

° CITROËN °



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

4/2006

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan: Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

Walter Homberger
J.- C.- Heer-Strasse 25
8635 Oberdürnten
P 055 241 21 81
walter.homberger@hombitrading.ch

Vizepräsident

Rudolf Weber
Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
rudolf@weber-gubser.ch

Kassier

Udo Kenkel
Birkenweg 50
3123 Belp
P 031 819 54 61
udo.kenkel@insel.ch

Aktuar

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

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
info@jutz-osm.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
h.p.rubitschon@bmx.ch

Hans Ettlín

Grünastrasse 37
3084 Wabern
P 031 961 37 53
hans.ettlin@switzerland.net

Edgar Stocker

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

Hans Brunner

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

Peter Weber

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

Fritz Müller

Rebenweg 2
4442 Diepflingen
P 061 981 36 92
G 061 925 02 31
fritz.mueller@abbott.ch

Hans Herzog

Gasthaus Post
6130 Willisau
P/G 041 970 25 06
e.herzog@starnet.ch

Redaktion Clubheft

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

Archiv Technische Auskünfte

Walter Rey

Schönecksstrasse 23
8215 Hallau
P 052 681 41 34
Fax 052 681 41 29

Bibliothek

Josef Burri

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

Internet

Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
G 01 332 88 50
rudolf@weber-gubser.ch

Deko

Guido Soland

Bächtelmat
6404 Greppen
P 041 460 24 86



| | |
|---|----|
| Inhalt..... | 1 |
| Rodage..... Walter Homberger | 2 |
| Inserate..... | 4 |
| Treffen und Termine | 5 |
| Treffen Region Nord Hans Georg Koch | 6 |
| Inserate..... | 12 |
| Inserate..... | 14 |
| Inserate..... | 16 |
| Inserate..... | 18 |
| Auch Gäste mit Oldies können Pannen haben..... | |
| Werner Zimmermann | 20 |
| Mit der Traction in die Ferien | 24 |
| Remo Spaini | |
| Das Verhältnis zwischen Drehzahl und Reisegeschwindigkeit | |
| Daniel Eberli | 25 |
| Unfälle und Verbrechen | 29 |
| Nathalie Lustenberger | |
| Wiedergeburt eines „etwas anderen“ Oldtimers | |
| Walter Homberger | 30 |
| Ausblick | 32 |
| Hans Georg Koch | |
| 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
 Glarnerstrasse 24
 8805 Richterswil
 Tel/Fax 01 784 58 58

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

Garage und Ersatzteile
Garage Ochsner
 St. Gallerstrasse 13
 8353 Elgg
 Tel 052 365 22 00
 Fax 052 366 20 40
 www.garage-ochsner.ch



RODAGE

Liebe Clubmitglieder

Zum heutigen Zeitpunkt, an dem ich diese Zeilen schreibe, gehören die vier offiziellen CTAC-Treffen des Jahres 2006 bereits der Vergangenheit an. Damit ist leider auch klar, dass sich unsere diesjährige Oldtimer-Saison langsam aber sicher ihrem Ende nähert. Doch das will jedoch überhaupt nicht heissen, dass in den nächsten Monaten beim CTAC nichts mehr läuft!



Neben den regelmässigen Stammtisch-Treffen der Region West (jeden letzten Donnerstag im Monat im Landgasthof Schönbühl), der Region Nord (jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate im Restaurant Löwen in Illnau) und der Region Zentralschweiz (jeden ersten Mittwoch im Monat im Restaurant Post in Willisau), findet auch noch der beliebte Jahresschlusshöck der Region Nord am 09. Dezember in Andelfingen statt. Es gibt also noch genügend Gelegenheiten sich unter Citroën-Enthusiasten zu treffen und dabei Erfahrungen und Erlebnisse rund um unsere Fahrzeuge auszutauschen.

Bereits jetzt könnte man auch das Datum der nächsten CTAC-Generalversammlung vom Sonntag, 28. Januar in der eventuell schon vorhandenen Agenda 2007 eintragen! Wir werden uns wiederum in Nottwil versammeln, diesmal im neuen Guido A. Zäch Forschungszentrum, wo Hans Georg Koch frühzeitig die tollen Lokalitäten für uns reserviert hat.

Im Rückblick auf die beiden letzten Clubanlässe kann ich nur sehr erfreuliches berichten. Organisatorisch übertreffen sich die verantwortlichen Regionalvorstände ein über das andere Mal! Herzlichen Dank nochmals von meiner Seite für den tollen Einsatz zugunsten der teilnehmenden Mitglieder.

Das Treffen der Region Nord mit der sehr interessanten Besichtigung des Flusskraftwerkes Neuenhof/Wettingen hat eine grosse Anzahl von Teilnehmern am Sonntag, 20. August ins Limmattal gelockt. Wettermässig waren wir auf alles gefasst, doch liessen es die Organisatoren diesmal mit ein paar kurzen, heftigen Regengüssen auf der Fahrt zum Mittagessen bewenden!! Unser Redaktor berichtet in diesem Heft ausführlich und mit diversen Bildern über diesen gelungenen Anlass. Zudem steuert auch noch Werni Zimmermann einen aktuellen Bericht bei, in dem er anschaulich schildert, wie im Anschluss an dieses Treffen

die Beteiligten an der Fahrzeug-Rückführung des AC 4 von José Thommen mit diversen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten!

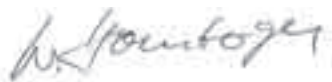
Am Sonntag, 24. September hat dann auch noch das Treffen der Region Ost stattgefunden. Die rührigen Organisatoren dieses Anlasses haben es möglich gemacht, dass wir mit unseren Oldtimern vor Beginn des historischen Klausenrennens und nach Einnahme des obligaten Kaffees mit Gipfeli, im Corso von Linthtal bis auf den Urnerboden fahren konnten. Dort waren für unsere Fahrzeuge genügend reservierte Parkplätze bereit und im nahe gelegenen Restaurant wurde uns eine einfache, aber schmackhafte Mahlzeit serviert. Am Nachmittag hatte jedermann/frau bei schönstem Wetter Gelegenheit die tollkühnen Fahrer mit ihren Boliden auf der kurvenreichen Klausenpass-Strasse zu bewundern. Bestimmt haben dabei alle unserem langjährigen Clubmitglied Christian Heussi, der mit seinem blauen Traction Cabriolet in rasanter Fahrt den Berg hinaufstürmte, begeistert zugejubelt und applaudiert.

Ich bin sicher, dass über diesen einmaligen Clubanlass noch detaillierter auf unserer Homepage und im nächsten Clubheft zu lesen sein wird.

Für unsere technisch interessierten Leser hat Dani Eberli in der vorliegenden Ausgabe einen weiteren, interessanten Bericht verfasst, der bestimmt unter Traction-Experten für entsprechenden Gesprächsstoff sorgen wird.

Nun hoffe ich auf möglichst viele sonnige und angenehm warme Herbsttage, damit wir alle noch einmal Gelegenheit haben unsere Oldtimer vor Einbruch der kalten Jahreszeit auf einsamen Landstrassen zu bewegen und dabei das Gefühl von echtem „Motoring“ zu geniessen.

Euer Walter Homberger (Hombi)
Präsident CTAC





Damen-, Herren,- und Bébémode
Vorhänge, Tisch- und Bettwäsche
alles zum Nähen und Stricken
Tag- und Nachtwäsche

Top Mode Top Beratung

10 % Rabatt für CTAC-Mitglieder



Stocker Mode

Bahnhofstr. 2, 6102 Malters, Montag geschlossen
Tel. 041 497 11 36 Fax 041 497 40 46
stockermode@regio.com.ch

Jerôme Weber
fotografiert von Werner Zimmermann



TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

| | |
|-----------------|--|
| 9. 12. 2006 | Jahresschlusshöck Region Nord in Andelfingen |
| 6. 12. 2006 | Traditioneller Chlaushöck Zentralschweiz, 19.00 Uhr Restaurant Post, Willisau. Bitte Anmeldung an H. G. Koch (041 980 37 80) |
| 28. 1. 2007 | Generalversammlung (G. A. Zäch Forschungszentrum Nottwil) |
| 29. 4. 2007 | Ausflug Region Süd |
| 24. 6. 2007 | Ausflug Region Nord |
| 18.-19. 8. 2007 | Ausflug Region Ost |
| 23. 9. 2007 | Ausflug Region West |

Stammtische

| | |
|----------------|--|
| Region West | Landgasthof Schönbühl, Tel: 031 859 69 69 Jeden letzten Donnerstag im Monat |
| Region Nord | Restaurant Löwen, Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94 Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate Jahresschlusshöck: 9. 12. 2006 |
| Zentralschweiz | Restaurant zur Post, Willisau, ab 19.00 Uhr, Tel: 041 970 25 06 Jeden ersten Mittwoch im Monat |

Weitere Treffen und Daten

| | |
|------------------|--|
| 21.-22. 10. 2006 | Retro Technica Fribourg (ctr@bluewin.ch) |
| 29. 10. 2006 | 2. Oldtimermesse St. Gallen (www.oldtimermesse-ch.com) |
| 4. 11. 2006 | Oldtimermarkt Zürich (www.otm-zuerich.ch) |
| 6. 11. 2006 | London-Brighton Run |
| 9.-12. 11. 2006 | Auto Car Show Zürich (www-auto-zuerich.ch) |
| 2. 12. 2006 | 10. Auto Oldtimermarkt Roggwil (www.race-inn.ch) |
| 2. 12. 2006 | Oldtimer Teilemarkt Langenthal (rolf.hess@gmx.ch) |

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

Redaktionsschluss für Heft 5/2006:

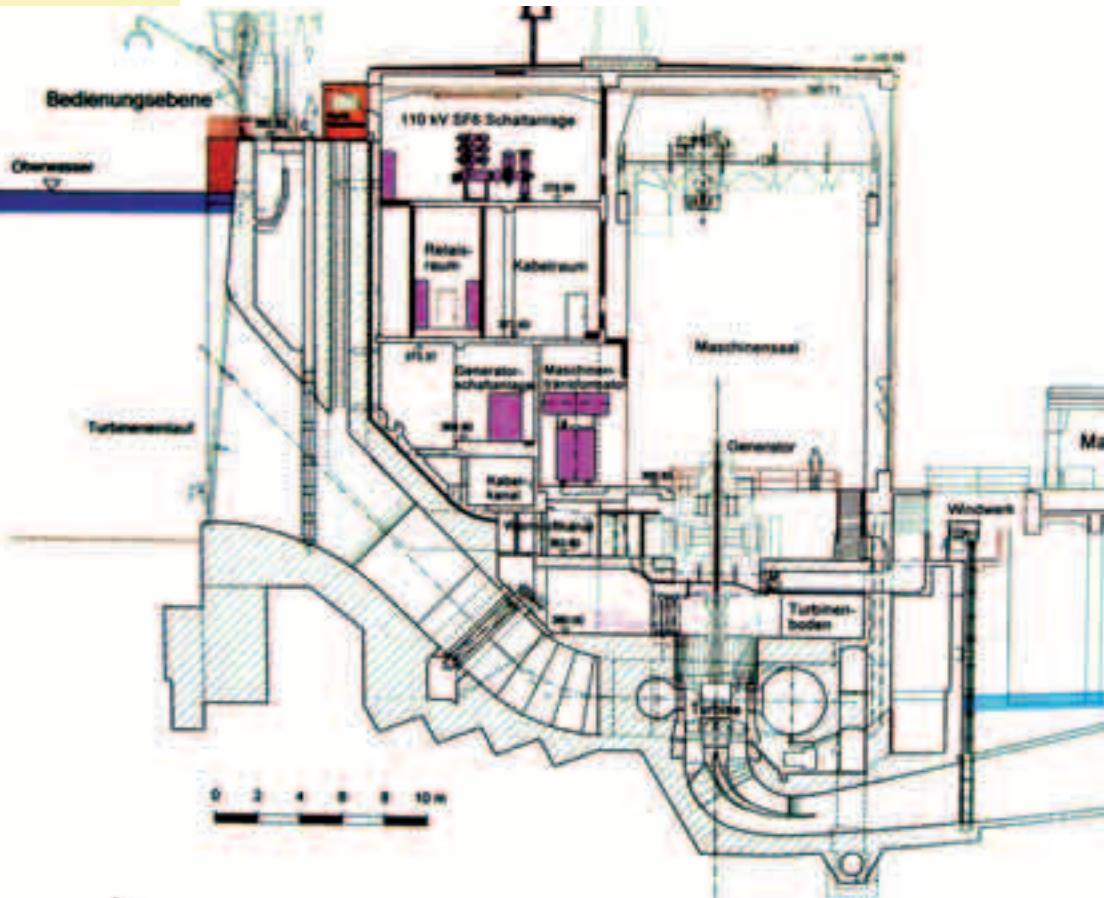
17.11.06



TREFFEN REGION NORD

Strom aus der Limmat

Bereits die Einladung zu diesem Treffen liess spannendes vermuten, Besuch eines Kraftwerkes an der Limmat bei Neuenhof, südlich von Baden an der Limmat. Die Idee zu diesem Treffen stammt von Hanspeter Rubitschon, der in seiner damaligen Funktion als Angestellter des Baudepartementes der Stadt Zürich den Landerwerb zur Renaturierung der Limmat oberhalb dieses Stauwehrs vorzunehmen hatte. Seine Beziehungen reichten dadurch bis in die Bauleitung und führten dazu, dass der leitende Ingenieur, Herr Dr. F. de Vries mit seinen beiden Mitarbeitern, den Herren Blum und Fricker für den Citroën Traction Avant Club zur Verfügung standen. Durch die fachliche Kompetenz, die diese drei Herren an den Tag legten, war diese Führung äusserst aufschlussreich und interessant. Das Publikum aus unserem Club zeigte sich auch technisch interessiert und stellte viele Fragen, die von den Führungspersonen präzise beantwortet werden konnten.



Nachdem sich unser Club beim Bauleitungscontainer in Neuenhof eingefunden hatte wurden wir mit einem feudalen Frühstück mit Kaffee, Gipfeli sowie Aufschnitt- und Käseplatten begrüsst. Anhand von Plänen erfolgte eine theoretische Einführung durch Herrn De Vries. Wir erhielten einen Überblick über das ganze Projekt. Es umfasst nicht

nur die Restaurierung und Modernisierung des Kraftwerkes selbst sondern auch ökologische Kompensationsmassnahmen und Renaturierung der Limmatböschung entlang des mehrere Kilometer langen Stausees.



Das Kraftwerk selbst wurde mit neuen Schützen versehen und es wurde eine Restwasserdosieranlage eingebaut. Das Restwasser von minimal 1,5 m³ / s wird jetzt neu über eine Turbine abgeleitet und nicht einfach über das Wehr abgelassen, so dass auch die Energie des Restwassers in Elektrizität umgewandelt werden kann. Diese neue Turbine hat allerdings nur eine Stauhöhe von 20 Metern, während die drei bestehenden Turbinen eine Stauhöhe von 24 Metern haben, da ihr Wasser über einen Tunnel erst weiter unten bei Wettingen wieder zurück in die Limmat geleitet wird.



Die Modernisierung des Kraftwerkes die wegen der Konzessionserneuerung notwendig wurde ist verbunden mit größeren Schutzmassnahmen gegen Hochwasser und ökologischen Ausgleichsmassnahmen oberhalb und unterhalb des Kraftwerkes. Dazu gehört auch ein neuer Fischweg (Fischtreppe) und eine Kahnrampe, über welche kleinere Schiffe das Wehr überwinden können.

In drei Gruppen besuchten wir nun die Baustelle und überquerten als erstes die Staumauer, die oben neue hydraulisch gesteuerte Regulationsklappen erhalten hat. Unten wurden die Schieber des Grundablasses ebenfalls ersetzt. Dazu waren grössere Verbauungen nötig, damit man im Trockenen arbeiten konnte, denn das Kraftwerk wurde während des Umbaus weiterhin in Betrieb gehalten.

Auf dem Dach des Maschinenhauses betrachteten wir die neue Abspannanlage, wo der produzierte Strom ins Netz abgegeben wird. Durch den Einbau neuer Transformatoren hat man die Spannung von



15`000 Volt jetzt auf 50`000 Volt erhöht, dies führt zu kleineren Transportverlusten in den Hochspannungsleitungen.



Danach besuchten wir das Innere der Staumauer und schauten in den oberen Wehrgang, der quer durch die Staumauer verläuft. Unter 1,5 m dickem Beton verlaufen mehrer Gänge horizontal in der Staumauer, wo verschiedene hydraulische Installationen zur Bedienung

der Stauklappen eingebaut sind. Die Gänge dienen vor allem dazu, die Staumauer von innen zu kontrollieren, (Wassereinbrüche, Risse, Erdbebenschäden etc.) und die verschiedenen Schützen für den Wasserdurchfluss zu bedienen.

Stockwerk für Stockwerk drangen wir tiefer in das Bauwerk und gelangten über die Hochspannungs-Schaltanlage zu den Transformatorräumen und schliesslich zu den Generatoren und den Turbinen, die zuunterst eingebaut

sind, damit der maximale Wasserdruck ausgenutzt werden kann. Die Generatoren stammen aus dem Jahr 1932 und wurden damals von der Maschinenfabrik Oerlikon geliefert. Sie sind neu gewickelt worden und leisten nach wie vor ihre Dienste in unveränderter Konfiguration. Nur für die Turbine des Dosierwerkes wird ein neuer Generator eingebaut.



Das Herz der Anlage die Kaplan-Turbinen (Escher-Wyss 1932) lagen aber noch einige Meter unter dem untersten Niveau, das wir besuchen konnten. Das Unterste, das wir sahen, war der Steuermechanismus der Leitschaufeln, die das





Wasser auf die auf einer senkrechten Achse laufende Turbine leiten. Damit wir uns eine Vorstellung der genauen Funktion machen können, habe ich hier noch einige Schemata aus dem Internet hinzugefügt.



Das gestaute Wasser der Limmat wird über ein riesiges Einlassventil und über ein schneckenförmig gewundenes, sich verjüngendes Rohr auf die in einem Kreis oberhalb des Turbinenrades angeordneten Leitschaufeln geführt. Die-

se Leitschaufeln regulieren den Wasserfluss auf das Turbinenrad, das aussieht wie ein Schiffspropeller und mit beweglichen Flügeln ausgerüstet ist. Die Regulierungsmöglichkeit der Kaplan-Turbine durch die Leitschaufeln des Einlasses einerseits und den Verstellpropeller andererseits ermöglichen einen grossen Spielraum bezüglich Wasserdruck und Durchfluss und es kann damit eine Effizienz von über 90% erreicht werden. Die Kaplan Turbine hat daher ein breites Anwendungsgebiet bei nied-



**Wir reparieren noch!
vor Ort, mit Garantie**

**Kopiergeräte
Drucker
Fax
Schreibmaschinen**



An und Verkauf von Occasionsgeräten

Hans Brunner

Bürotechnik Reparatur-Service Zürichsee

Tel: 079 472 90 91 Fax: 055 211 17 70

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.



rigen Druckverhältnissen (5-70 m Stauhöhe) und grossen Durchflussmengen, also bestens geeignet für ein Laufkraftwerk an einem Fluss wie die Limmat.



Übrigens, Viktor Kaplan, der Erfinder dieser Turbine war ein Österreichischer Ingenieur, der sich zuerst mit der Entwicklung von Dieselmotoren befasste, bevor er 1912 diese nach ihm benannte Turbine erfand. Er war (seit 1909) Professor für Maschinenbaukunde an der technischen Hochschule in Brünn. Aufgrund des zweiten Weltkrieges und verschiedener Streitigkeiten wurde die Kaplanturbine erst 1920 patentiert und ist seither weltweit tausendfach im Einsatz.

Bei der Besichtigung konnten wir das komplizierte Hebelwerk zur Betätigung der oben erwähnten Leitschaufeln ansehen. Diese wurden jetzt mit einem neuen Sicherheitsmechanismus und einer elektronischen Steuerung ausgerüstet. Selbst bei einem kompletten Stromausfall hat dieses neue System die Turbine abzuschalten indem ein riesiges Betongewicht über die sonst hydraulisch betätigten Hebel einfach die Leitschaufeln komplett schliesst und so den Wasserfluss unterbricht um ein unkontrolliertes abfließen der Limmat unterhalb des Kraftwerkes zu verhindern (Flutwellen). Ebenfalls mit den riesigen Einlassventilen können die Turbinen abgestellt werden. Diese arbeiten hydraulisch mit anfallendem Wasserdruck, damit sie allenfalls auch bei Stromausfall oder



Finanzplanung. Für bleibende Werte.

*Wir Tradionalisten wissen es: Bleibende Werte wollen gepflegt sein.
Deshalb bieten ich als unabhängiger Finanzplaner folgende Dienstleistungen an:*

- *Neutrale Zweitmeinung zu Bank- oder Versicherungsangeboten*
 - *Entscheidungshilfe in Kapitalanlagefragen*
 - *Planung der eigenen Pensionierung*
 - *Kapitalerbschaften*

*Thomas C. Jakob, Olten
eidg. Finanzplaner und dipl. Finanzanalyst LAF
Tel: 062 212 53 52
e-Post: tc-finance@smile.ch*

PS: Sonderkonditionen für alle CTAC-Mitglieder und deren Familie



Ausfall der Ölhydraulik geschlossen werden können um das Kraftwerk abzustellen. Für mich speziell interessant war der Vergleich der alten Turbinensteuerung auf völlig mechanischer Basis gegenüber der neuen, elektronischen und hydraulischen Regelung.



Nach einem Besuch der Terrasse auf Niveau des Unterwassers, wo wir die Staumauer von unten ansehen konnten, stiegen wir die Treppen im Maschinenhaus bis auf die Krone der Mauer und fanden uns wieder am Ausgangspunkt der Führung ein.

Die Staumauer wird in Zukunft als Fussgängerübergang zwischen Neuenhof und Wettingen benutzt werden können. Der Fussgängerweg wird so gestaltet, damit er auch für Kinderwagen und Rollstühle benutzbar wird.

Das Kraftwerk wird vollständig automatisiert werden. Der bisherige Schichtbetrieb wird aus Kostengründen eingestellt. Die Kraftwerksangestellten sind nur noch zu den normalen Arbeitszeiten für den Unterhalt des Werkes anwesend. Nachts und am Wochenende wird das gesamte Kraftwerk durch eine zentrale Leitstelle in Sils im Domleschg (Kt. GR) überwacht und gesteuert.

Wir möchten unseren Führern ein Kränzchen winden für Ihre Geduld und Ausdauer, mit welcher sie uns dieses interessante technische Bauwerk gezeigt haben und unsere vielen Fragen fachkundig beantwortet haben.

Unser Fusionspaket ab 2006 gilt am Mittag von Montag bis Samstag (Donnerstag Ruhetag)

Suppe

+ Salat so viel Sie mögen vom Buffetwagen

+ Tagesteller

+ 3 dl Mineral nach Wahl

+ Kaffee crème

für sagenhafte Ft. 10,-



Abends servieren wir Ihnen
in gediegener Atmosphäre
eine grosse Auswahl
an À-la-carte-Gerichten

*Nach kann man
mit Chauffeur reisen*



**Das ganze Personal
und Familie Herzog-Wermelinger
Gasthaus Post • 6130 Willisau
Telefon 041 970 25 06**



Der Club versammelte sich jetzt wieder bei den parkierten Autos. Hanspeter Rubitschon verteilte die Karten für die Weiterfahrt zum Mittagessen. Über Wettingen,





- Handabrichten



- Rund-, Flach-, Innen-
schleifen



- Gewindeschleifen
- Zahnradschleifen

- * Diamant-Abbrichtwerkzeuge
- * Diamant- und
Borazon-Scheiben für
Industrie und Gewerbe

Konrad Fisch

NEO DRESS AG

Postfach 113
5630 Muri (Schweiz)
Telefon 056 664 44 20
Telefax 056 664 24 23

Internet: www.neodress.ch
E-mail: info@neodress.ch

Ennetbaden, Ehrendingen, Schneisingen und Siglisdorf nach Fisibach. In einer Zusatzschleife ging's jetzt um den Stadlerberg, via Bachs, Stadel nach Zweidlen. Die tieffliegenden Grossraumflugzeuge gaben uns eine Ahnung von der Nähe des Flughafens Zürich, dessen Anflugschneise wir hier unterqueren. Wie üblich bei einem Traction Avant Treffen überraschte uns Petrus mit einem kräftigen Regenguss, so dass wir trotz wetterfester Kleidung das Cabriodach für eine Viertelstunde schliessen mussten, um nicht eine nasse Haut zu bekommen. Schliesslich trafen wir im Landgasthof Fähre am Rheinufer von Zweidlen ein und wurden zum Mittagessen erwartet.



Nach einem Salatteller wurden die beiden vorbestellten Menus serviert. Meine Fischknusperli waren wirklich ausgezeichnet. Mit den üblichen Öl- Benzin- und Rostgesprächen klang dieses Treffen aus. Es bleibt mir, den

Verantwortlichen der Region Nord, Hanspeter Rubitschon, Ruedi Jutz und Peter Weber für die einwandfreie Organisation und detaillierte Planung dieses Events zu danken. Dies ist ein weiterer Beweis für den Ideenreichtum und die Fähigkeit unserer regionalen Organisationsgruppen etwas Tolles für unseren Club zu organisieren.

Text: Hans Georg Koch, Fotos: Hans Georg Koch und Werner Zimmermann



AUCH GÄSTE MIT OLDIES KÖNNEN PANNEN HABEN

Wie der erste Besuch von José, Vroni, Lora (Hund) und dem AC4 (älterer Citroën mit Heckantrieb...) am 20. August noch zu Ende ging.

Als ich in diesem Sommer an einem Samstagnachmittag gemütlich über Ostschweizer Land fuhr, lernte ich zufällig José und Vroni kennen. Zufällig? Wenn in einem kleinen Weiler, auf einer kleinen Strasse, auf einem kleinen Parkplatz plötzlich ein scheinbar verlassener AC4 offen „rumsteht“, kann der Besitzer nicht allzu weit sein.....! Und so war es denn auch.

Nach ersten Oel-, Rost- und sonstigen Gesprächen sagten José und Vroni zu, den CTAC bei seinem Nord-Sommerausflug zu begleiten.



Der AC4 von José hat zwar die Farbe gelb und ist Jahrgang 1929. Aber trotz des Alters scheint ihm die Gegend westlich von St. Gallen, oder mindestens westlich von Zürich, nicht sehr zu behagen. Er tat dies denn auch sehr offen kund, indem er auf dem Weg nach Neuenhof mal so tüchtig vor sich hinkochte. Dies hatte zur Folge, dass bei der Ankunft im Wasserkraftwerk der vordere Teil von José's Oldtimer nicht mehr gelb, sondern so eine Mischung zwischen rostrot und dreckbraun war, wie eben Kühlwasser nach enormer Überhitzung so aussieht. Aber ein solches „Problemchen“ kann einen Citroën-Fahrer nicht erschüttern,

auch José nicht; vor allem dann nicht, weil Vroni es geschafft hat, bereits noch vor der Begrüssung der ersten CTAC-Mitglieder das Auto vom grössten Schmutz zu reinigen.

Dies war die erste Panne, doch die zweite folgt sogleich: Nach der Besichtigung des Kraftwerkes, auf dem Weg von Neuenhof nach Zweidlen zum Mittagessen, 300 Meter ausserhalb des Dorfes Bachs, erlitt die Benzinleitung einen sonntäglichen Ermüdungsbruch und schlug leck. José, alle Sinne auch hier immer noch voll im Griff, erfasste die Lage blitzartig und urteilte messerscharf: Hier gibt's kein Weiterkommen mehr ohne Werkstatt. Kein Problem, auf CTAC-Ausflügen hat es immer noch freie Plätze zum Mitfahren. Auch für Hunde. Das Mittagessen ergänzte José mit ein paar Handygesprächen und beim Dessert war bereits klar, der Anhänger vom Kollegen im Nachbardorf von José war frei und abholbereit.

Ich fuhr also mit José, Vroni und Lora (Vierbeiner) nach Brübach bei Oberbüren (bei St. Gallen). Dies jetzt allerdings mit einem neueren Citroën (und einer geladenen Batterie...[Insider]). Das Trio setzte sich anschliessend in den firmeneigenen Van, denn zwei Dörfer weiter, in Mettlen, wartete der Anhänger für den AC4. Der Anhängerbesitzer besitzt aber noch anderes, als nur Anhänger: Ich konnte in der Abendsonne ein Fahrzeug bestaunen, welches ich bis heute höchstensfalls auf Fotos zu Gesicht bekommen habe: Es war ein Lorraine d' Dietrich, Jahrgang 1905 (!), das



„Coupé Chauffeur Landaulet“ (so genannt wegen des Kutschenaufbaus, sowie dem Sitz des Fahrers im Freien vor der Fahrgastkabine). Das Fahrzeug bewegt sich dank eines Vierzylinder-Doppelblockmotors System T mit sichtbaren Ventilen beidseits und 4.9 l Hubraum mit einer Spitzengeschwindigkeit von beachtlichen 70 km/h auf



der Strasse. Es hat einen doppelten Kettenantrieb, eine Holzkarosserie, Karbid- und Petrollampen und wurde im d' Dietrich Eisenbahnwerk eigens für den Baron d' Dietrich von Lothringen hergestellt. – Eine Augenweide für Liebhaberaugen!

Da sind ja unsere Tractions mit den Jahrgängen um die 50-er-Jahre direkt junges Gemüse....!



Aber fertig staunen, wir hatten ja noch einen Auftrag. Der AC4 stand immer noch in Bachs, die Benzinleitung tropfte immer noch vor sich hin.

Wir gingen also an die Arbeit, und die dritte Panne folgte sogleich:

Beim Versuch den AC4 über eine Rampe (zwei lange Holzläden) auf den Transportanhänger zu fahren wurde durch den Antrieb eines Hinterrades ein Laden nach hinten weggeschleudert, mit dem Effekt, dass das Fahrzeug mit den Vorderrädern auf dem Anhänger, mit einem Hinterrad auf einer Rampe (Laden), und mit dem andern Hinterrad auf der Strasse war (so wie ein lahmer Hund, der bei einem Sprung auf ein Sofa, ein Hinterbein nicht raufbringt.....). Und das ganze passierte zwei Mal. Ein drittes Mal konnte die lapidare 12-er Schraube, die als



Dorn vom Laden in ein Loch am Ende des Anhängers dienen sollte, nicht mehr gerichtet werden, sie brach ab. Nun kam eine Neuplanungsstimmung auf. Wir wendeten den ganzen Anhängerzug und auch den AC4, damit der nächste Auffahrt-

versuch nun wenigstens leicht bergabwärts erfolgen konnte. Die defekte Rampe banden wir seitwärts (!) mit Spannssets am Anhänger fest. Und immer wieder verglichen wir die Spurbreite des Fahrzeuges mit derjenigen der beiden Läden; zentimetergenau, und immer alles auf der öffentlichen Strasse. Das mittlerweile ganz abgebrochene Benzin-Schauglas banden wir auch mit einem Spannsset vertikal aufwärts gegen die Bruchstelle der Benzinleitung. Und vor jedem neuen Auffahrversuch mussten wir den Benzinhahn kurz öffnen, um dem Motor doch ein wenig „Rampenpower“ zukommen zu lassen, mit dem Effekt, dass bei jeder noch so kurzen Öffnung vielleicht 2 cl dem Motor und ungefähr ein Liter dem Asphalt zugeführt wurden.....! – Beim dritten Versuch jedoch war der Huckepack perfekt! Allgemeine Erleichterung zwischen José, Vroni, und mir machte sich sichtbar breit, es waren nicht mehr alle Nerven so gut verpackt wie noch am Vormittag.....! Und zum Glück war ja da immer noch der Hund dabei, der Hund, laut Angaben der Besitzerin zuständig für Security, integrative Funktion für sämtliche Generationen sowie Ausgleich im familiären Nervenkostüm: Sie ist je nach Laune des Besitzers ein jugoslawischer Kampfhund oder „die“ goldene Mischung, eben mit Namen Lora.



Die Verzurrung erfolgte bereits im Dunkeln und die Huckepackfahrt startete in die Nacht hinein. – Ich habe aber erfahren, dass die Fahrt und der noch anschliessend erfolgte Ablad ohne Probleme vor sich gegangen sei und der Oldtimer bereits im OP liege.

Ich glaube, dass auch die dritte Panne José nicht zum Oldtimer-Konzept herausgebracht hat, und dass er mit Vroni und Lora wieder mal einen CTAC-Anlass besuchen wird; vielleicht das nächste Mal schon als Neumitglied.....?!

Text und Fotos Werni Zimmermann, Dietlikon, 28. 08. 2006

MIT DER TRACTION IN DIE FERIEEN

Wie jedes Jahr ging's auch dieses Jahr mit der Traction in die Ferien. Das ist wohl nichts Besonderes. Ich denke, dass noch andere Tractionisten mit ihrem geliebten Auto in die Ferien fahren. Dies konnten viele von uns auch am 70-Jahre Jubiläum der Traction in Interlaken beobachten, wo viele Zelte neben allen Arten von Citroen-Autos zu sehen waren.

Für meine Ferienreisen konnte ich in einer Schlosserei vor Jahren einen Gepäckträger herstellen und seitdem bin ich mit Dachgepäckträger und einem Velo-gepäckträger, der hinten beim Kofferraum befestigt wird, unterwegs.

Ich habe noch nie eine Traction mit Velo und Kanu gesehen. Ob es die Traction alleine ist oder die Kombination mit Kanu und Fahrrad oder die fröhlichen Farben (türkisblau und türkisgrün) ist mir nicht klar. Jedenfalls ist die Begeisterung auf den Campingplätzen (und auch ausserhalb der Campingplätze) in Frankreich enorm. Sätze wie: „J'en avais une“ oder „Waren Sie nicht vor zwei Jahren in“, „Ich habe Sie vor zwei Wochen in ... gesehen...“, „Sind Sie nicht der Herr mit der Traction?“ sind nicht ungewöhnlich. Letzteres wurde ich an einer Radtour gefragt. Der Herr kannte mich vom letzten Campingplatz. So geht's beinahe jeden Tag. Immer staunen die Leute und sind glücklich. Für mich ist es ein wichtiger Grund, warum ich gerne mit dem Auto in die Ferien fahre, nicht nur ich fühle mich in meinem Auto wohl, da die Frontscheibe und die Klappe vor der Frontscheibe immer frische Luft ins Auto lassen, sondern vielen Leuten kann ich mit meinem Auto eine Freude bereiten und was gibt es Schöneres als willkommen zu sein und angelächelt zu werden.

Vielleicht habe ich einigen von euch Mut gemacht und ich sehe nächstes Jahr noch eine Traction auf meiner Ferienreise.

Remo Spaini



DAS VERHÄLTNISS ZWISCHEN DREHZAHL UND REISEGESCHWINDIGKEIT

Die Frage, wie hoch denn unsere Traction-Motoren drehen, taucht immer wieder auf, gepaart mit der Frage, ob es sinnvoll sei, die Übersetzungsverhältnisse durch ein „längeres“ Getriebe (Austausch des Kegelrades [Pignon] und des Tellerrades von 9 x 31 auf 10 x 31 beim 11-er oder von 8 x 31 auf 9 x 31 beim 15-er) zu verändern. Ohne Zweifel bringt ein solcher Umbau eine tiefere Drehzahl und damit eine Reduktion des Lärms und des Verbrauchs auf der Autobahn. Ich bin jedoch der Meinung, dass unsere Tractions dafür in unserem hügeligen bis bergigem Gelände an Rasse verliert. Man muss früher zurückschalten und opfert viel Fahrspass. Auch das Fahren im Stadtverkehr wird mühsamer. Nicht umsonst wurden sogar für die 11-er als „Montagne“-Umbauten mit dem Getriebe der Familiale / Commerciale angeboten (Verhältnis von 8 x 31).

Ich habe versucht, auf dem Internet Informationen zusammen zu tragen. Leider weiss ich nicht, wie die Zahlen dort zu Stande gekommen sind. Dementsprechend ist mir nicht klar, ob zum Beispiel die unterschiedliche Bereifung berücksichtigt wurde. Ich bin jedoch der Meinung, dass die Zahlen auch so einen Eindruck geben, welche Auswirkung die geänderte Differentialübersetzung haben. Hingegen habe ich mir nicht die Mühe genommen, selbst Berechnungen vorzunehmen.

Je nach Modell erreicht man die obere Leistungsgrenze des Motors bei 3200 (Modell 7 A und B), bei 3800 (übrige Modelle 7 und Modelle 11 bis Februar 1950) und bei 4000 Touren (Modelle ab März 1950 sowie „Perfo“), 11D bei 4200 Touren. Bei den 15/Six wird über die ganze Bauzeit eine obere Limite von 3800 Umdrehungen angegeben. Auch hier gibt es je nach Quelle unterschiedliche Angaben...

| Typ | Untersetzungen | | | Im Verhältnis zum 3. Gang: | | |
|------------------------|----------------|---------|---------|----------------------------|---------|---------|
| | 1. Gang | 2. Gang | 3. Gang | 1. Gang | 2. Gang | 3. Gang |
| 7A, 11AL, 11A | 0,310 | 0,515 | 0,785 | 0,394 | 0,656 | 1 |
| 7B, 7C, 11BL, 11B, 11C | 0,261 | 0,470 | 0,785 | 0,332 | 0,600 | 1 |
| 15 Six G | 0,292 | 0,688 | 1.0 | 0,292 | 0,688 | 1 |
| 15 Six D und H | 0,292 | 0,640 | 1.0 | 0,292 | 0,640 | 1 |

Vergleich Citroën 3-Gang-Getriebe – Duriez 4-Gang-Getriebe / ID 19 4-Gang-Getriebe

(Bezüglich des Übersetzungsverhältnisses des ID Getriebes bin ich nicht ganz sicher.)

| Modell: | Citroën | Transformation Duriez | | | Getriebe ID 19 | |
|------------------|---------|-----------------------|------------------|------------|------------------------|--------------------------|
| | 11 | Vitesse | Sport Economique | Economique | Differential ID (3.51) | Differential 9x31 (3.44) |
| 1. Gang | 0.261 | 0.258 | 0.258 | 0.258 | 0.285 | 0.279 |
| 2. Gang | 0.470 | 0.470 | 0.470 | 0.470 | 0.410 | 0.402 |
| 3. Gang | 0.785 | 0.666 | 0.724 | 0.785 | 0.650 | 0.637 |
| 4. Gang | | 0.851 | 0.923 | 1.085 | 1.181 | 1.164 |
| RPM bei 100 KM/H | 3597 | 3360 | 3100 | 2640 | 2377 | 2425 |



Was die Fahrleistungen betrifft, so sprechen die Zahlen beim Vierzylinder für einen Umbau auf ein ID19 Getriebe. Meine persönliche Meinung ist jedoch, dass die Traction damit ihren Charakter und ihr Charisma verliert.

Der Abrollumfang der Reifen und die damit verbundenen Übersetzung

Nachfolgend eine Zusammenstellung der in den Tractions standardmässig verwendeten Gänge sowie der Geschwindigkeiten, welche damit bei einer bestimmten Drehzahl gefahren werden. Die Profiltiefe der Reifen und der angewendete Luftdruck verändern den Abrollumfang und damit natürlich auch die effektiven Geschwindigkeiten. Die Werte entnahm ich dem Buch „Citroën Traction Avant“ von der „Revue Technique Automobile“.

Pneus Stop

| Fahrzeugtyp | Pneus | Abrollumfang | Übersetzung (Serie) | Geschwindigkeit im 3. Gang | |
|----------------------------------|----------|--------------|------------------------|----------------------------|------|
| | | | | Drehzahl Motor | Km/h |
| 7A, 7B, 7C | 140 x 40 | 2.023 | 8 x 31 | 3800 | 93 |
| 7A, 7B, 7C montage | 140 x 40 | 2.023 | 8 x 35 | 3800 | 83 |
| 11AL, 11BL, 11B (ohne Familiale) | 150 x 40 | 2.105 | 9 x 31 | 3800 | 109 |
| 11B Familiale | 160 x 40 | 2.127 | 8 x 31 | 3800 | 98 |

Pneus Pilote (Michelin X)

| Fahrzeugtyp | Pneus | Abrollumfang | Übersetzung (Serie) | Geschwindigkeit im 3. Gang | |
|----------------------|-----------|--------------|------------------------|----------------------------|------|
| | | | | Drehzahl Motor | Km/h |
| 7C vor März 1939 | 155 x 400 | 1.951 | 9 x 31 | 3800 | 102 |
| 7C Eco ab März 1939 | 155 x 400 | 1.951 | 10 x 31 | 2500 | 74 |
| 11BL | 165 x 400 | 2.004 | 9 x 31 | 3800 | 105 |
| 11B (ohne Familiale) | 165 x 400 | 2.004 | 9 x 31 | 3800 | 105 |
| 11B Familiale, 11 C | 185 x 400 | 2.070 | 8 x 31 | 3800 | 96 |

Basierend auf den so ermittelten Werten habe ich die nachstehenden Tabellen und Grafiken zusammengestellt. Selbst wenn die Angaben je nach Quelle sowie der Rundung um einige Umdrehungen differieren, so vermitteln sie doch ein interessantes Bild.

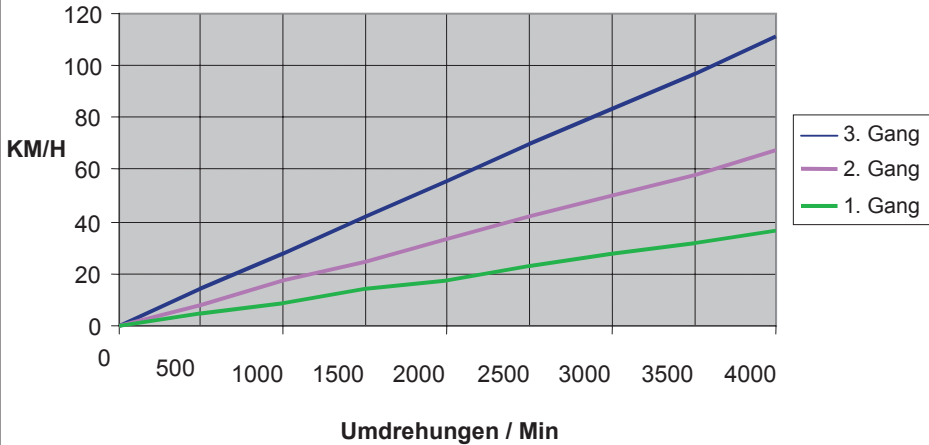
Traction Avant 4 Zylinder Typ 11 B / 11BL

Reifen Michelin X 165 x 400

3 Gang Getriebe, Standard Pignon/Tellerrad 9 x 31

| 3. Gang | | | | 2. Gang | | | | 1. Gang | | | |
|---------|------|------|------|---------|------|------|------|---------|------|------|------|
| RPM | KM/H | KM/H | RPM | RPM | KM/H | KM/H | RPM | RPM | KM/H | KM/H | RPM |
| 4000 | 111 | 130 | 4676 | 4000 | 67 | | | 4000 | 37 | 40 | 4334 |
| 3750 | 104 | 120 | 4317 | 3750 | 63 | | | 3750 | 35 | 35 | 3792 |
| 3500 | 97 | 110 | 3957 | 3500 | 58 | | | 3500 | 32 | 30 | 3250 |
| 3250 | 90 | 100 | 3597 | 3250 | 54 | 70 | 4197 | 3250 | 30 | 25 | 2709 |
| 3000 | 83 | 90 | 3237 | 3000 | 50 | 65 | 3897 | 3000 | 28 | 20 | 2167 |
| 2750 | 76 | 80 | 2878 | 2750 | 46 | 60 | 3597 | 2750 | 25 | 15 | 1625 |
| 2500 | 69 | 70 | 2518 | 2500 | 42 | 55 | 3297 | 2500 | 23 | 10 | 1083 |
| 2250 | 63 | 60 | 2158 | 2250 | 38 | 50 | 2998 | 2250 | 21 | 5 | 542 |
| 2000 | 56 | 55 | 1978 | 2000 | 33 | 45 | 2698 | 2000 | 18 | | |
| 1750 | 49 | 50 | 1799 | 1750 | 29 | 40 | 2398 | 1750 | 16 | | |
| 1500 | 42 | 45 | 1619 | 1500 | 25 | 35 | 2098 | 1500 | 14 | | |
| 1250 | 35 | 40 | 1439 | 1250 | 21 | 30 | 1799 | 1250 | 12 | | |
| 1000 | 28 | 35 | 1259 | 1000 | 17 | 25 | 1499 | 1000 | 9 | | |
| 750 | 21 | 30 | 1079 | 750 | 13 | 20 | 1199 | 750 | 7 | | |
| 500 | 14 | 25 | 899 | 500 | 8 | 15 | 899 | 500 | 5 | | |

Traction Avant 11 B / 11BL



Traction Avant 6 Zylinder Typ D und G

3 Gang Getriebe, Standard Pignon/Tellerrad 8 x 31
Reifen Michelin X 185 x 400 (Abrollumfang 2.070)

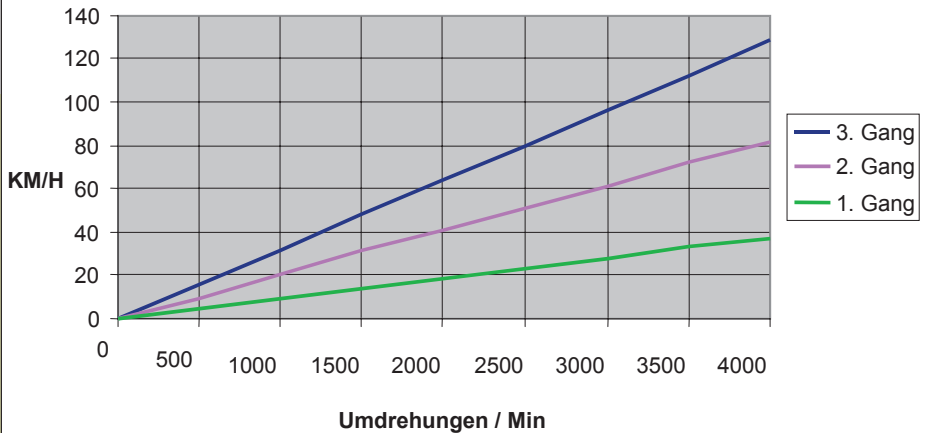
| 3. Gang | | | | 2. Gang | | | | 1. Gang | | | |
|---------|------|------|------|---------|------|------|------|---------|------|------|------|
| RPM | KM/H | KM/H | RPM | RPM | KM/H | KM/H | RPM | RPM | KM/H | KM/H | RPM |
| 4000 | 128 | 130 | 4063 | 4000 | 82 | | | 4000 | 37 | 40 | 4281 |
| 3750 | 120 | 120 | 3750 | 3750 | 77 | 80 | 3906 | 3750 | 35 | 35 | 3746 |
| 3500 | 112 | 110 | 3438 | 3500 | 72 | 75 | 3662 | 3500 | 33 | 30 | 3211 |
| 3250 | 104 | 100 | 3125 | 3250 | 67 | 70 | 3418 | 3250 | 30 | 25 | 2676 |
| 3000 | 96 | 90 | 2813 | 3000 | 61 | 65 | 3174 | 3000 | 28 | 20 | 2140 |
| 2750 | 88 | 80 | 2500 | 2750 | 56 | 60 | 2930 | 2750 | 26 | 15 | 1605 |
| 2500 | 80 | 70 | 2188 | 2500 | 51 | 55 | 2686 | 2500 | 23 | 10 | 1070 |
| 2250 | 72 | 60 | 1875 | 2250 | 46 | 50 | 2441 | 2250 | 21 | 5 | 535 |
| 2000 | 64 | 55 | 1719 | 2000 | 41 | 45 | 2197 | 2000 | 19 | | |
| 1750 | 56 | 50 | 1563 | 1750 | 36 | 40 | 1953 | 1750 | 16 | | |
| 1500 | 48 | 45 | 1406 | 1500 | 31 | 35 | 1709 | 1500 | 14 | | |
| 1250 | 40 | 40 | 1250 | 1250 | 26 | 30 | 1465 | 1250 | 12 | | |
| 1000 | 32 | 35 | 1094 | 1000 | 20 | 25 | 1221 | 1000 | 9 | | |
| 750 | 24 | 30 | 938 | 750 | 15 | 20 | 977 | 750 | 7 | | |
| 500 | 16 | 25 | 781 | 500 | 10 | 15 | 732 | 500 | 5 | | |

Zum 6-Zylinder ist anzumerken, dass der Typ H (Hydraulique) ab Werk mit einer Bereifung von 165 x 400 ausgeliefert wurde, welche einen geringeren Abroll-Umfang von 2.004 statt 2.070 aufweist. Häufig wurden dann aber doch die grösseren Reifen nachgerüstet. Bei 3800 Umdrehungen ergeben die kleineren Reifen eine Geschwindigkeit von 118 km/h, die grösseren eine solche von 122 km/h.

Obwohl die grosse Stärke des 6-Zylinders seine Durchzugskraft bei tiefen Drehzahlen ist, rate ich auch hier von einem Umbau auf eine längere Übersetzung ab. Ich kenne einen Kollegen, der dies gemacht hat und der es nun bedauert, weil nun seine „Quinze Normale“ trotz geringerem Gewicht lahmer ist als meine schwerere „Quinze Familiale“...



Traction Avant 15/Six D + G



Vielen Dank an Daniel Eberli für diese umfangreichen Berechnungen!

Sobald ich meine Légère wieder zusammengeschaubt habe, werde ich einen Praxistest machen, denn jetzt habe ich ganz neue Michelins montiert! HG

"Traction Avant"

CITROËN



- Restauration
- Reparaturen
- Beratung
- Wartung

Grosses Ersatzteillager

| | |
|------------------|------------------------|
| Albi Schorta | Telefon: 032/682 32 83 |
| Spechtweg 5 | Natel: 079/250 33 86 |
| 4552 Derendingen | Fax: 032/682 07 26 |

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

Wiederum hat unser Mitglied Nathalie Lustenberger als Leserin der Basler Zeitung vom 8. April 2006 mit scharfen Augen eine Traktion aufgespürt. Dies gibt uns vielleicht einen Vorgeschmack auf kommende Wintermonate! (Traction lieber zu Hause lassen!)

verkehrsunfall der woche

Pas de deux

Wahrheitsbericht bei alljährlicher Fahrübung 1
Schadenshöhe an die Strassenverhältnisse anpassen 1

Ein Peugeotesset fährt den Unteren Rheinstrom abwärts. Als der Motor abgestromt wurde, kam es auf der West-Schneeseite im Schleudern und rutschte gegen einen auf der anderen Seite der Strasse stationierten Peugeotesset. Inschliessend drehte sich der herauffahrende Wagen um die eigene Achse und stürzte rückwärts auf's Hinterteil von der Querstellung zu Stillstand kam.

Resultat: Da Fr. 3500 - Sachschaden



BASEL, 1948. Eine zwei, vorwärts, rückwärts und hoch hinaus beim Drehung. Dieser Unfall scheint mit geradem muskeltätiger Leichtigkeit und der grossen Eingangs eines Peugotesset geschieden zu sein, mit ihm welcher Winterstille mit Wägen darüberwundern Plaus, in Wirklichkeit dürfte es unbedingt gegewöhnt und gekonnt haben. Wer heute einen genug solche Objekte durch die Strass führen sieht, der weiss, wie charakteristisch ihre Motoren klingen. 57 Jahre und etwas Montage können unsere Eisenbahn und Luftkraft eben ziemlich verändern. **TEL 9 NÄCHSTEN SAMSTAG**



Messe Essen

29. März bis 1. April 2007 (www.siha.de)



WIEDERGEBURT EINES „ETWAS ANDEREN“ OLDTIMERS

Von Walter Homberger

Beim Aufräumen des seit Jahren nicht mehr „ausgemisteten“ Schopfes hinter unserem Tessinerhaus im Malcantone entdeckten wir zuletzt in der hintersten Ecke unter einigem Unrat eine verstaubte und angerostete Landwirtschaftsmaschine. Ich erinnerte mich dann, dass mein verstorbener Vater dieses Gerät vor ca. 45 Jahren erworben hatte und es in den folgenden Jahren auch gelegentlich zum Einsatz kam. Doch später benutzte diese Maschine niemand mehr und sie geriet total in Vergessenheit.



Es handelt sich um eine Grasmähmaschine vom Typ AM 10, Fabrik. No. 8600, die noch bis 1968 von der Firma Aebi in Burgdorf hergestellt und verkauft wurde. Die kleine und handliche Maschine war, trotz ihrem ansehnlichen Gewicht, vor allem bei Bauern im steilen und unwegsamen Berggebiet beliebt. Angetrieben wird sie durch einen Einzylinder Benzinmotor mit 230 cm³, gebaut von der heute nicht mehr existierenden Firma Motosacoche S.A. in Genf.

Nach einer ersten oberflächlichen Reinigung stellten wir fest, dass tatsächlich noch alle Bestandteile, inkl. der beiden Eisenräder zur Verbreiterung der Spur, vorhanden waren. Auch kamen zusätzlich noch zwei Ersatzmähdresser in der hölzernen Aebi-Originalverpackung zum Vorschein.

Als Oldtimerfreund kam nun bei mir der Gedanke auf, diese Mähmaschine wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen. Da ich aber bekannterweise kein begnadeter Mechaniker oder Schrauber bin, habe ich mich bei meinem Tessiner Gartengerätetechnik erkundigt, ob so etwas möglich wäre. Seine Antwort fiel allerdings sehr ernüchternd aus, denn er meinte, dass sich so etwas nie lohnen würde und auch die Ersatzteile nicht mehr aufzutreiben seien.

Einige Wochen später erzählte ich zufällig Hans Georg Koch von meinem „Scheunenfund“. Er schlug sofort vor, sich bei seinem Nachbarn Tony Meyer, der seit Jahren eine grosse Landmaschinen-Vertretung und Reparaturwerkstätte betreibt, zu erkundigen, ob eine Restauration meiner Aebi AM 10 machbar wäre. Kurze Zeit darauf kam die gute Nachricht, dass ich die Mähmaschine nach Grosswangen bringen könne. Ersatzteile seien, gemäss Auskunft von Aebi in Burgdorf, überhaupt kein Problem und Tony würde sich echt freuen, dieser alten Agrarmaschine wieder zu neuem Glanz zu verhelfen.

Nach einigen Wochen konnte ich meinen neuen/alten Mäher wieder in Besitz nehmen. Was für eine tolle Überraschung, als ich die neugeborene, leuchtend rot-grün lackierte Maschine wieder vor mir sah! Tony und seine Mitarbeiter haben tatsächlich perfekte Arbeit geleistet. Alle mechanischen Teile wurden geprüft und wo nötig ersetzt, die Verkabelung ist neuwertig, alle Mähmesser sind wieder scharf geschliffen und auch der kleine, revidierte Motor glänzt und startet auf den ersten „Zupf“.

In der Zwischenzeit ist auch der Rücktransport ins Tessin erfolgt. Die Fotos mussten dann dort allerdings, da kein hohes Gras mehr vorhanden war, gestellt werden.

Mein „etwas anderer“ Oldtimer hat seinen ersten Einsatz also noch vor sich. Ich bin nämlich jetzt auf der Suche nach einem dazu passenden Einachsanhänger, damit meiner Teilnahme an einem Landmaschinentreffen im nächsten Jahr nichts mehr im Wege steht !!



Mit der beiliegenden Mitgliederliste sind wir alle wieder auf dem neuesten Stand des Bestandes an Mitgliedern unseres Clubs. Die sehr erfreuliche Entwicklung der Teilnahme an allen Treffen unseres Clubs während der Saison zeigt das steigende Interesse unserer Mitglieder an den Clubtreffen.

Die nächsten Veranstaltungen sind vor allem Oldtimermärkte und Teilebörsen, die nicht weniger wichtig sind, um unsere geliebten Zitronen in Schuss zu halten und die verschiedenen Defekte des Jahres zu beheben oder einige Verbesserungen anzubringen.

Das nächste Heft wird sich mit dem letzten Clubtreffen am Klausenrennen beschäftigen. Ich bitte Mitglieder, die daran teilgenommen haben, mir entsprechende Fotos und Texte zu schicken, damit ich ein tolles Heft zusammenstellen kann, da ich leider selbst nicht dabei war.

Gruss aus der Schreibstube!

Euer Hans Georg Koch , Redaktor

IMPRESSUM

| | |
|--------------------|---|
| Herausgeber: | Citroën Traction Avant Club Schweiz c/o Walter Homberger J.-C.-Heer-Strasse 25, 8635 Oberdürnten |
| Redaktion: | Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen |
| Druck: | Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil |
| ISSN: | 1660-7481 |
| Erscheinungsweise: | Fünf Ausgaben pro Jahr |
| Auflage: | 420 Exemplare |
| Abonnement: | Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 80.--) |
| 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

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:

Woher haben Sie die Information über den Citroën Traction Avant Club erhalten?

Mitglied Zeitschrift Ausstellung Oldtimermarkt Internet Freunde

Bitte einsenden an:

CTAC, c/o Walter Homberger, J.- C.- Heer-Strasse, 8635 Oberdürnten

SOLEX 32 PBIC

CITROËN - 11CV. 11Perfo

BERLINE & NORMALE (MÉTROPOLE & EXPORTATION)

(MOTEUR 11CV - 4 Cyl. 78x100)

