus Straussenfedern wieder abzuwischen. Wir beobachteten auch einige DS-Fans, die die Zierleisten der DS mit der Zahnbürste putzten!

Die hydropneumatische Technik, die von Walti in regelmässigen Abständen dem Publikum vorgeführt und in englisch ausführlich erklärt wurde, führte dazu, dass dieses Auto den ganzen Tag von Zuschauern umgeben war und sich zu einem richtigen Publikumsmagneten entwickelte. Dadurch ernteten sie auch entsprechende Punkte bei der Publikumswahl des Concours d'Elegance.

Der Abend des ersten Tages ging mit einem Barbecue im Student Union Ballroom zu Ende. Für uns sehr ungewohnt, dass man das ganze Nachtessen auf einmal vom Buffet an seinen Platz tragen musste, zwei Hände waren fast zu wenig.

Der Samstag begann locker mit ausschlafen und einem gemütlichen Frühstück. Danach machte ich mich auf, die anderen Attraktionen dieses Treffens zu erkunden. Im Untergeschoss des Campus Center Hotels fand sich eine gut ausgewählte Zusammenstellung älterer und ganz alter Citroën Fahrzeuge. Mehrere Fahrzeuge wurden durch das Conservatoire Citroën zur Verfügung gestellt und nach Amerika transportiert. Von dem Typ A 1919 entwickelte sich die Palette über Tractions, 2CV's und ID/DS bis zum SM. Im hinteren Teil waren auch einige amerikanische Umbauten, die für Stockcar- und Eisspeedwayrennen eingesetzt wurden ausgestellt. Die schön präsentierte Ausstellung fand viel Beachtung und wurde gut besucht, da es sich bei Citroën Fahrzeugen in Amerika ja wirklich um Exoten handelt.

Ein paar Schritte nebenan in der Grand Lounge konnte man eine Ausstellung über die Geschichte von Citroën in den USA ansehen. Fotos, Prospekte und viele andere Dokumentation waren an weiss überzogenen Stellwänden aufgehängt und detailliert beschriftet. Leider etwas wenig über das Tractionzeitalter, da die Tractions nie offiziell in Amerika verkauft wurden. Noch einen Stock tiefer im Lower Level Auditorium fand der „Swap Shop“, der offizielle Teilemarkt statt. Der grösste Teil des Angebotes bestand aus Automobilia rund um Citroën, von T-Shirts bis zu Kalendern und von Schirmen bis zu Briefbeschwerern und Modellautos. Die wenigen Teileanbieter konzentrierten sich vorwiegend auf die ID/DS und SM Modelle.

Am Abend fanden wir uns zum Galadiner, dem New England Clambake im Student Union Ballroom ein. Am Eingang warteten wir in einer langen Schlange und die Tickets wurden genau kontrolliert. Wiederum musste man das ganze Diner auf der linken und rechten Hand zum Sitzplatz balancieren. Auf den Hummer, den „Lobster“, hatte ich mich schon lange gefreut und er schmeckte mir auch ausgezeichnet. Leider gab es für jeden nur einen! An unserem Tisch sassen



wie gewohnt auch unsere Freunde aus Deutschland, die Walti im Hotel in Newark kennen gelernt hatte, Rita und Manfred Pieringer, die mit ihrem weissen DS von München angereist waren. Das Nachtessen wurde musikalisch umrahmt und als einer der Höhepunkte zeigte sich die Ansprache von Pierre-Henri Citroën, dem anderen Sohn von Bernard Citroën sen.. (Bernard Citroën jun. hatte ich in Varese getroffen). Leider musste er mit der Nachricht einleiten, dass sein Vater (Bernard sen.) vor zwei Tagen in Paris gestorben sei. Anschliessend gab sich die Gelegenheit, mit ihm ein paar Worte zu wechseln. Er war mit seiner Frau und beiden Kindern nach Amherst gekommen. Auffallend war, wie sehr er doch seinem Grossvater André Citroën glich!



Der Sonntag begann mit einem Morgenessen im Diners Schnellimbiss in der Stadt Amherst. Nachher fanden wir uns wieder auf dem Rasen auf dem Universitätsgelände ein. Die Pieringers machten noch eine Entdeckungsfahrt in die Aussenquartiere von Amherst, wo Rita sich die Bungalows, Villen und Wohnhäuser im neuenglischen Stil ansehen wollte.

Während Walti etwas zum Lunch organisierte kam Michael Cox, der Organisator des Treffens, beim Auto vorbei und teilte mir mit, dass dieses Auto den Concours d'Elegance gewonnen hätte und dass wir das Auto auf den Rasen vors Hotel bringen sollen, damit die Prämierung und Preisverteilung stattfinden könne. Per Natel konnte ich Walti diese freudige Nachricht übermitteln und wir unternahmen den Transfer des Autos.

Unter grossem Applaus des zahlreichen Publikums wurden die Preise in den verschiedenen Typenklassen verteilt. Ich muss ehrlich zugeben, dass alle Autos ihren Preis wirklich verdient hatten, es waren alles ausserordentliche, qualitativ hochstehende Fahrzeuge. Ich möchte Walti und Mark zu Ihrem Erfolg herzlich gratulieren. Sie haben die Fahne unseres Clubs auch in den fernen Vereinigten Staaten hochgehalten. Aus der Hand von Michael Cox erhielten sie die gläserne Trophäe auf einem hölzernen Sockel.

Mir persönlich hatte es ein wunderschönes schwarzes Traction Cabriolet angetan, das mit echtem rotem Leder gepolstert war. Es zeigte sich innen und aussen in einem ausgezeichneten technischen Zustand und auch die Lackierung hielt einer genauen Inspektion problemlos stand. An vielen kleinen Details wie z.B. das dritte Bremslicht an der Oberkante des Gepäckträgers konnte man erkennen mit wie viel Liebe und Einfallsreichtum dieses Auto restauriert wurde, ohne dass der klassische Stil darunter gelitten hätte.

Rita Pieringer hatte auf Ihrer Expedition in die Villenquartiere mit einer Hausbesitzerin ein Gespräch begonnen, das in einer Führung durch das ganze Haus endete. Schliesslich wurden sie und ihr Mann zum Aperitiv am Sonntagabend eingeladen. Als sie von den drei Schweizern erzählte, die ebenfalls am ICCCR teilnahmen, wurden wir ebenfalls eingeladen. So fuhren wir in unseren besten Anzügen, frisch geduscht und gekämmt hinter Pieringers DS, der den Weg wusste, in



ein Aussenquartier von Amherst zu der besagten Familie. Dort wurden wir von zwei Ehepaaren (die Nachbarn waren jetzt auch noch dabei) aufs herzlichste empfangen. Im Wohnzimmer war ein schönes Aperitivbuffet vorbereitet und der Hausherr servierte Drinks nach Lust und Laune der Gäste. Beim Smalltalk wurde dann jeder etwas durchleuchtet, woher man kommt, was man arbeitet und warum man ausgerechnet in Amherst gelandet ist. Auch erfuhren wir mehr über unsere Gastgeber und deren Tätigkeiten an der Universität und den fünf Colleges, die in Amherst domiziliert sind. In der bekannt überschwänglichen amerikanischen Art wurde auch der Preis von Walti Homberger gefeiert und die ganze Szene endete vor dem Haus mit der Begutachtung der beiden seltenen Autos.

Wir verabschiedeten uns dankend und fuhren zum Nachtessen zurück in die Stadt. Walti hatte schon ein Lokal ausgemacht und so parkten wir bei der Monkey Bar, 63 North Pleasant Street, Amherst. Auf Kosten von Walti feierten wir seinen Sieg und verköstigten uns göttlich. Ein wirklich würdiger Abschluss dieses denkwürdigen Ereignisses.

Für mich war es eine erlebnisreiche Reise ins Land der unbegrenzten Möglichkeiten, auf welcher ich Kontakt zu vielen interessanten Leuten gefunden habe. Schade, dass mir nur wenig Zeit zur Verfügung stand. Walti und Mark wie auch Rita und Manfred beteiligten sich nachher an der Ausfahrt nach Montreal und an die Niagarafälle, während ich mich westwärts nach Chicago auf die Reise machte, um meinen Pflichten nachzukommen.

Vielen Dank an Walti, der mich in diesen Tagen mitgenommen hat und immer ein wenig auf mich aufgepasst hat.

Hans Georg Koch





... am Steuer

Citroën 11 Légère

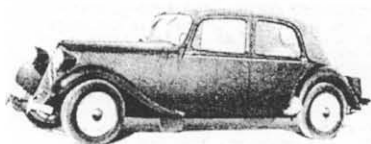
Vor einigen Wochen kam ein Freund aus Paris mit seinem neuen Citroën 11 zu mir, und da er länger blieb, hatte ich reichlich Gelegenheit, diesen Wagen auszuprobieren. Es klingt fast unwahrscheinlich, aber schon seit 17 Jahren wird dieser Typ des Citroën fast unverändert produziert. Dies hat den enormen Vorteil, daß seine Konstruktion mehr wie ausgereift und absolut frei von Kinderkrankheiten ist. Ein Beweis dafür ist, daß der Citroën 11 der meistverkaufte Wagen Frankreichs ist und auch eine entsprechend lange Lieferzeit hat. Der Citroën 11 erfreut sich aber nicht nur in Frankreich, sondern dank seiner ausgezeichneten Straßen- und Kurvenlage sowie seinem robusten Motor auch in den Alpenländern, wie zum Beispiel Schweiz und Österreich, größter Beliebtheit.

Die im Jahre 1933 herausgebrachten Frontantriebstypen waren in ihrer Konstruktion revolutionär und eilten ihrer Zeit weit voraus, es ist kaum anzunehmen, daß in Kürze ein neuer Typ auf den Markt gebracht werden wird. Die Karosserie des Modells 1951/52 unterscheidet sich kaum von dem Vorjahrsmodell, und es ist lediglich die Innenausstattung luxuriöser, und die Sitze sind komfortabler geworden.

Die Vordersitze sind während der Fahrt verstellbar, und dies wird besonders bei längeren Strecken als angenehm empfunden. Der große Abstand zwischen den Vorder- und Hintersitzen ermöglicht, daß die hinten Sitzenden ihre Beine bequem ausstrecken können.

Man kann den Citroën 11 als einen bequemen Viersitzer betrachten, in dem notfalls auch eine fünfte Person Platz findet.

Der Kofferraum, der von außen zugänglich ist, muß für diesen Wagen als klein bezeichnet werden, und ist leider auch nicht ganz staubdicht. Wir wollen hoffen, daß die Citroën-Werke beim nächsten Modell den berechtigten



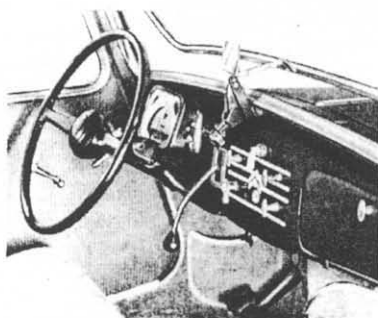
Die viertürige Limousine „11 Légère“

Wunsch der Citroën-Freunde nach einem größeren und dicht schließenden Kofferraum erfüllen.

Die viertürige, selbsttragende Ganzstahlkarosserie bildet mit dem kastenförmigen Teilrahmen, der zur Aufnahme des Triebblockes dient, ein Ganzes. Die breit gehaltenen Türen erlauben einen guten Einstieg zu den Vorder- und Hintersitzen. Die breite, ungeteilte Windschutzscheibe bietet im Verein mit den großen Seitenscheiben ausgezeichnete Sichtverhältnisse. Die Belüftung ist selbst bei hohen Sommertemperaturen gut und kann entweder durch das Öffnen der Seitenscheiben oder der Lüftungsklappe auf dem Torpedo und außerdem durch Herausstellen der Windschutzscheibe erreicht werden. Für den Winterbetrieb ist eine einfache, aber leistungsfähige und völlig geschlossene Wagenheizung vorgesehen.

Das formschöne große Zweispochenlenkrad läßt den Blick ungehindert auf die Kontrollinstrumente am Armaturenbrett fallen. Dieses enthält ein großes Tachometer und einen Kilometerzähler (Totalisator und Tageszähler), ein Amperemeter, eine Benzinuhr, eine elektrische Zeitanzeige. Rechts vom Fahrer ist der Schalthebel und anschließend daran sind die Knöpfe für die Schalttafelbeleuchtung, Scheibenwischer, Starter (Choker), Anlasser, Zündschalter und für die Handzündverstellung. Der verschließbare Handschuhkasten ist großer geworden und unterhalb von ihm befindet sich der Handgriff für die Handbremse. Diese liegt allerdings etwas außer Griffweite des Fahrers. Unterhalb des Lenkrades befindet sich der Bedienungshebel für den Scheinwerfer, das Abblenden geschieht durch Abwärtsdrücken des Hebels, während das Umschalten von Fernlicht auf Stadtlicht durch Drehen geschieht. Zum Hüpen wird derselbe Hebel nach links gedrückt. Der Wagen wird entweder mit Winker oder Blinkanlage geleitet.

Der schwebend aufgehängte Vierzylindermotor (Floating power) mit 78 mm Bohrung und 100 mm Hub, das entspricht einem Hubraum von 1911 ccm, leistet bei 3800 U/min 56 PS und hat ein Verdichtungsverhältnis von 6,5:1. Handgende Ventile mit großem Teilerdrehmesser ermöglichen einen hohen Füllungsgrad, und doppelt konzentrisch angeordnete Ventile verhindern bei hohen Drehzahlen ein Ventilflattern. Die Abdichtung der Ventilführungen erfolgt durch Gummiringe an den Schäften. Der Antrieb der Nockenwelle geschieht durch eine Doppelrollenkette. Austauschbare „nasse“ Zylinderbüchsen aus Nickelstahl-Schleuderguß tragen viel zur Wirtschaftlichkeit dieses Motors bei. Die Treibstoffzufuhr erfolgt durch eine mechanische Benzinpumpe mit Dampflosensicherung und Abschirmblech, und als Vergaser wird der Solex-Fallstromvergaserg 32 PB/C mit Beschleunigungspumpe verwendet. Seit ungefähr 18 Monaten wird ein größerer Luftfilter mit Ansaugluftreinigung eingebaut. Durch diesen Vergaser wird der Motor leistungsfähiger und reagiert auch rascher. Um den Motor bis zur Grenze des Klingens ausnutzen zu können, hat man zusätzlich eine Handzündverstellung. Ansonsten wird der Zündzeitpunkt durch einen Zentritregler und einen Unterdruckregler je nach der Motorbelastung automatisch reguliert.



Blick auf Lenkrad und Armaturenbrett

Fellendorf Akkumulatoren

Gegr. 1894

WIEN VII, BERNARDGASSE 1 B 35 4 34 B 37 040

AUSTRO-MOTOR 9/1952 389

Der ganze Triebwerksblock wird zwischen den zwei kastenförmigen massiven Trägern, die aus dem Wagenkasten herausragen, eingeschoben und am vorderen Ende mit 4 Muttern befestigt. Der schwebend aufgehängte Motor liegt hinter der angetriebenen Vorderachse, und zur Erzielung einer stärkeren Belastung der Vorderräder wurde der Kühler darüber und das Getriebe vor die Achse verlegt.

Die Kraftübertragung erfolgt vom Motor über eine längere Welle über dem Achsgetriebe zum Wechselgetriebe, und so läuft der Kraftfluß bei jedem Gang über ein Zahnradpaar (kein direkter Gang).

Das Dreiganggetriebe, von dem 2 Gänge synchronisiert sind, ist leicht zu schalten, nur muß das Kupplungspedal voll ausgetreten werden, da der Schallhebel durch die Kupplung arretiert wird.

Der Schallhebel ist im Armaturenbrett untergebracht und die Schaltung erfolgt nicht wie bei anderen Fabrikaten durch ein Hinausziehen oder Hineinschieben, sondern genau so, als ob der Schallhebel sich in der Wagenmitte befinden würde.

Dadurch ist in Verbindung mit der unter dem Armaturenbrett liegenden Handbremse (Stockbremse) ein fußfreier Raum vor den Vordersitzen erreicht worden.

Sehr interessant ist auch die Konstruktion der Federung des Citroën 11, die viel zur ausgezeichneten Straßenlage dieses Typs beiträgt.

Sie erfolgt vorne und hinten durch runde Torsionsstäbe, die dank ihrer Riffelverzahnung leicht nachstellbar sind und auch einen Ausgleich der Räder sowie ein Verstellen der Wagenhöhe ermöglichen. Außerdem werden noch zusätzlich große hydraulische Teleskopstoßdämpfer verwendet.

Die Vorderräder sind einzeln aufgehängt, und starke, geschmiedete Quer- und Dreieckslenker dienen zur Radführung.

Die Hinterradaufhängung ist ein Zwischending von einer Starrachse und einer reinen Einzelradfederung. Die Unabhangigkeit der beiden Räder voneinander ist beschränkt, weil sie durch eine Art von Achsrohr miteinander verbunden sind, allerdings ist die Befestigung der Achsrohre an den Rädern nachgiebig, so daß zwischen den Rädern keine wirklich starre Verbindung besteht. Die Führung der Räder erfolgt durch Längsschwingarme, die durch Diagonallinien verstärkt werden.

Die groß dimensionierten hydraulischen Oldruckbremsen wirken auf alle 4 Räder, und ihre gute Bremswirkung ermöglicht hohe Reisedurchschnitte.

Die Zahnstangenlenkung mit ihrer automatischen Spielnachstellung vermittelt durch ihre niedere Übersetzung einen ausgezeichneten Kontakt mit der Fahrbahn und erlaubt auch bei hohem Tempo eine genaue Spurhaltung. Leider ist der Einschlag wie bei den meisten Frontantriebswagen etwas gering, und es macht sich besonders bei uns auf unseren schmalen Gebirgsstraßen und auch im Stadtverkehr beim Reversieren unangenehm bemerkbar.

Die Straßenlage sowie die Stabilität in den Kurven muß als hervorragend bezeichnet werden und ist auf eine gleichmäßige Gewichtsverteilung auf beide Räderpaare, auf ein günstiges Verhältnis von Radstand zu Spurweite, auf die unabhängig gefederten Räder, auf den sehr tiefen Schwerpunkt und nicht zuletzt auf den Frontantrieb zurückzuführen. Der Citroën 11 ist schon seit Jahren durch seine besonders gute Straßen- und Kurvenlage sowie hohe Fahrsicherheit bekannt.

Der Treibstoffverbrauch schwankt beim Citroën 11 Lögäre je nach Fahrweise zwischen 10 bis 14 Litern. Dies ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß man durch das gute Beschleunigungsvermögen und durch die große Fahrsicherheit sehr hohe Reisedurchschnitte fährt und damit automatisch mehr Treibstoff verbraucht.

Bei einer Testfahrt, die hauptsächlich über kurvenreiche Gebirgsstraßen und Pässe (Pötschenpaß, Paß Gschütt, Radstädter Tauern, Hohen Tauern, Pyhrnpaß) führte, wurde ein Treibstoffverbrauch von 14,2 Liter/100 km (Benzin-Benzol-Gemisch) gemessen. Dies stellt einen Extremwert dar, da bei dieser Versuchsfahrt das Letztmögliche an erreichbarem Tempo herausgeholt wurde. Bei normaler Fahrweise und nicht zu hohen Reisedurchschnitten liegt der Treibstoffverbrauch zwischen 10 und 12 Litern. Auf längeren Strecken auf der Autobahn wurde bei einem Dauertempo von 100 km/h — ohne daß der Motor irgendwelche Ermüdungserscheinungen zeigte oder dem Warmwerden neigte — ein Treibstoffverbrauch von 11,8 Liter/100 km registriert.



SPEEDWELL

BREMSSFLÜSSIGKEIT

SPEEDWELL

SUPER-MOTORENÖLE

SPITZENPRODUKTE FÜR HÖCHSTE
BEANSPRUCHUNG

SPEEDWELL, die englische **QUALITÄTSMARKE**
ist seit 1927 in Österreich registriert

SPEEDWELL-PRODUKTE
jahrzehntelang bewährt, sind führend

Alleinvertretung in Österreich:

SCHÖRG & CO.

Wien, XVI., Liebharts-gasse 31 — Tel. Y-12-0-06

Bei gleichbleibenden Geschwindigkeiten wurde folgender Treibstoffverbrauch gemessen:

Bei 50 km/h	7,8 Liter/100 km
bei 60 km/h	8,2 Liter/100 km
bei 70 km/h	8,8 Liter/100 km
bei 80 km/h	9,3 Liter/100 km
bei 90 km/h	10,2 Liter/100 km
bei 100 km/h	11,8 Liter/100 km
bei 110 km/h	12,9 Liter/100 km

Die Beschleunigungsprüfungen ergaben beim Durchschalten folgende Daten:

1. Gang: Höchstgeschwindigkeit 26 km/h in 5 Sekunden
 2. Gang: Höchstgeschwindigkeit 65 km/h in 13 Sekunden
 3. Gang: Höchstgeschwindigkeit 119,2 km/h in 35 Sekunden
- Die Beschleunigungsversuche im dritten Gang brachten nachstehende Werte:

3. Gang von 30 km/h auf 60 km/h in 10 Sekunden
3. Gang von 30 km/h auf 80 km/h in 17 Sekunden
3. Gang von 60 km/h auf 80 km/h in 5 Sekunden
3. Gang von 60 km/h auf 90 km/h in 11 Sekunden

Aus diesen Werten können Sie ersehen, daß man mit diesem Wagen unwahrscheinlich hohe Reisedurchschnitte erzielen kann.

Der Frontantrieb bedingt auch eine andere Fahrtechnik, speziell beim Anfahren auf Steigungen, da sich beim plötzlichen Gasgeben die Räder durch die geringere Belastung durchdrehen, und es ist sogar meistens günstiger, statt mit dem ersten Gang mit dem zweiten anzufahren. Auch empfiehlt es sich, auf stark schotterigen oder sandigen steilen Bergstraßen früher als bei einem Hinterradangeordneten Wagen zurückzuschalten oder gleich bei Beginn der Steigung auf einen niedrigeren Gang zu gehen und so ein Durchdrehen der Räder zu verhindern. Wir konnten zum Beispiel ohne irgendwelche Schwierigkeiten den Pötschenpaß mit seiner 24prozentigen Steigung — der Wagen war sogar mit 4 Personen besetzt — teils im ersten, teils im zweiten Gang fahren.

Die Erfolge bei verschiedensten Wartungsfahrten beweisen, daß der Citroën 11 allen Anforderungen gewachsen ist.

Man kann ihn als einen Wagen mit ausgezeichnetem Straßen- und Kurvenlage, größter Fahrsicherheit und gutem Komfort bezeichnen. Der Treibstoffverbrauch ist seiner hohen Leistung entsprechend.

S. Bach





Einladung

Region Nord

Jahresschlusshöck

Wann: **Samstag 7. Dezember 2002**

Ort: **Restaurant LÖWEN Illnau**
*an der Hauptstrasse von Illnau nach Effretikon
das letzte Haus rechts, in Illnau
8307 Illnau-Effretikon*

Zeit: **19.00 Uhr**
ab ca. 19.30 Nachtessen

Nachtessen mit Vorspeise und Dessert
Kosten Fr. 25.-- pro Person

Rückblick 2002, Ausblick 2003
Gemüthlicher Hock
Oel und Rostgespräche

Ab Februar 2002 treffen wir uns **NEU**, jeweils am letzten Mittwoch des geraden Monates (Februar, April, Juni usw.) zu gewohnter Zeit ab 19.30h im **Restaurant Löwen in Illnau**.

Der Restaurantwechsel wurde auf vielseitigen Wunsch angeregt und bietet uns Gelegenheit, ein anderes Restaurant kennen zu lernen.

Wir freuen uns auf Eure Anmeldungen für den Jahresschlusshöck und wünschen allen schöne Festtage und gute Fahrt im neuen Jahr.

Region Nord, Hans-Peter Rubitschon, Peter Weber, Ruedi Jutz.

Anmeldung **bis spätestens 30. November 2002 an:**

Ruedi Jutz, Aspacherstrasse 38, 8413 Neftenbach
Fax 052/ 315 29 24 Natel 079/ 636 65 65

Name Vorname:

Tel. Nr.

Anzahl Personen:



CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name

Vorname Vorname Partner

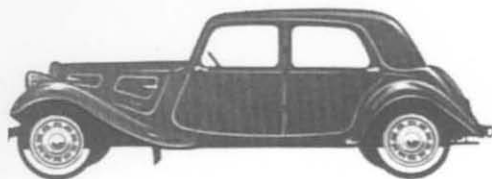
Adresse PLZ / Ort

Geburtstag Tel Privat

Gültig ab: Tel Geschäft

Fahrzeug Typ/Jg: EMail

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



Mitglieder-Werbung

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

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

Name Vorname

Adresse PLZ / Ort

Tel Privat Tel Geschäft

Bemerkungen

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

PP
4950 Huttwil

Bitte nachsenden
ohne Adressmeldung



From 1919 to the present day



CITROËN

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