

CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



<http://www.TractionAvant.ch>

CTAC-Mitteilungen 5 – November 2001

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2001, Vorstand und Mitglieder für besondere Funktionen

Präsident	Vizepräsident	Kassier	Aktuar
Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen P 041 980 37 80 kochhg9@centralnet.ch	Udo Kenkel Gerbeweg 12 3123 Belp P 031 819 54 61 udo.kenkel@insel.ch	Udo Kenkel Gerbeweg 12 3123 Belp P 031 819 54 61 udo.kenkel@insel.ch	André Baumann Lobärgstrasse 43 3423 Ersigen P 034 445 79 00 ba.design@smile.ch

Organisationsgruppen

Ost	Nord	West	Süd
Hans Bollhalder Oberau 22 9476 Weite SG P 081 783 23 89 oder P 081 733 13 80	Rudolf Jutz Aspacherstrasse 38 8413 Neftenbach P 052 315 27 02 Fax 052 213 71 74 jutzosm@bluewin.ch	Daniel Löhner Klusstrasse 16 4900 Langenthal P 062 922 72 29 G 031 324 51 46 daniel.loehner@gsvbs.admin.ch	Koni Fisch Singsisenstrasse 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 r.koenig@freesurf.ch	Hans-Peter Rubitschon Postfach 258 8353 Elgg P 052 364 21 62 Fax 052 364 21 62 rbm01@bluemail.ch	Christoph Platzer Sperrstrasse 82 4057 Basel P 061 692 38 09 cplatzer@balcab.ch	Walter Homberger J.C. Heerstrasse 25 8635 Oberdürnten P 055 241 21 81 G 01 286 72 50 mullum@bluewin.ch
Hans Brunner Oberseestrasse 56 8640 Rapperswil P 055 211 13 08 G 055 211 17 77 rep-service@bluewin.ch	Peter Weber Alti Huserstrasse 1 8475 Ossingen P 052 317 14 68 Fax 052 317 06 20 videopeti@freesurf.ch	Hans Ettlin Grünaustrasse 37 3084 Wabern P 031 961 37 53 G 031 963 66 66	Josef Burri Postfach 1133 6021 Emmenbrücke P 041 260 12 84

Redaktion	Mitglieder- verwaltung	Sekretariat	Archiv/Bibliothek Technische Auskünfte
André Baumann Lobärgstrasse 43 3423 Ersigen P 034 445 79 00 ba.design@smile.ch	Ruedi Burri Oberackerstrasse 6 8492 Wila P 052 385 41 04 G 052 354 03 21 ruedi.burri@ch.nestle.com	Patricia Koch Breiten 6022 Grosswangen P 041 980 37 80 patricia.koch@centralnet.ch	Walter Rey Schöneckstrasse 367 8215 Hallau P 052 681 41 34 Fax 052 681 41 29

Internet	Deko	Übersetzungen Korrespondenz Ausland	
Caspar Türlér Schloss-Strasse 26 8803 Rüschlikon P 01 724 03 03 G 01 229 22 43 caspar.tuerli@swx.com	Rudolf Weber Tagelsswangerstrasse 11 8307 Effretikon P 052 347 01 71 G 01 333 34 73 weber.rudolf@swissonline.ch	Guido Soland Schaubweg 10 6205 Eich P 041 460 24 86	Yolanda König Lindenstrasse 5 8623 Wetzikon P 01 930 05 39 F 01 930 05 39 r.koenig@freesurf.ch

Rechnungsrevisoren: Flemming Gubler, Koni Fisch, Walter Homberger

INHALT

Inhalt	1
Treffen und Termine	2/3
Einladung Jahresschlusshöck Region Nord	4
..... Ruedi Jutz	
Einladung Treberwurstessen, Ligerz	5
..... Daniel Flury	
Rodage	6/7
..... Hans Georg Koch	
Treffen Region Süd	8-10
..... Rudolf Weber	
Zugsüberfall im Zürcher Oberland	11-13
Inserate	14-16
Gruss vom Getriebe	17-21
..... Daniel Eberli	
Frutigen 2001	22/23
..... Rückblick aus Revue Club 34-57	
Gruss aus Bern	24/25
..... Hans Ettlín	
Wettbewerb-Auflösung	26
..... Rudolf Weber	
WEIHNACHTEN ! Kalender und Jubiläumsbuch, Bestellschein	27
Buchvorstellung / Pin's aus Polen	28/29
..... Hans Georg Koch	
ICCCR 2002, Bosten, Info	30/31
Nostalgie	32
..... aus Destination CITROËN	

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

CTAC - Clubtreffen

29. Dezember 2001 Jahresschlusshöck Region Nord, Autohaus CITROËN Nord
12. Januar 2002 Treberwurstessen in Ligerz
27. Januar 2002 CTAC GV 2002, Notwil

Stammtische

- Region West Landgasthof Schönbühl, Tel. 031 859 69 69
jeden letzten Donnerstag im Monat
- Region Nord Autobahnraststätte Kempththal, Chauffeursbeiz
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

1. Dezember 2001 Weihnachtsoldtimermarkt in Langenthal (BE)
9.-11. August 2002 12. ICCCR, Boston, MA,USA (www.icccr.org)

Informationen zu Veranstaltungen

Werden Unterlagen zu Anlässen gewünscht, bitte unter Angabe der Veranstaltung ein rückadressiertes und frankiertes Antwortcouvert C5 an die Clubadresse senden !

Heft 6/2001 erscheint vor Weihnachten
Redaktionsschluss: Ende November 2001

4. Weihnachts-Oldtimer-Markt

mit viel Ambiance noch besser präsentiert



Samstag, 1. Dezember 2001

9.00 - 16.00 Uhr

in **Langenthal Kt.BE**

im Areal der Carrosserie Langenthal (geheizte Halle)

A1 Autobahnausfahrt Niederbipp

Autos, Teile, Zubehör, Armeefahrzeuge, Pneus
Werkzeuge, Prospekte, Bücher, Modellautos usw.

Festwirtschaft mit Getränken und Esswaren

Eintritt: **Fr.5.--** für Erwachsene

Grosser Gratis-Parkplatz

Auskunft und Anmeldung für Aussteller:

Weihnachts-Oldtimer-Markt, Postfach 2416, 5001 Aarau

Telefon/Telefax 062 / 723 09 23



Einladung

Region Nord

Jahresschlusshöck

Wann: **Samstag 29. Dezember 2001**

Ort: **Autohaus CITROËN NORD**
A4 Winterthur-Schaffhausen
8450 Andelfingen



Zeit: **ab 18.30 Uhr Apéro**
ab 19.30 Nachfessen

Dessertbuffet / Kaffee

Rückblick 2001
Gemütlicher Hock
Oel und Rostgespräche
Kosten ca. Fr. 25.-- pro Person
Getränke exklusive

Anmeldung bis spätestens 20. Dezember 2001 an:

Ruedi Jutz
Aspacherstrasse 38
8413 Neftenbach
Fax 052/ 315 29 24 Natel 079/ 636 65 65
e-mail: jutzosm@bluewin.ch

wir/ich beteiligen uns am Dessertbuffet und bringen mit:

Kuchen Torte Fruchtsalat Crème

Name:

Vorname:

Adresse:

Anzahl Personen:

Wir freuen uns auf einen schönen Abend mit euch und Grüssen euch herzlich.
Region Nord, Hans-Peter Rubitschon, Peter Weber, Ruedi Jutz.

Einladung zum tractionellen Treberwurstessen, die Schnapsidee vom Bielersee



TREBERWURST

Der über hundertjährige Brauch der Weinbauern, wo die Saucissons durch den Dampf des Marc-Brennens gegart werden.

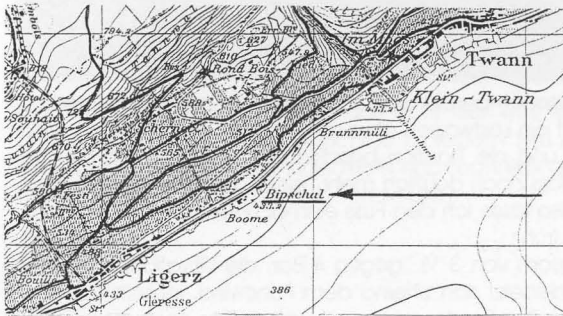
12. Januar 2002

Da die Teilnehmerzahl beschränkt ist, max. 20 Personen, bitten wir euch um eine unverzügliche Anmeldung an:

Daniel und Hedi Flury, Brunnackerstrasse 1, 2563 Ipsach

Tel. G / P 032 331 66 77 oder E-Mail: gold.flury@freesurf.ch

Anmeldeschluss: 29. Dezember 2001



Treffpunkt:
19.00 h direkt am See
im Keller von
Herr Schorr,
Bipschal 7, 2514 Ligerz

Essen pro Pers.: Fr. 20.—

Anmeldung: Ich / wir nehmen am tractionellen Treberwurstessen teil:

Name:

Ich / wir sind _____ Personen

Unterschrift: _____

Rodage

Wie schnell kann (darf) eine Traction fahren??

Ein schöner Morgen Anfang August 2001, die Traction ist vollgetankt. Ich fahre auf der von mir erkorenen inoffiziellen Teststrecke, der Autobahn A2 zwischen Dagmersellen und Reiden Richtung Norden. Das Wetter ist sonnig, wolkenlos und der erst kürzlich erneuerte Asphaltbelag ist spiegelglatt. Aussentemperatur 24,6° Celsius, Asphalttemperatur geschätzt 32°, leichter Rückenwind. Die Traction läuft ruhig, leichte Vibrationen des Motors übertragen sich auf das Lenkrad. Willig läuft sie geradeaus, wie das beim Vorderradantrieb sein muss, keinerlei ziehen oder gieren zur Seite. Der Fahrtwind überschlägt sich über der Windschutzscheibe und bläst mir kräftig ins Genick. Es ist nicht unangenehm, aber trotzdem fühle ich, wie das Fahrzeug durch die Atmosphäre pflügt.



Die letzten Tage habe ich oft an der Feineinstellung des Motors gearbeitet, verschiedentlich überprüft ob die Grundeinstellungen korrekt sind. Ich habe kontrolliert ob der Schliesswinkel des Unterbrechers sich nicht verstellt hat, ob alle Zündkabel bedingungslos in Kontakt stehen, damit alle Kerzen regelmässig feuern, habe mich in den Motor hineingehört, ob alle Zylinder an der Leistung beteiligt sind und mit der Leerlaufgemischregulierschraube etwas nachgestellt, um den Leerlauf noch etwas runder hinzubekommen.

Ich habe kontrolliert, ob die Drosselklappe wirklich vollständig öffnet und den Motor bei Vollgas frei atmen lässt, habe untersucht, ob die Unterdruckleitungen der Vakuum-Zündverstellung dicht sind und die Fliehkraftverstellung wirklich zu mehr Vorzündung führt. Ich habe beobachtet, wie klaglos die Benzinpumpe arbeitet und wie das Schauglas immer nur eine kleine Gasblase zeigt, ganz oben. Der Benzinflter ist sauber, weil ich ihn ersetzt habe, dem Luffilter geht es ebenso.

Wie immer am Tag zeigt das Ampèremeter einen kräftigen Ladestrom von 12 Ampère, das wird die Batterie geniessen, es gibt ausser der Zündspule momentan keinen Verbraucher, der Batterie den Saft streiftig macht.

Das Thermometer zeigt 83° Kühlwassertemperatur und ich blinke, um auf die Überholspur auszuschnwenken, denn vor mir fährt ein Lastwagen etwa mit 90 km/h. Ich gehe mit dem rechten Fuss langsam auf Vollgas und die Traction beschleunigt und zieht an diesem Sattelschlepper vorbei. Ich spüre, dass noch deutlich mehr Leistungspotential in meinem Vierzylinder von 1911 cm³ steckt, also lasse ich den Fuss einmal unten. Zudem setze ich die Zündung um sechs Zacken auf „früh“.

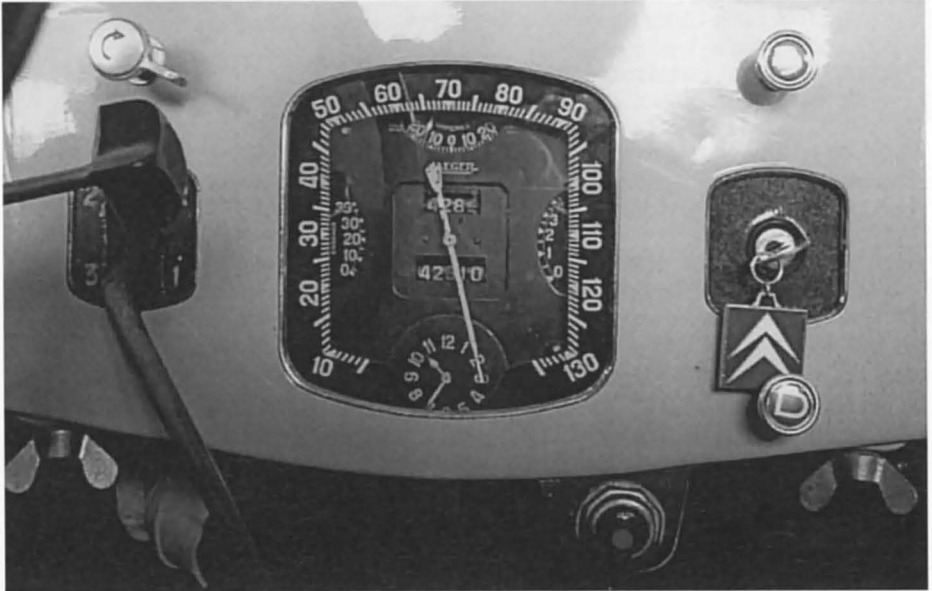
Das Öldruckmanometer steigt langsam von 3 ½ gegen 4 Bar, die Vibrationen werden etwas stärker. Der linke Kotflügel widersetzt sich zitternd dem Fahrtwind, jenseits von 110 km/h hört das Zittern wieder auf. Die Traction beschleunigt weiter. Das Ansaugergeräusch röhrt etwas energischer, die Motortemperatur bleibt konstant.

Der Tachometerzeiger überschreitet die 120 km/h-Marke, die heruntergekurbelte Scheibe der Beifahrertüre scheppert in ihren Schienen mitsamt dem Fensterheber. Ein Teil nach dem Anderen meldet sich, sobald die Resonanzfrequenz erreicht ist. Als nächstes surt der Deckel des Handschuhfaches, bald sind 130 km/h erreicht. Ich bleibe auf der Überholspur, vor mir fährt ein silberner Xantia Break und hält mich auf, hinter mir ist niemand. Nach dem Überholen der nächsten beiden Lastzüge schwenkt der Xantia entnervt auf die Normalspur und gibt mir den Weg nach vorne frei.

Ich gehe wieder auf Vollgas. Der Öldruck ist immer noch gut, Wassertemperatur jetzt 87°C.

Der Zeiger des Tachometers nähert sich dem Zifferblatt der Uhr die unten in der Mitte des Kombiinstrumentes sitzt. Er überschneidet das Zifferblatt sogar! Ich schätze, dass jetzt etwa 140 km/h erreicht sind, wenn ich die Tachometerskala linear extrapoliere, (was allerdings mit einem kleinen Fehler behaftet ist).

„Reiden 1000m“ wird auf einer blauen Tafel rechts angezeigt. Es bleiben mir einige Sekunden um diesen denkwürdigen Moment mit der Kamera festzuhalten. Dann gehe ich vom Gas, ordne mich wieder auf der Normalspur ein, blinke rechts und rolle mit einigen kräftigen Nachzündungen im Auspuff in die Ausfahrt. Auf der Brücke überquere ich die Autobahn und fahre in der Gegenrichtung wieder zurück.....



War es 1934, als dieses Auto das Licht der Welt erblickte, wohl je möglich, die volle Leistungsentfaltung dieser Maschine zu testen? Hat André Citroën dieses Gefühl wohl je genossen und haben die Ingenieure und Techniker gewusst, dass eine ganz gewöhnliche Traction dieses Tempo je erreichen würde?

Es grüsst Euch Euer

Hans Georg Koch

Hans Georg Koch
Präsident CTAC

CTAC-TREFFEN REGION SÜD

19. AUGUST 2001

Das Treffen der Region Süd führte weder in den Süden noch wurde es von Tessinern organisiert. Dies wird verständlich, wenn man sich die CTAC-Gebietskarte vor Augen führt, nach der Luzern eben schon im Süden der CTAC-Schweiz liegt.

Trotzdem darf es wohl in jeder Hinsicht als Treffen der Superlative in den Clubanalen verzeichnet werden. Wir wissen zwar alle, dass die Luzerner gute Katholiken sind, aber auf Grund des Wetters muss vermutet werden, dass selbst Petrus ein Tractionist ist. Und auch die Anzahl der Teilnehmer lag mit 25 Tractionen eher über dem Durchschnitt der üblichen Treffen. Auf Grund des heissen Wetters darf vermutet werden, dass etliche Teilnehmer aus dem Nordosten des Landes mit dieser Ausfahrt vielleicht die letzte Feuchtigkeit aus ihren Vehikeln zu vertreiben gedachten, die noch vom legendären Schneetreffen auf dem Rosinli beim Treffen Nord stammte.

Die erwartungsvolle Schar traf sich bei der Citroen-Garage Heller in Sursee, deren Gelände durch Herrn Heller freundlicherweise zur Verfügung gestellt worden war. Kaffee und Citroen-Brötchen weckten die Geister vollends, so dass nach der allgemeinen Begrüssung zum Ausflug gestartet werden konnte.

Erste Station war das Schweizerische Museum für Landwirtschaft und Agrartechnik "BURGRAIN" in Alberswil-Willisau. Diese in einer ehemaligen Armenanstalt untergebrachte Sammlung zeigt eindeutig, dass schon lange vor der Konstruktion unserer Traction Erfindergeist auf der Suche war, das Los der Menschen zu erleichtern. Viele sinnvoll ausgedachte Geräte halfen vor der Erfindung der Maschine, Arbeiten auf Feld und Hof zu rationalisieren. Auf besonderes Interesse stiessen natürlich die ersten Beispiele der Motorisierung wovon Stationärmotoren und frühe Traktoren zeugten. Einzelne Clubmitglieder verpassten aber selbst diese Abteilung des Museums, da unsere eigenen rollenden Museumsstücke genug Gesprächsstoff und Anschauungsmaterial lieferten.

Das eigentliche Ziel der Ausfahrt wurde gegen Mittag erreicht. Das Schloss "Wyher" in Ettiswil ist ein wenig bekanntes Kleinod im Luzerner Hinterland. Der eigens für den Club freigehaltene Parkplatz ermöglichte tolle Fotoaufnahmen vor der Schlosskulisse. Für Amerikaner mag ja alles aus dem letzten Jahrhundert alt sein, doch unsere Tractionen sind vergleichsweise modernen Geräte verglichen mit den mittelalterlichen Mauern dieses Wasserschlosses.

Der Tag fand seinen Höhepunkt und gleichzeitigen Ausklang beim stilvollen Lunch in der Ritterstube, wo einmal mehr allerhand Geschichten aus dem Leben der Tractionisten zum besten gegeben wurden. Und interessanterweise werden diese Berichte, je länger sie her sind um so abenteuerlicher.

Es bleibt der Dank an Sepp Buri und seine Mitorganisatoren von der Region Süd für diesen interessanten und perfekt organisierten Anlass.

Rudolf Weber



Schloss Wyher, Ettiswil als Kulisse für die teilnehmenden Tractions



Schloss Wyher, Ettiswil als Kulisse für die teilnehmenden Tractions



Schweizerisches Museum für Landwirtschaft und Agrartechnik Burgrain in Alberswil-Willisau.

Die Tractions gehören nicht zur ständigen Ausstellung !



Auch ein Lègère hat Platz für Koffer und stilgerecht anreisen lässt es sich trotzdem !

Zugsüberfall im Zürcher Oberland

Zugsüberfall im Zürcher Oberland Freitag 13.7.2001 13:13

Dreister Zugüberfall im Zürcher Oberland Auf einem Bahnübergang zwischen Bäretswil und Neuthal hat sich ein Zwischenfall ereignet. Eine Limousine der Marke Citroen 1954 hat offenbar eine Panne erlitten und kann nicht weggeschoben werden. Von Bäretswil nähert sich ein Zug, gezogen von einer Lokomotive des Typs Be 4/4 aus dem Jahre 1931/32, in langsamer Fahrt. Mit heftigem Pfeifen macht er auf sich aufmerksam. Beim Pannenfahrzeug befinden sich 3 Personen: Ein sehr eleganter, bärtiger Herr mit Hut in einem weissen Anzug mit feinen Nadelstreifen, sein Begleiter in einem schwarzen Anzug und die dritte Person, offenbar ein Motorradfahrer, braune Lederjacke, dunkle Ledermütze mit Motorradbrille. Vor dem Pannenfahrzeug steht eine rote Moto Guzzi Airone aus dem Jahr 1949.



Hinterhältig wird ein Motorschaden vorgetäuscht...



..Operation "Kaderentführung" tritt in Kraft...

Inzwischen hat der Zug angehalten. Die drei Männer begeben sich zum Lokomotivführer und sprechen mit ihm. Der elegante Herr geht nun zum ersten Personenwagen und besteigt ihn, während der Motorradfahrer zum hinteren Wagen eilt und ebenfalls einsteigt. Der dritte Mann zieht plötzlich eine Waffe und bedroht damit den Lokomotivführer.

Auch im Innern des Zuges überstürzen sich die Ereignisse: Beide Männer ziehen ebenfalls eine Waffe und rufen: *Dies ist ein Überfall, jede Gegenwehr ist zwecklos. Wenn ihr unsere Befehle befolgt geschieht euch nichts.* Der Motorradfahrer im hinteren Wagen befiehlt nun den Passagieren, sich im Gänsemarsch in den anderen Wagen zu begeben. Eine Frau möchte einen Schirm mitnehmen, der Motorradfahrer verbietet es ihr, da ja der Schirm als Waffe verwendet werden könnte. Als alle Passagiere, ca. 50 Leute, im vorderen Wagen versammelt waren, verkündete der Chef im weißen Anzug, es sollen sich zwei Freiwillige als Geiseln melden. Es meldeten sich ca. 15 Freiwillige Damen und Herren. Die Gangster haben nun ein Problem. Sie lesen zwei Personen aus und verlassen mit ihnen rasch den Zug. Sie eilen zu ihren Fahrzeugen zurück. Der Citroën fährt ab und dahinter prescht, den vorausfahrenden Wagen sichernd, mit ohrenbetäubendem Lärm und horrendem Tempo, die Moto Guzzi.



..die Aktion verläuft erfolgreich, die Geiseln werden mit grössten Sicherheitsvorkehrungen in Gewahrsam genommen...



..die Gängster brausen mit den Geiseln ins Headquarter zurück - Wie wird man die Entführten wohl Freilösen können...

Inzwischen konnten die Geiseln beim Gewerbemuseum in Neuthal, unversehrt, aufgefunden werden. Sie beschreiben die Täter folgendermassen:

- Der elegante Herr, Statur schlank, Grösse ca. 170cm, dunkle Haare mit Bart, Mitt-Vierziger, spricht Zürcher-Dialekt.
- Der Motorradfahrer: ca. 175-180 cm gross, doch eher feste Statur, grauer Bart, spricht Solothurner-Dialekt. Der dritte Mann, mittlere Statur, eher ruhig und unauffällig.
- Von den Tätern fehlt bis heute jede Spur. Sachdienliche Mitteilungen richten sie bitte an das Polizeikommando Bäretswil oder an den nächsten Polizeiposten. Für die Ergreifung der Täter ist eine Belohnung ausgesetzt.

Quelle Traction Avant / Rail Event AG

INSERATE

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

A vendre:

Particulier vend Traction 11BL pour pièces
caisse entière sur roues
Prix à déterminer
Pour plus d'info, me contacter par mail
l2000iere@club-internet.fr

Zu verkaufen:

11 BL Légère Jahrgang 1937

Original restauriert
Mechanisch und optisch in sehr gutem Zustand
Neue Elektrik mit Relais und Sicherungen
Kein Rost mit Veteranenstatus, geprüft

Besonderes:
Alufelgen Orig. Felgen

Fr. 18'000.-- VB

Tel. N:079 477 13 36



Zu verkaufen:

Citroën 15/Six, Jahrgang 1951
Schwarz, teilweise restauriert
Ab MFK, vollgetankt

Preis Fr. 18'800.-

Zusätzlich 4 neue Reifen 185x400

Paul Stehrenberger, Kehr 39, 9056 Gais AR
Tel 071 793 11 75
pastehrenberger@swissonline.ch



Zu verkaufen:

Schwarzer Citroën DS, BJ. 1974
100'000km, fahrbereit, zugelassen
Innenpolster roter Samt
abnehmbare Kotflügel

Standort: Lauterbourg/Alsace

Preis: Verhandlungssache
Tel: 0033- 388 9489 00 oder
E-Mail ursula.thome@wanadoo.fr



Liebe Inserenten

Teilt dem Redaktor doch bitte mit, ob Euer Inserat Erfolg hatte oder wenn das Inserat erneut erscheinen soll. Danke !

Unsere Inserate-Preise:**Private-Inserate von Clubmitgliedern:**

- Gratis innerhalb Rubrik INSERATE

Gewerbliche Inserate von Clubmitgliedern:

- 1/1 Seite Fr. 100.- /Ausgabe
- 1/2 Seite Fr. 50.- / Ausgabe
- 1/4 Seite Fr. 25.-/Ausgabe

Gewerbliche Inserate von Aussenstehenden

- 1/1 Seite Fr. 120.- /Ausgabe
- 1/2 Seite Fr. 60.- / Ausgabe
- 1/4 Seite Fr. 30.-/Ausgabe

Rabatt: wenn ein Inserat für 6 Ausgaben platziert wird gewähren wir einen Rabatt in der Höhe der Inseratkosten einer Ausgabe (also nur 5 Inserate bezahlen und 6 mal veröffentlichen)

"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

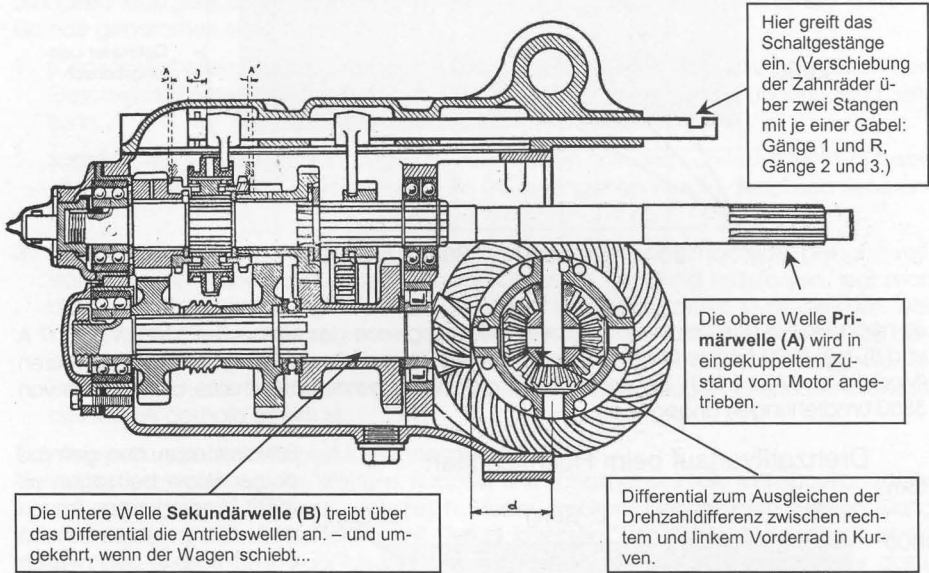
Gruss vom Getriebe



Im Militär hiess es früher immer: „Feind hört mit.“ Wer die Gelegenheit (oder die Pflicht) hatte, einen der alten Dodge's zu fahren, pflegte jeweils zu antworten: „Schalten ist keine Geheimnis, das darf man schon hören...“

Im Gegensatz zum massiven Alteisen der Dodge WC aus dem zweiten Weltkrieg (links) ist das Getriebe unserer Traction eine geradezu zierliche Konstruktion mit einem Gehäuse aus Alu. Sowohl die Innereien, wie auch das Gehäuse verzeihen grobe Behandlungen auf die Dauer nicht. Leider ist vielen Fahrern die Kunst des feinen Schaltens nicht bekannt, was – zusammen mit der altersbedingten Materialermüdung – zu teuren Schäden führen kann. Dabei ist der Umgang mit einem Traction-Getriebe lernbar. Der nachfolgende Beitrag soll als Hilfe dazu dienen.

Im Gegensatz zum massiven Alteisen der Dodge WC aus dem zweiten Weltkrieg (links) ist das Getriebe unserer Traction eine geradezu zierliche Konstruktion mit einem Gehäuse aus Alu. Sowohl die Innereien, wie auch das Gehäuse verzeihen grobe Behandlungen auf die Dauer nicht. Leider ist vielen Fahrern die Kunst des feinen Schaltens nicht bekannt, was – zusammen mit der altersbedingten Materialermüdung – zu teuren Schäden führen kann. Dabei ist der Umgang mit einem Traction-Getriebe lernbar. Der nachfolgende Beitrag soll als Hilfe dazu dienen.



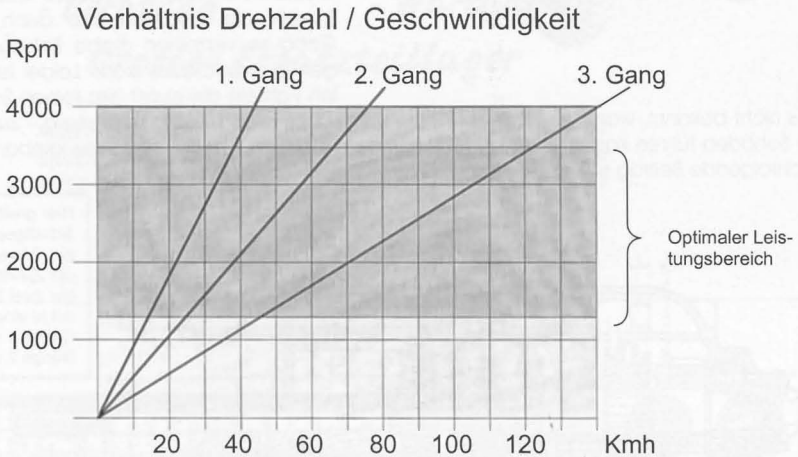
11-er wie 15-er Getriebe haben bekanntlich drei Vorwärts- und einen Rückwärtsgang. Synchronisiert sind nur der zweite und der dritte Gang. Um den Gangwechsel ohne kratzen vornehmen zu können, müssen die beiden Zahnräder der Primärwelle und der Sekundärwelle, welche ineinander greifen sollen, exakt genau gleich schnell drehen. Die Synchronisation hat die Aufgabe, mittels Schleifkörper die Drehzahlen desjenigen Teils, der mit dem Motor läuft, demjenigen anzugleichen, welcher mit dem Differential (und damit mit den Rädern) läuft, anzugleichen – und umgekehrt, so dass die Zahnräder beim Gangwechsel ohne Kratzen ineinander greifen können (sollten).

Dieser Prozess dauert jedoch eine gewisse Zeit, und genau hier zeichnen sich verschiedene Traction-Fahrer durch mangelnde Geduld aus. Der Schaltvorgang braucht mehr Zeit, als bei einem modernen Auto, zumal bei vielen Tractions die Synchronringe nicht mehr im Neuzustand sind.

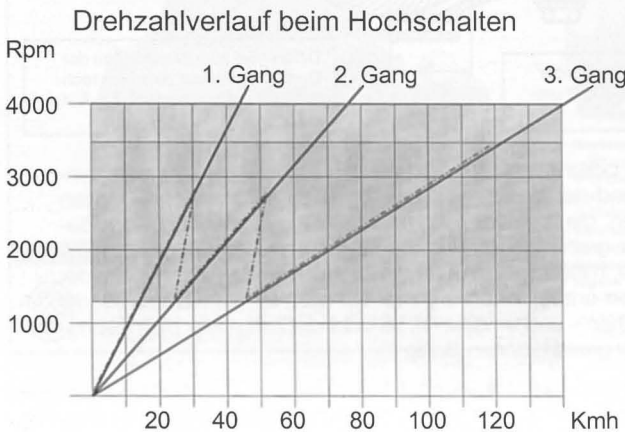
Ein Trick, um schneller Schalten zu können, besteht im Zwischenkuppeln. Doch davon später.

Betrachten wir einmal einen Schaltvorgang beim Höherschalten:

Der Wagen wird im 1. Gang beschleunigt. Mit zunehmender Drehzahl wird der Wagen schneller. Untenstehende Werte für die einzelnen Gänge sind Schätzwerte, sie entsprechen der Realität nur ungefähr. Wir sehen links die Drehzahl des Motors (Rotationen pro Minute), unten die Geschwindigkeit des Wagens.



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). Bei den 15/Six wird über die ganze Bauzeit eine obere Limite von 3800 Umdrehungen angegeben.



Schaltet man nun gemäss obiger Skizze bei sagen wir 3000 Umdrehungen im ersten Gang entsprechend ca. 33 Kmh in den zweiten Gang, würde dies in der Theorie einer Drehzahl von ca. 1800 Umdrehungen entsprechen. In der Praxis wird der Wagen aber während des Schaltvorganges an Geschwindigkeit verlieren, so dass die Drehzahl beim Einkuppeln wesentlich tiefer liegt, was zum Beispiel bei einer Bergfahrt ein Prob-

lem sein kann, da die Drehzahl möglicherweise unter den optimalen Leistungsbereich abfällt und der Motor dann zu wenig Kraft entwickeln kann, um den Wagen im höheren Gang zu beschleunigen. Um dies möglichst zu vermeiden, ist der Fahrer versucht, den Schaltvorgang möglichst kurz zu halten – häufig mit dem Resultat, dass dies von unschönen Geräuschen begleitet wird.

Woher kommen diese Kratzgeräusche? Wie oben erwähnt, dreht der Motor – und damit die obere Getriebewelle (**A**) vor dem Schaltvorgang mit 3000 Umdrehungen. Im Moment, in dem wir die Kupplung drücken und den Schalthebel in die Mittelposition (= Null-Position) schieben, dreht sich die obere Welle auf Grund des eigenen Schwunges mit nur langsam abnehmender Geschwindigkeit weiter, da sie sowohl von der unteren Getriebewelle (**B**), - weil kein Gang eingelegt ist – als auch vom Motor getrennt ist – letzteres durch die gedrückte Kupplung. Die untere Welle dreht sich mit der Geschwindigkeit des rollenden Wagens. Wollen wir nun den zweiten Gang einlegen, besteht zwischen den Zahnradern auf der Welle **A** und den dazugehörigen Pendanten auf der Welle **B** eine grosse Drehzahldifferenz. Wird schnell geschaltet, haben die (ohnehin meist etwas abgenutzten) Synchronringe keine Chance, die Drehzahl der Primärwelle an diejenige der Sekundärwelle anzugleichen und die Zahnräder arbeiten Span- (oder Zahn-) abhebend, bis die Touren angeglichen sind und die Gänge hineinrutschen.

Um diese Kratzgeräusche zu vermeiden, gibt es drei Möglichkeiten, wobei die dritte im Grunde genommen ein „fauler Trick“ ist.

1. Langsam schalten. Dies führt jedoch zum bereits erwähnten Problem, dass durch den Geschwindigkeitsverlust die Kraft zum Anziehen im zweiten Gang ungenügend sein kann.
2. Schalten mit Doppelkuppeln (**Nicht** zu verwechseln mit dem „Zwischengas“ auf welches ich beim Thema „Zurückschalten“ im Detail eingehen werde). Beschrieb siehe unten.
3. Statt direkt den zweiten Gang einzulegen, fährt man mit dem Schalthebel beinahe vollständig in die Position den dritten Ganges. Ohne die Kupplung loszulassen, legt man danach den zweiten Gang ein. Dieses Verfahren bremst die obere Getriebewelle, weil in der Regel der Synchronring vom dritten Gang in einem besseren Zustand ist, als derjenige vom zweiten Gang. Besser als das „Doppelkuppeln“ ist dieses Verfahren vor allem kurz nach dem 1. Losfahren, wenn der Choke noch gezogen ist und die Drehzahl des Motors deshalb erhöht ist.

Das **Doppelkuppeln** funktioniert folgendermassen:

Normales Beschleunigen des Wagens. Kuppeln und Schalthebel in die Mittelposition schieben. Kupplung rasch loslassen und gleich wieder drücken. Danach den zweiten Gang normal einlegen und die Kupplung mit Gefühl loslassen. Sinn dieser Massnahme ist es, durch das Loslassen der Kupplung in der Null-Position die obere Getriebewelle abzubremsen (da der Motor bereits langsamer dreht!) und somit die Drehzahl an diejenige der unteren Getriebewelle anzupassen. **Auf keinen Fall darf beim Hochschalten Gas gegeben werden**, da wir damit genau das Gegenteil von dem erreichen würden, was wir beabsichtigen!

Mit dem Doppelkuppeln beim **Hochschalten** erreichen wir nicht nur eine Beschleunigung des Schaltvorganges, ohne dass es kratzt, sondern wir schonen damit auch die Synchronringe und somit das ganze Getriebe. Selbstverständlich empfehle ich dieses Verfahren auch beim Hochschalten vom zweiten in den dritten Gang.

Ganz anders sieht es beim Herunterschalten aus. Wenn wir vom dritten in den zweiten Gang schalten, verliert zwar der Wagen während des Schaltvorganges an Geschwindigkeit

keit, die Drehzahl im tieferen Gang muss aber markant höher sein, wenn wir zügig und ohne Kratzgeräusche den Gang einlegen wollen.

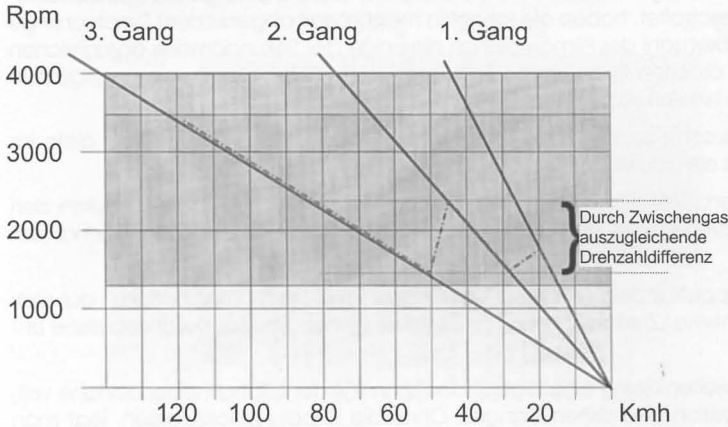
Wenn wir auf eine Stoppstrasse zu rollen, ist das kein Problem: Wir können auskuppeln, den Wagen ausrollen lassen und bei stehendem Fahrzeug den 1. Gang einlegen. Wenn wir uns jedoch mit vollbeladenem Auto einen Pass hochquälen und die Kraft im dritten Gang nicht mehr genügt, möchten wir mit einem Minimum an Geschwindigkeitsverlust den zweiten Gang einlegen. Ist der Schaltvorgang jedoch zu kurz, sind die Synchronringe rasch überfordert und es kratzt jämmerlich.

Hier gibt es nur ein Verfahren: **Das Schalten mit Doppelkuppeln und Zwischengas.**

Wenn die Geschwindigkeit des Fahrzeuges soweit reduziert ist, dass wir vom dritten in den zweiten Gang schalten können (oder müssen), beginnen wir den Schaltvorgang. Wie beim vorgängig beschriebenen Verfahren beim Hochschalten, lassen wir auch beim Her-

unterschalten in der Null-Position die Kupplung kurz los. Da jedoch die Drehzahl der Welle **A** nun erhöht werden muss, geben wir in dieser Situation einen dosierten „Sprutz“ Gas. Erst nachher drücken wir die Kupplung wieder und legen den zweiten Gang ein.

Drehzahlverlauf beim Herunterschalten



Dies klingt sehr kompliziert und

langsam, lässt sich mit etwas Routine jedoch schnell und präzise durchführen, so dass rasch und geräuschlos heruntergeschaltet werden kann. Nachfolgend eine Tabelle, was die rechte Hand und die beiden Füße zu welchem Zeitpunkt in rascher Abfolge nacheinander oder gemeinsam tun müssen:

Schritt	Rechte Hand	Kupplungsfuss	Gasfuss
1		Pedal rasch drücken	
2	Schalthebel vom dritten Gang in die Null-Position führen.		
3		Pedal rasch loslassen	
4			Dosiert kurz Gas geben, damit die Drehzahl des Motors leicht höher ist, als nach dem Einkuppeln, wenn der tiefere Gang arbeitet.
5		Pedal rasch drücken	
6	Zweiten Gang einlegen		
7		Kupplungspedal mit Gefühl loslassen und gleichzeitig soviel Gas geben, wie es der geforderten Leistung entspricht.	

Nachdem die Hintergründe für die einzelnen Schritte bekannt sind, sollte es möglich sein, das Verfahren „Schalten mit Doppelkuppeln und Zwischengas“ in der Praxis anwenden zu können. Zum Üben empfehle ich, dies beim modernen, vollsynchronisierten Getriebe des

Alltagswagens zu versuchen. Erstens verzeiht dieses allfällige Fehler, und zweitens hilft der Drehzahlmesser beim Dosieren der Gasmenge, welche beim Zwischenkuppeln eingespritzt werden muss. Bei der Traction sind wir in dieser Beziehung auf unser Gehör und unser Gefühl angewiesen.

Nach einigem Üben wird jeder Tractionist feststellen, dass er zügig und ohne Kratzen vom dritten in den zweiten Gang schalten kann. Ist das Herunterschalten noch zusätzlich mit einem Bremsmanöver verbunden, so kann die Bewegung der Füße schon einmal einem Tango-Schritt ähneln! Theoretisch ist es mit diesem Verfahren auch möglich, mit 30 Km/h vom zweiten in den ersten Gang zu schalten, obwohl der Erste nicht synchronisiert ist. Da es jedoch äusserst schwierig ist, die Gasmenge genau zu dosieren und den richtigen Zeitpunkt für das Einlegen des ersten Ganges zu erwischen, rate ich davon ab. Dies ist etwas für Könner. Somit gilt für den 1. Gang: Anhalten.

Wichtig ist, dass beim Zwischengasgeben die Kupplung kurz losgelassen wird, sonst wird nur der Motor, nicht aber die obere Getriebewelle **A** beschleunigt, und mit unserer Aktion erreichen wir nur die Umwandlung von Treibstoff in Lärm. Dies ist der häufigste Fehler, der beim Schalten mit Zwischengas gemacht wird.

Das Getriebe der Traction ist ein empfindliches Stück, dem es Sorge zu tragen gilt. Neben gefühlvollen Schaltvorgängen gehört dazu, dass man jede Art von Schlägen soweit möglich vermeidet. Kavaliertarts sind Gift für das Getriebe und natürlich auch für die Antriebswellen und die Vorderrad-Aufhängung. Das Anschleppen (oder Anrollen-Lassen) im zweiten Gang ist zu unterlassen. Im Notfall – und nur im Notfall – den dritten Gang nehmen und die Kupplung **langsam** kommen lassen.

Der Fehler, dass es bei den Gangwechseln häufig kratzt, muss jedoch nicht zwangsläufig beim Fahrer liegen. Zum einen kann auch ein falsch eingestelltes Schaltgestänge der Grund sein, oder aber die Verriegelung, welche verhindern soll, dass ein eingelegter Gang von selbst herausfällt, ist defekt oder falsch eingestellt. Letzteres hat einen Zusammenhang mit der Einstellung des Kupplungsseiles und muss deshalb hin und wieder nachgestellt werden.

Daniel Eberli



Foto
Jareck Stepien



SAMEDI 2 JUIN

Malgré un temps maussade, nous partons pour Frutigen où une rencontre Citroën Internationale doit se dérouler en ce week-end des 2 et 3 juin 2001. Ce rassemblement est organisé par le club de Suisse allemandique.

Un petit voyage sans encombre et nous arrivons sur les lieux de la concentration.

Là, nous apercevons une connaissance venant de Hollande, nouveau propriétaire de la traction Langenthal avec laquelle nous avons fait la Randonnée 1999.

Le temps de se saluer et nous continuons en direction du parc où quelques Citroën bien rangées attendent d'être admirées, photographiées et pour certaines ... réparées !



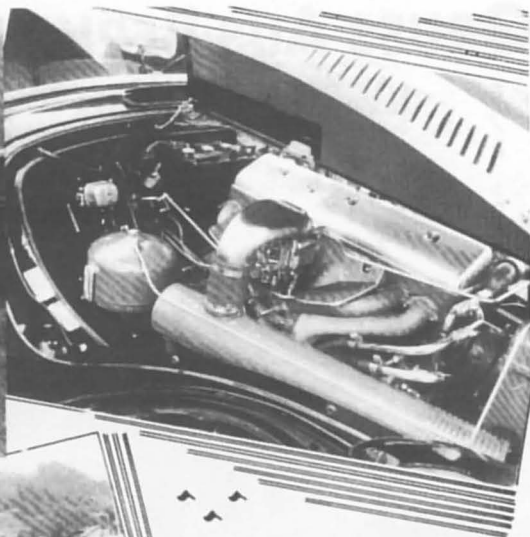
Nous nous "enfonçons" sous une tente dont l'éclairage est très "dancing". Peu de stands sont installés. Nous voyons quelques membres du 34/57, mais tout de même rarissimes. Il est vrai que la manifestation vient d'ouvrir ses portes, et je pense que demain dimanche attirera plus de spectateurs et de manifestants.

La buvette sous tente se remplit peu à peu. La pluie opère sur les visiteurs venus se mettre à l'abri.

Nos amis hollandais nous rejoignent et comme à chaque rencontre, c'est l'occasion de trinquer entre personnes partageant la même passion. Un mini repas l'haut nous comble alors qu'un orgue de barbarie nous divertit.

Rencontre CITROËN TRACTION AVANT Internationale
2./3. Juin 2001 à Frutigen, Berner Oberland (CH)





Après quelques photos et visites, nous partons pour Kammerstam, histoire de montrer à nos amis un petit bout de la Suisse. Malheureusement, le froid et la pluie n'incite pas à faire une grande balade. Pourtant cette région est magnifique et les buts de promenades nombreux. Je comprends ce que veut dire Monsieur A. Oxi en parlant de sa région: " Je suis un montagnard ". C'est vrai que les parois abruptes qui nous entourent, et en plus avec ce temps gris, reflètent au-dessus de nos têtes un aspect fantasmagorique !

Nous revenons à notre point de départ là, nous découvrons la Langenthal de Monsieur Portmann. Trois beaux spécimens rares se côtoient sur cette place. D'autres véhicules intéressants s'allignent au loin.

Plus tard, une soirée de gala doit se dérouler dans un cadre Rétro, mais nous ne restons pas plus longtemps et espérons que d'autres Citroën viendront embellir ces rangées de voitures toutes plus attirantes les unes que les autres.

Bravo aux organisateurs, l'endroit était bien choisi pour ce rendez-vous (ancien aérodrome désaffecté).

Il ne manquait que le soleil !

C.-L. Gysin



GRUSS AUS BERN



Waisenhausplatz

Mit bestem Dank an J. Troxler, Rest. „Goldener Schlüssel“ Postgasse, Bern der das Bild zum Kopieren zur Verfügung gestellt hat.

zVg: Hans Ettlin

GRUSS AUS BERN



Drei Bahnhöfe: Hauptbahnhof SBB, Tram und Bern-Zollikofen-Solothurn-Bahn

Bahnhofplatz

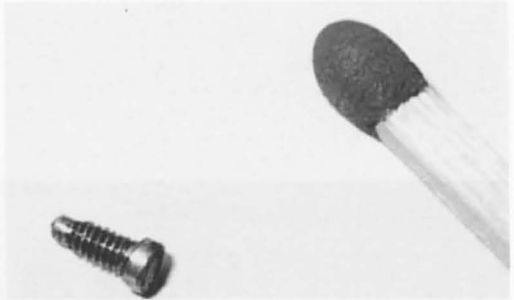
von der Heiliggeist-Kirche aus gesehen. Bild aus „Das war der alte Bahnhof“, Benteli Verlag

ZVg: Hans Ettlin

WETTBEWERB - AUFLÖSUNG

Aus Heft 4/01 von Rudolf Weber

Am Jubiläumsausflug nach Frutigen trat an meiner Traction ein Problem auf. Ich konnte zwar heimreisen, doch eine Reparatur drängte sich auf. Um an die Problemstelle heranzukommen musste ich gewisse Teile demontieren. U.a. musste die oben abgebildete, unglaublich kleine Schraube entfernt werden, von der ich vermute, dass es eine der kleinsten Teile an unserer Traction ist.

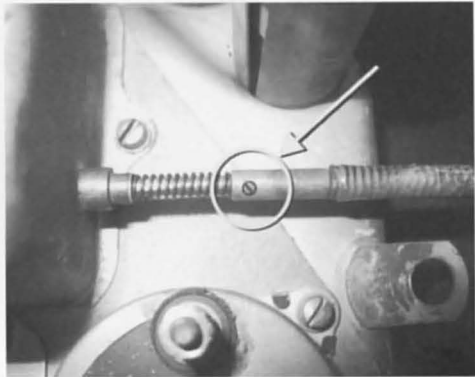


Wettbewerbsfrage

Wer weiss, wo diese Schraube normalerweise sitzt? Ein Hinweis. Ich besitze "nur" eine Traction, eine 11 B aus dem Jahre 1955. Somit weiss ich nicht, ob diese Schraube auch in älteren Modellen vorkommt. Allerdings sitzt sie nicht an einem Teil, dass erst bei den 1952er Erneuerungen eingeführt wurde.

Die Lösung

Am Traction-Avant-Tachometer ragt rechts der Tageskilometer-Rückstellknopf heraus. Dieser ist mit dem Tacho durch eine zweiteilige Achse verbunden. Um das eigentliche Zählwerk auszubauchen, muss diese Achse getrennt werden. Sie ist mit diesem Miniaturschraubchen verbunden.



Der Gewinner

Die Beteiligung am Wettbewerb hielt sich in Grenzen. Lag das daran, dass sich echte Tractionisten nicht mit solchen "Kleinigkeiten" abgeben oder das die Frage zu schwer war? Ebenfalls fand niemand die genaue Lösung. Es wurde etwa vermutet, dass die Schraube vom Vergaser stammt oder das damit die Blende um den Schalthebel fixiert wird. Weitere Lösungsvorschläge waren Wischermotor und Zündverteiler.

Ein Teilnehmer hat allgemein auf den Tacho getippt. Da er damit am nächsten lag, erkläre ich ihn zum Gewinner.

Herzliche Gratulation an **Ruedi Bräuer** aus **Adliswil**.

Weihnachten 2002

Keine Idee was Ihr Euren liebsten dieses Jahr zu Weihnachten schenken sollt ?

Kein Problem !

Ein Kalender oder Buch aus dem „CTAC-Shop“ macht 365 Tage Freude !

Hier also nochmals zur Erinnerung:

Kalender 2002

Zum 25-Jahr-Jubiläum des CTAC und anlässlich des Internationalen Treffens in Frutigen hat der Berner Aquarellmaler **Franz Stucki** einen **Citroën Traction Avant Kalender** gestaltet.

Die dreizehn Bilder im Vierfarbdruck sind im Sonderformat (52,0 X 30,5 cm) hergestellt worden. Rechts vom Bild wird der Kalendermonat, abgestimmt auf das Bild, farbig dargestellt. Das verwendete Papier ist von höchster Qualität und Güte (220gr.) Das Deckblatt ist mit einer durchsichtigen Schutzfolie versehen und das Ganze wird von einer hochwertigen Spiralbindung gehalten.



Dieses einmalige Werk kann via Internet oder direkt bei Udo Kenkel, Belp bestellt werden.

Der einmalig günstige Preis beträgt Fr. 40.-- pro Exemplar

zzgl. Porto- und Verpackungsspesen (ca. Fr. 10.--)

Jubiläumsbuch

Das ultimative Werk für alle Traction-Fans. Endlich ein Buch das auch denjenigen die des Französischen unmächtig sind, die Geschichte der Traction näher bringt.

- 25 Jahre Traction Avant Club in Buchform
Sfr. 30.-- zuzüglich Porto und Verpackung

- 25 Jahre Traction Avant Club auf CD
Sfr. 20.-- zuzüglich Porto und Verpackung
Systemanforderungen: PC 200 MHz, 64 MB RAM, 500 MB free Diskspace,
Windows 98, Word 2000



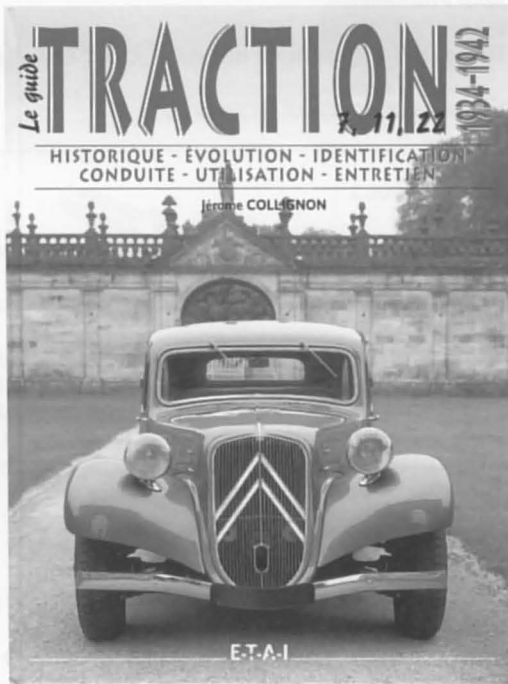
Das Buch oder die CD kann via Internet oder direkt bei Hans Georg Koch bestellt werden.

Buchvorstellung

Le Guide Traction 7, 11, 22 1934-1942 von Jerome Collignon,
168 Seiten, Verlag ETAI, 2001, ISBN 2-7268-8352-4

Historique - Evolution - Identification - Conduite - Utilisation - Entretien (Preis: SFr. 70.--)

Das Buch beginnt mit dem Kapitel **"La grande histoire de la Traction"**, in welchem die Entwicklung der Traction bis zur Serienproduktion reich bebildert, erklärt und beschrieben wird. Einige der Bilder sind uns allerdings schon bekannt. Der Aufbau des Kapitels ist ähnlich wie in unserem Jubiläumsbuch 25 Jahre CTAC. Das nächste Kapitel heisst "Portfolio" und ist ein Fotoalbum mit fantastischen Farbfotos von ausgesuchten Tractions, die entweder noch in ihrem absoluten Originalzustand (und Farbe) sind oder die minutiös in den Originalzustand zurückversetzt bzw. restauriert wurden. Für alle Fotos wurde auch das entsprechende Ambiente gesucht. Die Autos sind auf eine traumhafte Weise in Szene gesetzt. Die Kommentare der einzelnen Bilder machen auf kleine Details aufmerksam, die nicht dem Original entsprechen. Detailaufnahmen erläutern die Besonderheiten der einzelnen Produktionsphasen und Modelle.



Das Kapitel **"Accessoires"** beschreibt einige der zahllosen Beigaben, die für die Traction 'à l'époque' erhältlich waren, einige verständlich, einige wirklich kurios.

Im Kapitel **"Sachez les reconnaître"** beschreibt der Autor genauestens alle Details, an denen man die verschiedenen Produktionsphasen der frühen Tractions erkennen kann. Damit lassen sich die Fahrzeuge sogar bis auf den Produktionsmonat zurückdatieren. Auch hier finden sich reichhaltig Abbildungen und technische Zeichnungen, die die verschiedenen technischen Verbesserungen der Frühphase illustrieren. Was in den meisten anderen Beschreibungen zu kurz kommt, ist hier ausführlich abgehandelt, die verschiedenen Interieurs der frühen Modelle! Dazu sind auch die erhältlichen Kombinationen mit der Wagenfarbe, den Felgen und des Armaturenbrettes in Tabellen dargestellt.

Unter **"Identification des Modeles"** werden alle produzierten Modelle der Traction in Fotos und als Zeichnungen abgebildet. Danach folgt das Kapitel **"Chiffres de production et tarifs"** mit einer grossen Tabelle der Produktionsmonate und Seriennummern bis hin zu den Verkaufspreisen. Ein **"Guide d'achat"** ergänzt das Merkblatt von Daniel Eberli zum Kauf eines Tractions und macht auf die zu erwartenden Rostlöcher und Mängel aufmerksam, ganz abgesehen von den mechanischen Schäden. Zum Schluss wird auch eine Probefahrt vorgeschlagen und erklärt, was man dabei zu beachten und zu prüfen hat.

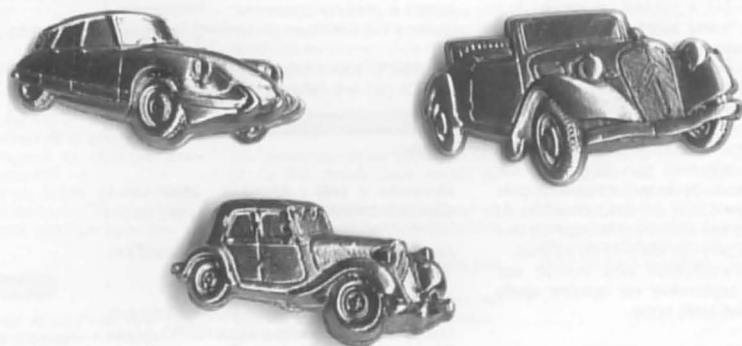
Unter **"Conduite et utilisation"** werden die alten Anleitungsbüchlein nochmals zusammengefasst publiziert. Es wird genau erklärt, wie man das Fahrzeug startet und wie man es in die Gänge bringt. Von der Zündverstellung bis zur Handbremse wird nichts ausgelassen.

Mit "**Entretien et découverte**" werden die kleinen Servicearbeiten erklärt und beschrieben, die man regelmässig selbst durchführen kann. Ich fühle mich hier wiederum sehr an unser Jubiläumsbuch erinnert, das sich diesen Arbeiten noch etwas intensiver annimmt! Ich muss feststellen, dass zum Teil identisches Bildmaterial verwendet wird. Die einzelnen Arbeiten sind mit Schwierigkeitspunkten und der geschätzten Zeitdauer zur Durchführung gekennzeichnet, eine lustige Idee!

Mit den "**Characteristiques techniques**" schliesst das Buch in einer grossen Tabelle. Es hat mir wirklich Freude bereitet, dieses Werk zu lesen, die Fotos und Zeichnungen zu betrachten und mich in die Traction einzudenken. Das Buch ist drucktechnisch einwandfrei hergestellt und meines Erachtens ein Muss für jeden Traction-Fanatiker. Schade, dass es nur die Modelle bis 1942 abdeckt, aber vielleicht ist ja ein zweiter Band für die Nachkriegsmodelle noch in Arbeit.

Hans Georg Koch

Neue Pin aus Polen!



Erhältlich bei:

Daniel Eberli
Im Chellhof 3
8463 Benken

Tel/Fax 052 319 25 17

E-Mail: eberlid@swissonline.ch

An Treffen zu Fr. 7.- pro Stück (bitte vorher bestellen)

Per Post gegen eine 10.- Fr. Note.

ICCCR 2002, BOSTEN

Rallye T.U. et I.C.C.C.R 2002



ICCCR et Rallye T.U. USA /

Canada août 2002

Un ICCCR en Amérique méritait bien une attention particulière de votre association préférée à l'égard de ses membres. Tout comme en 1988 (Raid franco-acadien «Canada – Louisiane») la T.U. organise un rallye sur le continent nord américain autour de l'ICCCR.

L'inscription à l'ICCCR se fait indépendamment de celle de l'organisation T.U. selon les modalités fixées sur un formulaire spécifique (au recto, l'inscription et au verso, l'hébergement sur place) qui était disponible au salon Rétromobile et qui peut être envoyé sur demande. (ICCCR et transport des voitures).

Attention : ceux qui l'ont déjà adressé aux organisateurs avec un hébergement à Montréal devront annuler la prestation hôtelière car le Rallye TU prévoit 2 nuits dans cette ville. Nous faisons notre possible pour retenir des chambres dans les hôtels pré-réservés par l'ICCCR (Société «Visites de Montréal»).

L'organisation T.U. a préparé un voyage de 3 semaines (20 nuits) avant et après l'ICCCR nous faisant passer 8 jours au Québec notamment, avec un partenaire professionnel. Vous trouverez ci-après le programme prévisionnel. Toutes les voitures venant d'Europe partiront du Havre vers New-York et retour. Le fret sera géré par les organisateurs de l'ICCCR. Ceux qui souhaiteraient séjourner plus longtemps sur place (1 semaine ou 2) devront s'assurer auprès de l'organisation ICCCR des dates possibles de rapatriement de leur voiture et s'occuper de leur hébergement à partir de la soirée du 24 août. Un dossier d'inscription sera envoyé aux membres en septembre ou octobre après confirmation des tarifs 2002.

Programme prévisionnel

(certaines étapes peuvent changer) :

Dimanche 4 août : Arrivée des participants à l'aéroport de New York, accueil et transfert à l'hôtel.

Lundi 5 août : Journée libre à New York pour visiter la Statue de la Liberté, L'Empire State Building, vous promener dans la 5ème avenue, Broadway, Central Park, Park Avenue parmi les plus célèbres...

Mardi 6 août : Matinée libre à New York ou visite guidée en option.

Après-midi : transfert au port en car pour récupérer les voitures. Hébergement à l'hôtel Hilton Hasbrouk Heights ou similaire (dans le New Jersey, 20 à 40 mn en voiture jusqu'au port)



Cheryl et Michael Cox, organisateurs de l'ICCCR ont reçu une plaque commémorative pour le 25^{ème} anniversaire du «Citroën rendez-vous» lors de la dernière édition (14-16 juin).

Mercredi 7 août : Départ pour Boston (350 km). Hébergement à Boston à l'hôtel Midtown (ou similaire)

Jeudi 8 août : Journée à Boston. Vous pourrez effectuer la fameuse promenade appelée «Freedom Trail» ... Vous pourrez également flâner aux alentours de Boston jusqu'à Lexington et Concord, lieu historique où commença la révolution américaine ... Hébergement à Boston à l'hôtel Midtown (ou similaire)

Vendredi 9 août : Départ pour Amherst, lieu de l'ICCCR (148 km) Hébergement sur place.

Samedi 10 août : ICCCR à Amherst. Hébergement sur place.

Dimanche 11 août : Après-midi : départ vers le Canada. Hôtel à Albany ou Glens Falls (152 / 239 km)

Lundi 12 août : Départ vers Ottawa (550 ou 468 km). Hébergement à Ottawa (projet).

Mardi 13 août : Départ pour Montréal (260 km). Vous pourrez visiter le célèbre site de l'EXPO 1967 sur l'île Ste Hélène et l'île Notre Dame. La Basilique Notre Dame est l'une des plus grandes cathédrales néo-gothiques de l'Amérique du nord. Hébergement à l'hôtel Maritime Plaza (ou similaire).

Mercredi 14 août : Journée à Montréal avec visite guidée. Hébergement à l'hôtel Maritime Plaza (ou similaire) . Soirée de Gala ICCCR.

Jeudi 15 août : Départ pour Québec ville (255 km). Hébergement à l'hôtel Holiday Inn Select Downtown (ou similaire).

Vendredi 16 août : Québec Ville et ses sites historiques tels que le Château de Frontenac, la vieille ville, etc... Hébergement à l'hôtel Holiday Inn Select Downtown (ou similaire).



Le week-end du 2/3 juin avait lieu à Frutigen le 25ème anniversaire du Club Citroën Traction Avant (CTAC). Cette manifestation de grande envergure était sponsorisée par CITROËN (SUISSE) SA, CITROËN FINANCE et MICHELIN. La rencontre s'est déroulée sur l'ancien aérodrome militaire en extérieur ainsi que sous un chapiteau géant. CITROËN (SUISSE) SA souhaite profiter de cette occasion pour remercier chaleureusement le comité d'organisation ainsi que tous les participants qui, grâce à leur engagement extraordinaire ont permis le succès de cet événement.

Informations concernant la manifestation

Participants inscrits : 86 véhicules, 177 personnes. **Autres véhicules Citroën :** env. 100. **Véhicule le plus ancien :** Citroën type A année 1920. **Véhicules présents :** Toutes les années de fabrication de la Traction Avant (1934-1957) étaient représentées, exceptée 1935.

Véhicules spéciaux :

- Carrosseries spéciales de la Traction Avant (commerciale, familiale, décapotable, Six Hydraulique, cabriolet)
- DS version cabriolet et modèle spécial Henry Chapron, break
- Visa décapotable
- Panhard 24BT
- Jeepster; véhicule jeep avec carrosserie 2CV et moteur V8

Programme général:

- Exposition des nouveaux modèles de Citroën avec les C5, Picasso, Saxo, Evasion, Berlingo, Xsara
- Marché de pièces détachées, promenades avec des Dittmer
- Promenades pour les visiteurs à bord des Dittmer
- Apéritif avec tous les invités et représentants des autres clubs Citroën de Suisse

- Présentation et vente du livre du jubilé et du calendrier 2002 de la Traction Avant

Les points forts de la rencontre :

- Ciné-auto en plein air le vendredi soir (film DVA)

- Tentative de record réussie :

De la plus ancienne Citroën de type A 1920 (le seul modèle connu en Suisse) jusqu'à la toute récente C5, tous les types de modèles de voitures de tourisme construites par Citroën étaient présents à Frutigen et ont été présentés sous le chapiteau. Un public très intéressé a pu ainsi voir défiler devant ses yeux l'impressionnante histoire de la marque Citroën (roues avant motrices, suspension hydro-pneumatique, direction assistée à dépendance de vitesse, système multiplex, etc.). Certains furent étonnés par le grand nombre d'idées novatrices de Citroën, qui parfois étaient déjà montées en série par Citroën dans les années soixante (par ex. les phares tournant en même temps que le volant sur la DS, la direction assistée à dépendance de vitesse sur la SM, etc.).

L'esprit de la rencontre, - l'esprit CITROËN - :

Aucune autre marque n'est capable comme Citroën d'enchanter ses propriétaires et ses amis.

Quelques propriétaires de Citroën rares dont nous avons besoin pour le record et que nous avons dénichés par les moyens les plus divers se sont spontanément déclarés prêts à mettre leur véhicule à disposition. Le propriétaire d'une Méhlan rouge qui n'avait été contacté que le mercredi précédent a fait reprendre sa voiture à neuf le jeudi spécialement pour la manifestation car la couleur, vieille, était complètement ternie !

Rencontre internationale des TRACTION AVANT CITROËN 2/3 juin 2001 à Frutigen

Vous trouverez des informations sur le club, le programme des rencontres, le comité d'organisation, etc. en consultant:

www.tractionavant.ch

André Baumann
Mediensprecher
Lobargstrasse 43
3423 Ersigen
079 627 56 10
ba.design@smile.ch



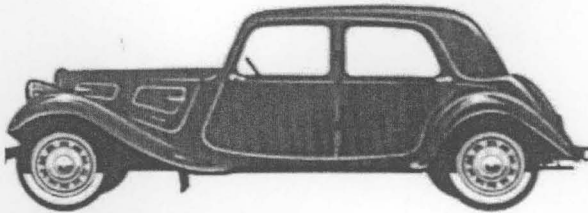
CITROËN TRACTION AVANT CLUB

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

Frau
Patricia Koch
Breiten
6022 Grosswangen

PP
4950 Huttwil

Bitte nachsenden
ohne Adressmeldung



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 mit Quellenangabe
