

# °CITROËN°



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

**6 / 2004**

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

## Organisationsplan 2004, Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

### Präsident

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

### Vizepräsident

**Walter Homberger**  
J. C. Heerstrasse 25  
8635 Oberdürnten  
P 055 241 21 81  
walter.homberger@hombitrading.ch

### Kassier

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

### Aktuar a. i.

**Koni Fisch**  
Singenenstrasse 42  
5630 Muri  
P 056 664 44 20  
Fax 056 664 24 23

## Organisationsgruppen

### Ost

**Hans Bollhalder**  
Feldstrasse 6  
8890 Flums  
P 081 733 13 80

### Nord

**Rudolf Jutz**  
Aspacherstrasse 38  
8413 Neffenbach  
P 052 315 27 02  
Fax 052 213 71 74  
jutzosm@bluewin.ch

### West

**Ernst Mühlheim**  
Leimbachstrasse 1  
3714 Frutigen  
P 033 671 34 85  
muehlheim.ernst@bluewin.ch

### Süd

**Koni Fisch**  
Singenenstrasse 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  
rpm01@bluemail.ch

### Hans Ettlin

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

### Josef Burri

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

### Hans Brunner

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

### Peter Weber

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

### Fritz Müller

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

### Edgar Stocker

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

### Redaktion

### Hans Georg Koch

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

### Mitglieder- verwaltung

### Ruedi Burri

Oberackerstrasse 6  
8492 Wila  
P 052 354 03 21  
G 052 385 41 04  
ruedi.burri@tele2.ch

### Sekretariat

### Patricia Koch

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

### Archiv

### Technische Auskünfte

### Walter Rey

Schöneckstrasse 367  
6215 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

Bächtelmatt  
6404 Greppen  
P 041 460 24 86



# INHALT

Inhalt.....	1
Rodage.....Hans Georg Koch	2
Treffen Süd, 26.9.2004 .....K. Fisch / E. Stocker / J. Burri	5
Dünkirchen .....	Walti Rey 10
1-2-3-Zündung in einem 15/Six .....	Daniel Eberli 12
Retrospektive .....	Hans Ettlín 14
Druck-Sache II .....	Daniel Eberli 15
Inserate.....	17
Weihnachtsgeschenke .....	18
Inserate.....	19
Oldtimerausstellung in Olten .....	Fritz Müller 20
Weihnachtsgeschenke .....	23
Inserate.....	24
Weihnachtsgeschenke .....	Hans Ettlín 24
Inserate.....	25
Technik.....	Kurt Gasser 26
Unfälle und Verbrechen .....	Christoph Platzer 35
Ausblick .....	Hans Georg Koch 36
Impressum .....	36

---

## Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

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

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

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

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

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



# RODAGE

Liebe Clubmitglieder

Das Jahr neigt sich zu Ende und ich darf Euch zum letzten Clubheft dieses Jahres begrüßen. Diverse Samichlaushöcks und das "souper de la fin d'année" des Clubs 34-57 zu dem auch die Mitglieder unseres Clubs eingeladen wurden, brachte noch einmal das Team der erfolgreichen Ausstellung "70 Jahre Traction Avant" in Interlaken zusammen. Insgesamt zeigt der Rückblick ein äusserst erfolgreiches Clubjahr mit vielen herausragenden Events und Attraktionen. Die Generalversammlung am 30. Januar 2005 wurde an der Vorstandssitzung vom 13. November vorbereitet. Auch im näch-



sten Jahr stehen einige spezielle Veranstaltungen im Kalender, die unserem Club gut anstehen und für die Mitglieder viel interessantes zu bieten haben. Es steht uns ebenfalls etwas Zeit zur Verfügung eine Rückschau des vergangenen Jahres zu geniessen. Ruedi Weber wird ein Video über das Treffen in Dünkirichen präsentieren, das mit dem Thema "1000 Tractions au bord de la mèr" zum 70sten Geburtstag der Traction organisiert wurde und von einigen unserer Mitglieder besucht worden ist. Unser professioneller Videodokumentator, Peter Weber, wird uns im Anschluss der GV einen Jahresrückblick 2004 oder eventuell das Video des 13. ICCCRs in Interlaken zeigen, bei beiden handelt es sich um einmalige Dokumentationen, spannend für alle die dabei waren oder davon träumen konnten dabei zu sein. Jetzt werden die damals Abwesenden doch noch etwas Atmosphäre dieses Treffens zu spüren bekommen und die Teilnehmer werden sich an die einzelnen Szenen zurückerinnern können.

Das neue Jahr wird einige Veränderungen in unserer Cluborganisation bringen. Nach einer vierjährigen Präsidentschaft darf ich dieses Amt an der Spitze unseres Clubs an Walter Homberger weiterreichen. Der gegenwärtige Vize wird den Mitgliedern der Generalversammlung zur Wahl als Präsident vorgeschlagen. Als neuer Vizepräsident hat sich unser unermüdlicher Webmaster und Newsletterschreiber Ruedi Weber zur Verfügung gestellt. Ebenfalls wird die Bibliothek von Walter Rey zu Josef Burri wechseln. Ich meinerseits werde weiterhin als Aktuar und als Redaktor des Clubheftes für den Citroën Traction Avant Club arbeiten.

Ich schaue auf vier Jahre als Präsident zurück an denen ich meine Freude hatte und in denen ich unzählige unserer Mitglieder als wirkliche Kameraden, als vertrauenswürdige und integere Persönlichkeiten kennengelernt habe. Die Zusammenarbeit mit dem Vorstand des Clubs und den diversen Organisationskomitees der verschiedenen grossen und kleinen Treffen hat mich immer wie-

der überzeugt. Wir haben einen sensationellen Background bezüglich Knowhow in unseren Mitgliedern und eine einzigartige Motivation zusammen etwas zu planen und auf die Beine zu stellen. Dies macht den Traction Avant Club zu einer äusserst starken und tragfähigen Organisation, in welcher es Freude macht mitzuarbeiten, sei es als einfaches Mitglied oder als Präsident. Die respektvolle Ungezwungenheit im Umgang miteinander und die Spontaneität der Zusammenarbeit lassen für die weiteren Jahre hoffen, dass noch viele hochstehende Events stattfinden werden.

Ich danke allen für das Vertrauen, das ich in den letzten vier Jahren spüren durfte und für die Unterstützung und Zusammenarbeit, die es möglich machten, diesen Club zu führen und ihm vorzustehen.

Es ist mir ein Anliegen, dass auch in Zukunft die Aufgaben im Citroën Traction Avant Club von Zeit zu Zeit umverteilt werden, und dass mit den arbeitsintensiven Aufgaben abgewechselt wird und diese nicht immer auf den gleichen Schultern lasten. Ich glaube, nur so wird es möglich sein, die Ziele unseres Clubs auf einem hohen Niveau zu verfolgen, ohne dass uns die Lust an unserer Aufgabe und schliesslich auch die Lust an unserem einzigartigen Hobby vergeht! In diesem Sinne möchte ich mich als Präsident bei Euch allen verabschieden. Ich freue mich auf meine neue Aufgabe mit dem Clubheft, das ich dieses Jahr schon redigiert habe. Ich glaube, dass ich auch in dieser Funktion einen aktiven Beitrag zum Clubleben leisten kann.



Euer Hans Georg Koch  
Präsident und Redaktor

# TREFFEN UND TERMINE

30. 1. 2005      Generalversammlung in Nottwil
24. 4. 2005      Treffen Süd, Clubpräsentation im Verkehrshaus Luzern  
anlässlich der Ausstellung A.U.T.O.
19. 6. 2005      Treffen Ost
14. 8. 2005      Treffen West (mit Club 34-57)
15. 9. 2005      Treffen Nord

## 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
- Zentralschweiz      Restaurant zur Post, Willisau, ab 19.00, Tel: 041 970 25 06  
Jeden ersten Mittwoch im Monat: nächstmals 30.3.05, 27.4.05,  
25.5.05, 29.6.05, 27.7.05, 31.8.05, 28.9.05, 26.10.05
- alle Citroën      ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr  
Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

## Weitere Treffen und Daten

4. 12. 2004      7. Auto Oldtimer-Teile-Markt Roggwil (Gugelmann Areal)
4. 12. 2004      Oldtimer Teilemarkt Langenthal (Carosserie Langenthal)
11. 2.-20. 2. 2005      Rétromobile Paris
- 2./3. 4. 2005      OTM, Oldtimer und Teilemarkt, Fribourg ([www.rais.ch](http://www.rais.ch))
24. 4. 2005      Langenthaler Oldtimertreffen Flugplatz Bleienbach
24. 4. 2005      Oldtimer Sunday-Morning Treffen, Zug
5. 5. 2005      Oldtimertreffen aller Marken, Race-Inn, Roggwil
- 14./15. 5. 2005      OiO Oldtimer in Obwalden ([www.o-io.ch](http://www.o-io.ch))
- 27.-29. 5. 2005      25 Jahre Oberländer Autofreunde, Uetendorf (033 222 54 42)
29. 5. 2005      Langenthaler Oldtimertreffen Flugplatz Bleienbach
29. 5. 2005      Oldtimer Sunday-Morning Treffen, Zug
- 4./5. 6. 2005      Oldtimermarkt Basel (Zeughausareal)
- 18./19. 6. 2005      Vehikel-Event Brunnadern (071 377 20 83)
26. 6. 2006      Langenthaler Oldtimertreffen Flugplatz Bleienbach
26. 6. 2006      Oldtimer Sunday-Morning Treffen, Zug
31. 7. 2005      Langenthaler Oldtimertreffen Flugplatz Bleienbach
31. 7. 2005      Oldtimer Sunday-Morning Treffen, Zug

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

**Redaktionsschluss für Heft 1/2005:**

**3. 2. 2005**

# TREFFEN SÜD, 26.9.2004

vom Team Süd fristgerecht eingegangen ist der Bericht über dieses herbstlich Treffen in der Innerschweiz. Dank an Koni Fisch, Edgar Stocker und Josef Burri!

Sonntag 26.09.2004, ein nasskalter Herbsttag, Hunde und Katzen bleiben zu Hause; wer ist unterwegs??? Die Tractionisten auf dem Weg nach Malers. Wir trafen uns an der Bahnhofstrasse 2 beim Modehaus „STOCKER“. Der Kaffee und die Gipfeli stehen traditionsgemäss zum Verzehr bereit. Der Unterstand bei Vreni und Edgar gaben guten Schutz bis zur Weiterfahrt, zusätzlich konnten wir auch noch den DS und CX unserer Gastgeber bewundern.



Nach einer kurzen Information gab es eine erste Überraschung, jedes Auto konnte einen Sack Baumnüsse (oder etwas mehr), aus „Stocker's Garten«, mitnehmen – besten Dank Vreni und Edgar.

Die Weiterfahrt wurde beim Aufstellen der Fahrzeuge in einer Gasse vorbereitet.



Gut organisiert konnten wir im Korso zur Kürbisausstellung nach „Fanere Werthenstein« fahren. Im ersten Gang für die 11er, im 2. Gang für die 15er ging es den Hang hinauf. Das Schnaufen der Fahrzeuge wurde mit einem Apéro für die Fahrer und Begleiter belohnt. In Anbetracht der Witterung offerierte uns die Gastgeberin ihre warme Stube anstelle des Ausstellungs-Zeltes für den Frührschoppen. Die Räume wurden mit einem gemütlichen Holzofen beheizt.



(Stichwort „gedörnte Zwetschen«). Trotz der angenehmen Umgebung wurde die Kürbisausstellung rege besucht und verkleinert durch etliche Einkäufe. Die Weiterfahrt zu „TONI'S – ZOO« wurde alsdann genauso diszipliniert organisiert wie die erste Etappe. Somit erreichten wir ohne jegliche Zwischenfälle, oder doch – ich habe noch meinen Keilriemen nachgespannt, keiner hat's bemerkt, unser Tagesziel.







Was uns hier erwartete war schlicht und einfach super!!! – Die Gastfreundlichkeit, der Zoo, die Stimmung der Teilnehmer und des Zoo-Personals ein Erlebnis. Ich muss gestehen, dass ich noch nie zuvor das Gefühl bekommen habe, dass die Tiere, und ich meine alle 90 verschiedenen Tierarten, einem das Gefühl von Wärme und Zuneigung entgegen bringen.



Jedoch der Reihe nach. Das Erste und Letzte der drei schönsten Sachen „Essen und Trinken« war an Perfektion nicht zu übertreffen. Wir bekamen Gegrilltes in Hülle und Fülle mit Liebe zubereitet, dazu mit Salaten für jeden soviel er wollte und konnte. Der Besitzer «TONI» mit seiner lockeren Art half zum Gelingen unseres Anlasses bei und wir genossen eine vorzügliche Mahlzeit.



TONIS Einführung zu seinem Zoo-Vorhaben war genau so spannend und ausführlich, wie die ganze Anlage mit 2 Tropenhäusern und vielen Wildgehegen, das Paradies für jedes Tier. Als Landschaftsgärtner ist es selbstverständlich, dass TONI selbst Hand anlegt bei allen Arbeiten auch ausserhalb der Administration. Jedes Gehege ist sauber und ordentlich, mit grossem Bewegungsfreiraum für die Tiere konzipiert. Der Eindruck hat sich bestätigt, wie TONI in der Einführung erwähnte, auch das Tier braucht menschliche Wärme, dann bekommt man sie zurück. Dies gilt selbst für Schlangen, Echsen, Vögel, Mara usw. bis natürlich zum Leopard, den ich selbst erleben durfte.



Ein Erlebnis war auch das Spiel zwischen Hund und Fuchs, welche sich köstlich ergänzten. Einmal über – einmal unter dem Boden, die Verwirrung des Hundes war teilweise unübersehbar, aber auch eine unzertrennliche Freundschaft zwischen den Tieren war zu spüren.

Zum Abschluss hatten wir das Vergnügen die Streicheleinheiten mit dem Gepard zu geniessen. Das Tier ist natürlich der König des Zoo's und lässt sich genüsslich streicheln. Das Schnurren war wie bei einer Katze mit Stimmbruch, kaum zu glauben, dass ein Gepard so zutraulich sein kann. Das Ganze war ein Erlebnis besonderer Art für Jung und Alt. Besten Dank an die Organisatoren.

Nach einem aufwärmenden Tee beendeten wir den nasskalten Herbsttag mit der genussvollen Heimfahrt in der TRACTION und einem heissen Erlebnis mit dem CTAC – Region-Süd.



# DÜNKIRCHEN

70 Jahre Traction Avant Düнкirchen (1934 - 2004)  
von Walti Rey



1000 Tractors an der Strandpromenade von Düнкirchen waren schon eindrücklich, die vielen Gangsterwagen aus England, Belgien, Deutschland, Holland, Frankreich und der Schweiz.

Am Donnerstag 10. Juni hiess es Abfahrt nach Düнкirchen für Hans Neukomm und den Schreiber. In 2 Tagen bewältigen wir die Strecke über Colmar, Nancy, Reims, St. Quentin, Arras, St. Omer bis nach Düнкirchen. Erste Frage nach der Ankunft, wo ist das Hotel? Irgendwo am Hafen muss es sein. Der Zufall will es, dass ein Auto neben uns anhält und der Fahrer uns fragt wo wir hin möchten. Wir nannten ihm den Namen des Hotels und schon nach ein paar Lichtsignalen waren wir da, von aussen eher ein Bunker aber von innen o.k., auch die Zimmer.

Nach einer kurzen Ruhepause ging's zum Treffpunkt am Hafen und zur Anmeldung. Da lag die Queen Mary wo ein Apéro wäre, für die, die bezahlt haben. Und wen trifft man da? Walti Homberger mit Sohn, Rudolf Weber mit Frau, Albi und Vreni Schorta, Jürg und Trudi Deller, Gerhard und Monika Trümmel und keiner hatte bei der Anmeldung den Apéro angekreuzt. Wir gingen ins nahe Restaurant auf ein Bier und am Abend zum Essen an die Strandpromenade, was sehr schön war.

Am Samstag war dann das grosse Treffen am Strand von Düнкirchen und bis am Mittag waren es dann ca. 1000 Tractors. Viele Freunde hat man nach langer Zeit wieder getroffen, so auch den Besitzer des anderen Roadsters der in England vom Band lief im Herbst 1939, Robert Le Rütte. Wir hatten uns vorher

noch nie getroffen, waren uns nur durch Briefkontakt, Fotos usw. bekannt. Links auf dem Foto Roberts Roadster Chassisnr. 125 076, in den Mitte SH 813 Chassisnr. 125 074, rechts ein Belgischer 15-six Roadster. Ein wirklich schönes Bild.



Es gab auch eine kleine Ausstellung die sehr schön aufgebaut war. Eine Garage im alten Stil mit einem reparaturbedürftigem Coupé und hinten in der Garage ein 8-Zylinder der gerade repariert wurde. Leider war er nicht zu verkaufen (Es war nur ein Attrappe). Die Ersatzteillbörse durfte auch nicht fehlen.

Das Wetter war sehr schön und am Meer wie immer windig. Am Abend hatte man sogar die Küste von England gesehen.

Am Sonntag gab's noch ein Pic-nic im Grünen und langsam ging's ans Auf-Wiedersehen-sagen und man machte sich auf den Rückweg. Wir in die Schweiz, die anderen Teilnehmer aus unserem Land reisten noch weiter nach Gent in Belgien. Am Montag waren wir, Hans und ich, wieder zurück in der Schweiz. Es waren schöne Tage in Dünkirchen, an die wir uns gerne erinnern.



# 1-2-3-ZÜNDUNG IN EINEM 15/Six

von Daniel Eberli

Am ICCCR in Interlaken weckte ein eleganter, gut besuchter Informationsstand ganz in der Nähe meines eigenen, für den Verkauf meiner Reparaturbroschüre eingerichteten Standes meine Neugier. Die holländische Firma 1-2-3-Ignition warb für ihr Produkt, einen neu entwickelten Zündverteiler mit integrierter Elektronik für mehrere Citroën Typen.

Was die Traction betrifft, so waren zwei Typen im Angebot, einer für 6-Zylinder, einer für 4-Zylinder, wobei das Modell für den 4-Zylinder auch für andere Autos (z.B. ID/DS) verwendet werden kann.

Bemerkenswert ist, dass die drehzahlabhängige Zündverstellung elektronisch genau nach den Vorgaben des Motorenherstellers programmiert ist. Bei den 4-Zylinder-Modellen kann die Kennlinie für verschiedene Motoren eingestellt werden, beim 6-Zylinder ist sie fix.

Die Demonstration an der eigens dafür aufgebauten Testanlage wirkte überzeugend. Der Zündzeitpunkt schien dort tatsächlich sehr präzise und stabil zu sein. Dennoch blieb eine gewisse Skepsis, denn man weiss ja, wie oft Kunden an ähnlichen Demonstrationen getäuscht werden. – Wer hat nicht zu Hause eine mittlerweile eingetrocknete Tube eines Wunderklebers, den er mal an einem vergleichbaren Anlass teuer gekauft hat...

Die Startschwierigkeiten meines Six bei warmem Motor sind mittlerweile weit herum bekannt. Ich hatte mich auch schon nach einem neuen Zündverteiler umgesehen, aber gute Stücke sind rar. Der hohe Preis von Fr. 600.- hatte mich aber doch abgehalten, einen an einem Teilemarkt angebotenen neuwertigen Verteiler für meinen 15/Six zu kaufen.

Der Zündverteiler von 1-2-3 wurde für rund Fr. 460.- angeboten. Für diesen Betrag erhält man nicht nur einen ganz neuen Verteiler inklusive integrierter - das heisst, von aussen nicht sichtbarer – Elektronik, sondern auch eine gewisse Gewähr, dass neue Verteilerkappen auch in Zukunft zu bekommen sind.

Ich besprach mich mit zwei weiteren Six-Fahrern, und gemeinsam entschlossen wir uns zum Kauf.

Kaum zu Hause, wurde das neue Teil eingebaut. Der Wechsel gestaltet sich absolut problemlos. Der alte Verteiler wird gelöst, nachdem man sich die Position des Rotors und die Reihenfolge der Zündkabel gemerkt hat. Danach wird der neue Verteiler eingebaut. Drei Kabel sind anzuschliessen: Zwei dünne für + und – sowie das Dicke für die Hochspannung von der Zündspule. Die Arbeiten schienen mir so einfach, dass ich darauf verzichtete, die Gebrauchsanweisung zu lesen.

Wichtig ist, – besonders wenn eine manuelle Verstellung für den Zündzeitpunkt vorhanden ist – dass ein separates Massekabel an den Zündverteiler geführt wird. Dieses müsste bereits beim alten, mechanischen Zündverteiler vorhanden sein; bei der neuen, elektronischen Zündung ist es unabdingbar, ansonsten muss mit Fehlfunktionen gerechnet werden.



Danach muss die Zündung eingestellt werden, ein Arbeitsschritt, welchen ich schon oft erledigt habe, und der in meiner Reparaturbroschüre beschrieben ist. Beim «1-2-3-Ignition»-Zündverteiler wird dieser Schritt insofern erleichtert, als dass eine Leuchtdiode den Moment der Zündung anzeigt, so dass keine externe Kontrolllampe angeschlossen werden muss. Der Zündverteiler wäre mit einer internen Vakuumdose ohne bewegliche Teile ausgestattet, doch ist mein Auto nicht für den entsprechenden Anschluss vorbereitet. Nachdem die Zündkerzen, welche ich zum leichteren Drehen des Motors ausgebaut hatte, wieder eingedreht waren, kam der grosse Moment: Ein Zug am Anlasser – das Ritzel griff in den Zahnkranz – und

der Motor sprang an, bevor die Kurbelwelle eine ganze Umdrehung gemacht hatte.

Die nachfolgende Probefahrt begeisterte mich: Da ich den Zündverteiler auf der Originalplatte eingebaut habe, lässt sich der Zündzeitpunkt wie vor dem Wechsel von Hand noch verstellen. Abgesehen davon, dass die Kalt- und Warmstart-Eigenschaften verbessert sind, erfreut der Motor vor allem im tieferen Drehzahlbereich durch verbesserte Laufruhe. Subjektiv empfinde ich das Drehmoment in tieferen Drehzahlen höher als bei der konventionellen Zündung, doch kann ich dies nicht belegen.

Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass die elektronische Zündung weitgehend wartungsfrei ist. Es gibt keinen Unterbrecher, der sich abnutzen und einbrennen könnte, und ich rechne sogar damit, dass auch der Verteilerdeckel, bedingt durch die grössere Präzision des Zündzeitpunktes, eine längere Lebenserwartung hat.

Zweimal, einmal im steilen Aufstieg zum Girenbad (Tösstal), einmal beim Beschleunigen auf der Autostrasse (immer, wenn bei hoher Drehzahl viel Leistung verlangt wurde) erlebte ich kurze, einzelne Aussetzer. Einer der beiden anderen Six-Fahrer mit der 1-2-3 Ignition machte mich darauf aufmerksam, dass gemäss Einbauanleitung das Hochspannungskabel nicht in engem Kontakt mit den beiden dünnen Kabeln geführt werden darf. Seit ich diesen Fehler – ich hatte anfänglich alle drei Kabel im gleichen Schlauch zusammengefasst - korrigiert habe, ist das Problem nicht mehr aufgetaucht. Den alten originalen Zündverteiler führe ich als Reserve im Auto mit.

Fazit: Ich bin mit dem Umbau voll und ganz zufrieden und würde ihn wieder vor-

nehmen. Die beiden Kollegen, welche ebenfalls die neue Zündung eingebaut haben (einer davon sogar in ein englisches Modell, welches zuerst von «+ an Masse» auf «- an Masse» umgebaut werden musste) schwärmen ebenfalls von den positiven Erfahrungen.

Die Firma 1-2-3-Ignition aus Holland arbeitet zur Zeit daran, auch für Fahrzeuge anderer Marken elektronische Zündverteiler zu entwickeln und auf dem Markt anzubieten. Informationen sind zu finden auf dem Internet unter <http://www.123ignition.nl/>. Es ist absehbar, dass die neuen Produkte in das Programm unserer Clubgaragisten aufgenommen werden.

## RETROSPEKTIVE



Dieses Bild aus einer Berner Zeitung hat uns Hans Ettlín eingesandt. Es widerspiegelt wirklich eine schöne alte Zeit, als man noch jeden Tag einige Tractions angetroffen hat.



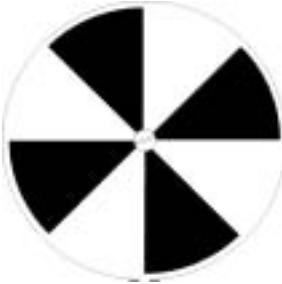
## Wieder Ärger mit dem Öldruck? von Dani Eberli

Die Serie meiner Aschenbechergeschichten über den 15/Six hat mittlerweile einen gewissen Bekanntheitsgrad erreicht. Im Gegensatz dazu bin ich mit meinem 75-jährigen AC4 bislang vor gröberen Problemen verschont geblieben. Die kleinen Pannen, die ich erlebte, trugen für mich zum Charme des Autos bei, zumal mich "Frédéric" noch jedes Mal wieder nach Hause gebracht hat.



Bei den Ausfahrten in diesem Sommer musste ich dann jedoch feststellen, dass der Öldruck nicht mehr den gewohnten Wert erreichte. Zwar schnurrte der Motor weiterhin zufrieden wie eine alte Nähmaschine und brachte auch die gewohnte – für

heutige Massstäbe bescheidene – Leistung und die Wassertemperatur bewegte sich im normalen Rahmen, trotzdem war mir nicht wohl dabei.



Die Anzeige des Öldrucks beim AC4 Jahrgang 1929 geschieht gewissermassen digital. Wer nun an einen modernen, Bit-gesteuerten Sensor mit Prozessorüberwachung denkt, liegt allerdings falsch. Nein, vom Motorblock führt eine dünne Ölleitung zum Armaturenbrett, wo ein kleines Rundinstrument angesteuert wird. Statt eines Zeigers bewegt sich dort eine runde Flachscheibe, auf der auf weissem Untergrund vier Segmente von ca. 45° schwarz eingefärbt sind. Davor

ist das eigentliche Armaturenbrett, wo vier Segmente von 45° ausgestanzt sind. Steht der Motor und ist somit kein Öldruck vorhanden, sieht man durch die ausgestanzten Segmente auf die weisse Fläche der Flachscheibe, bei steigendem Öldruck erscheinen die schwarzen Segmente. Natürlich ist bei tiefem Druck die Schnittstelle zwischen den weissen und den schwarzen Sektoren sichtbar, im Grossen und Ganzen liefert das Instrument aber eine „Null – Eins“ - Information, quasi digital also, und das bereits vor über 75 Jahren...

Nach den Sommerferien konnte ich an der Anzeige kaum mehr ein Ansteigen des Öldruckes feststellen. Dass die Leitung, welche zum Instrument führt, hin und wieder einige Tropfen Öl verlor, welche notabene ziemlich genau auf den Schalthebel (und so) fielen, vermochte zwar mich bis zu einem gewissen Mass zu beruhigen, (getreu der einfachen Regel: Wo Öl austritt, muss auch Öl sein) nicht aber meine Frau, welche nach einer anderen Logik funktioniert, machte sie sich doch weniger Sorgen um den Motor, als um die Kleider ...

Schliesslich entschloss ich mich, der Sache nachzugehen. Die Idee, gleich am Motor ein Messgerät anzubringen, scheiterte daran, dass mir ein passendes

Anschlussstück fehlte. Da aber bei entfernter Leitung schon nach den ersten Umdrehungen des Motors Öl austrat, richtete ich meine Aufmerksamkeit auf das Instrument. Ich baute es aus und blies vorsichtig Pressluft in den Anschlussstutzen für die Ölleitung. Bei genauem Hinsehen konnte ich feststellen, dass sich zwar die Welle mit der winzigen Schraube im Zentrum (ca. M 1.5) drehte, die bemalte Scheibe jedoch kaum. Ich zog die Schraube fest und wiederholte den Versuch. Diesmal funktionierte die Anzeige, doch da die Scheibe etwas eierte, streifte sie am Rand des Instruments. Schon nach wenigen Versuchen hatte sie sich wieder gelockert und reagierte nicht mehr auf den Druckwechsel.

Ich führte eine Stecknadel durch das Loch im Zentrum und reduzierte an der Schleifmaschine vorsichtig den Umfang der Scheibe. Keine leichte Aufgabe, aber dank sanftem Vorgehen hatte ich Erfolg. Vor dem Zusammenbau gab ich auf die Welle einen Tropfen Leim, dann fügte ich die Teile zusammen und zog die Schraube fest. Danach baute ich das Instrument wieder ein und schloss es an, sorgfältig darauf bedacht, dass die Leitung diesmal dicht war. Letzteres dürfte meine Angetraute wohl sehr freuen.

Nach dem Starten des Motors erschienen in den ausgestanzten Segmenten nach kurzer Zeit die schwarzen Flächen und zeigten mir an, dass Öldruck vorhanden war. – Quasi digital!

**SAUVONS L'AUTODROME  
DE LINAS/MONTLHERY**



**OBJECTIFS :**  
Création et obtention de matériels orientés au patinage de type : Triplets Jarmax, Festyles de Linas, Vitrage Linas-Montlhéry, etc...

**Adhésions :**  
 Je souhaite adhérer (pour 9€)  Je ne souhaite pas adhérer mais je souhaite l'inscription.  
 Nom : \_\_\_\_\_ Prénoms : \_\_\_\_\_  
 Adresse : \_\_\_\_\_  
 CP : \_\_\_\_\_ Ville : \_\_\_\_\_ Pays : \_\_\_\_\_  
 Tél : \_\_\_\_\_ Fax : \_\_\_\_\_ E-mail : \_\_\_\_\_  
 Je peux aller l'inscription, par ma participation active ou non influente.  
 Précisions : \_\_\_\_\_

Adresser le règlement (9€) au trésorier de l'association  
 A l'ordre de A. U. A. L. M. (ancien nom) : \_\_\_\_\_  
 M. Perrigotier : \_\_\_\_\_ Tél: 01 69 99 41 \_\_\_\_\_  
 L'adresse complète : \_\_\_\_\_  
 L'adresse e-mail : \_\_\_\_\_  
 Trésorier : \_\_\_\_\_ Signature : \_\_\_\_\_

**Bulletin d'adhésion à l'A. S. A. L. M. Cotisation 2004/2005**

inscription sans le règlement

**Parrainé par :** Hubert Aulio, Henri Perrigotier et Patrick Terrier

**Tractionade**  
**Videokassette oder CD**  
 von Ruedi Weber

## “Festival des Tractionades”

Reportage über das Tractiontreffen  
 vom 12. - 13. Juli 2003 in der Au-  
 vergne in Zentralfrankreich mit über  
 500 teilnehmenden Tractions.  
 Sprache: Schweizerdeutsch  
 Kamera und  
 Videoproduktion: Rudolf Weber



VHS oder DVD - Spielzeit 22 Minuten

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

Dieses Video wurde an der Generalversammlung am 25. Januar 2004 ur-  
 aufgeführt!


premio *Reifen-Service*

## Garage König AG

45 Jahre Erfahrung: Renault und Citroën

### Reparaturen aller Fahrzeugmarken

Pfäffikerstrasse 18, 8623 Wetzikon ZH

Telefon 01 930 05 54, Telefax 01 930 46 33

Reifen · Bremsen · Stossdämpfer · Auspuff



# WEIHNACHTSGESCHENKE

## Die Schnellen Zwanzigerjahre von Bernhard Brägger

In den Zwanzigerjahren priesen in Frankreich über tausend verschiedene Automobilhersteller ihre Limousinen, Cabriolets und Sportwagen an. Viele dieser Firmen bauten keine fünf Fahrzeuge. Cyclecars und Voiturettes – 600 kg schwer und mit 1,1-Litermotoren ausgerüstet – waren gross in Mode. Doch diese schnellen und zerbrechlichen Zweisitzer überlebten selten die turbulenten Zeiten der Zwanzigerjahre. Viele endeten in Strassengraben, andere stürzten bei Rennen und oft gingen ihren Besitzern nach der dritten Motorenrevision das Geld aus. Und jene, die nicht eines „natürlichen Todes« starben, wurden in den Fünfzigern von Alteisenhändlern gnadenlos ausgeschlachtet.



Und heute? Wenige haben überlebt – aufgestöbert von Autonostalgikern als Schrotthaufen in dunklen Ecken regionaler Museen, in feuchten Garagen und auf tristen Autofriedhöfen. Bei Rotwein, Roquefort und Baguettes wurde man sich schnell handelseinig. Einige Motoren sprangen nach kurzen Startversuchen an. Doch die meisten mussten total restauriert werden – Motor samt Karosserie. Über Jahre waren Nachtstunden angesagt!\_

In diesem aussergewöhnlichen Bildband «Die Schnellen Zwanzigerjahre» erzählt der Autor aus den langen Leben zehn solcher Sport- und Rennwagen. Er weiss, wo diese öl- und dreckverschmierten, nostalgischen Narren über schmale, kaum befahrene Strassen jagen und wie es ihnen

gelingt, mit diesen Voiturettes durch vereiste Kurven zu driften.

**Die Schnellen Zwanzigerjahre** – die Geschichte der Cyclecars und Voiturettes. Autor: Bernhard Brägger. Fotos: Daniel Reinhard, Uli Jooss und Urs Heer. Ca 120 Seiten, gebunden, Grossformat, über 100 farbige Abbildungen. SP-Verlag DE-72458 Albstadt. ISBN 3-9809409-2-6. Erscheinungsdatum: Herbst 2004. Preis CHF 44.00, zu beziehen per E-Mail unter [bbr2@bluewin.ch](mailto:bbr2@bluewin.ch) oder Telefon 041 870 45 16

Vom gleichen Autor sind erschienen:

Die Geschichte der Rallye Monte Carlo  
Harry Zweifel – seine schnellsten Jahre

Kompressoren am Berg  
Mythos Klausen.

**Einladung  
zur ordentlichen  
Generalversammlung**



**Sonntag 30.1.2005, 10.00 Uhr**

**im  
Schweizer Paraplegiker-Zentrum  
6207 Nottwil**

Kaffee und Gipfeli ab 09.30 Uhr  
Mittagessen 13.00 Uhr

## Traktandenliste

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmzähler, Wahl des Tagespräsidenten
3. Jahresbericht des Präsidenten
4. Genehmigung des Protokolls der GV vom 25. Jan. 2004
5. Kassabericht
6. Revisorenbericht
7. Wahlen
8. Budget
9. Video «Dünkirchen» von Ruedi Weber
10. Bericht des Mitgliederverwalters
11. Bericht des Webmasters
12. Bericht des Clubheftredaktors
13. Treffendaten 2005/2006

30.	1. 2005	Generalversammlung
24.	4. 2005	Region Süd (Verkehrshaus)
19.	6. 2005	Region Ost
14.	8. 2005	Region West (mit Club 34-57)
25.	9. 2005	Region Nord
12.	11. 2005	Vorstandssitzung
29.	1. 2006	Generalversammlung
14. Organisationskomitee „30 Jahre CTAC“
15. Varia
16. Abschluss der GV
17. Video-Rückblick von Peter Weber

Der Präsident



Hans Georg Koch

# Anmeldetalon

einsenden oder per e-Mail mitteilen  
bis 10.1.05 Vielen Dank

Name:.....

Vorname:.....

- ich nehme an der GV vom 30.1.2005 teil
- ich entschuldige mich gemäss Statuten des CTAC

## Mittagessen:

Tagesmenu:	Erwachsene	Fr. 30.--	<input type="checkbox"/> (Anzahl)
	Kinder (bis 12 J)	Fr. 15.--	<input type="checkbox"/> (Anzahl)

Das Mittagessen wird nur gegen Bon abgegeben, diese können am Ver-  
sammlungstag bei Patricia Koch bezogen werden.



Liebe Tractionistinnen und Tractionisten

Ein neues Clubjahr steht bevor. Nach vier Jahren Präsidentschaft wird Walter Homberger als neuer Präsident den Club in Zukunft führen. Ihm zur Seite steht Ruedi Weber als neuer Vizepäsident und Udo Kenkel als bewährter Kassier. Ich würde mich auf ein zahlreiches Erscheinen freuen, damit die neue Clubleitung mit vielen Stimmen der Basis gewählt werden kann!

Wie immer bin ich froh, wenn Eure Anmeldungen und/oder online-Präsen-  
tationen als Powerpoint (\*.ppt-Files) bis 14. 1. 05 in meiner Mailbox eintreffen!  
(HansGeorg.Koch@centralnet.ch)

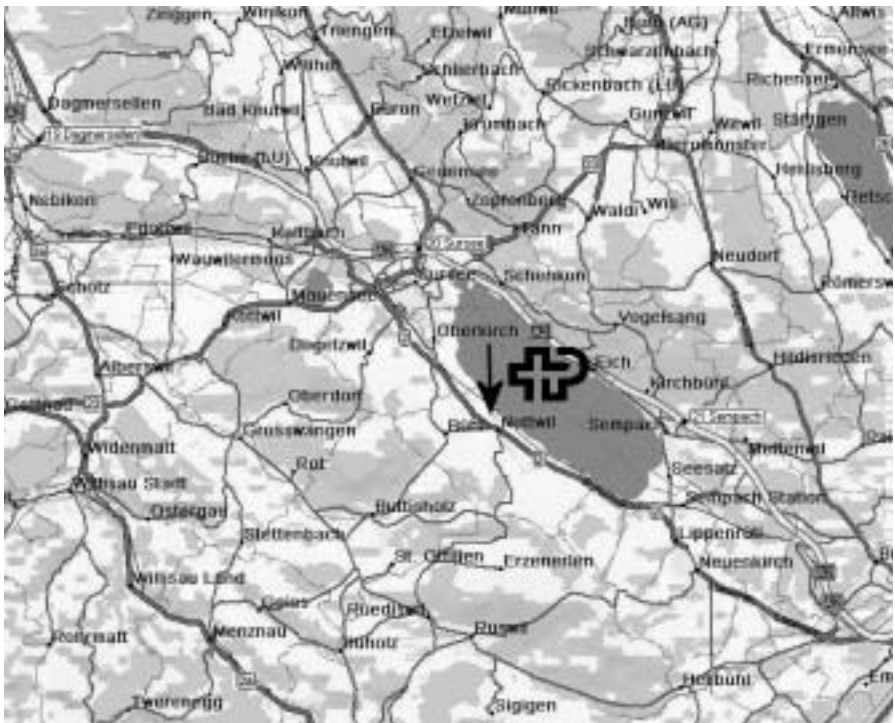
Die Sitzung werden wir unterbrechen durch eine Videoreportage des Treffens  
« 1000 Tractions au bord de la mèr » in Dünkirchen von Ruedi Weber. Den Schluss  
der Sitzung macht wiederum der Videorückblick über das Clubjahr 2004 von  
Peter Weber. Anschliessend gehts zum Mittagessen und damit zum gemütli-  
chen Abschluss des Tages. Ich freue mich auf ein zahlreiches Erscheinen!

Es grüsst Euch

Euer Hans Georg Koch



Citroën Traction Avant Club  
c/o H. G. Koch  
Breiten  
6022 Grosswangen





## 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.



## *Finanzplanung. Für bleibende Werte.*

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

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

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

*PS: Sonderkonditionen für alle CTAC-Mitglieder und deren Familie.*

# OLDTIMER AUSSTELLUNG IN OLTEN

Von Fritz Müller



Über das Wochenende vom 30. und 31. Oktober 2004 besuchte ich eine Ausstellung in der Stadthalle Olten mit ganz verschiedenen Modellen. Mir hatten es natürlich die spärlich vorhandenen Citroen angetan. Insgesamt waren 2 Tractions und eine exotische B 2 ausgestellt. Speziell diese B 2 „Normandie“ hatte es mir angetan. Ein solches Modell hatte ich bis anhin noch nicht gesehen:

Die B 2 war ein Lastwägelchen mit einem Holzaufbau. Sie war sehr sorgfältig restauriert und somit musste ich diese Rarität natürlich von allen Seiten fotografieren. Es fasziniert an diesem Auto, wie sorgfältig und gekonnt, die damaligen Auto-Spengler den Übergang der Holzkarosserie in die Metallverschalung schafften.



Dabei kam mir der Gedanke, ob diese Berufsleute damals mit ihrer Tätigkeit näher bei den Küffern als bei den Spenglern angesiedelt waren ...?

Auch mit der Dekoration hatten sich die Aussteller sehr viel Mühe gegeben! Auf der einen Seite war eine Garage mit den Innereien der 40er Jahre aufgebaut und auf der anderen Seite war bei einer Peugeot 203 ein Zeltklappanhänger (im Originalzustand) der 50er Jahre aufgestellt.



Einzig bei den Randsteinen vermochten die Organisatoren nicht ganz zu überzeugen, da mir „unsere“ perfekten Randsteine der 13. ICCCR noch in bester Erinnerung waren..



Ulrich Knaack, Halwart Schrader (Hrsg.)  
**Citroën-Jahrbuch 2005**



**FGV  
VERLAG**

Ich habe dieses Buch innerhalb einer Woche gelesen und mich an den vielen witzigen und informativen Geschichten ergötzt. Ich kann es allen Citroënisten empfehlen, die nicht nur auf die Traction Avant abfahren. Es braucht keinerlei technische Grundkenntnisse.

Hans Georg Koch

# WEIHNACHTSGESCHENKE

## Citroën Jahrbuch 2004

Die französische Automarke Citroën ist berühmt für ihre technischen Innovationen, für ihr legendäres Entwicklungsbüro, welches das Rad stets neu erfinden wollte, und für den Wagemut ihrer Designer. Mancher Citroën im Laufe der langen Werks Geschichte seit 1919 galt als Flop, etliche gelten bis heute als automobile Legenden, doch eines war ein Wagen mit den bekannten Doppelwinkeln nie: langweilig.

Auch die Fans dieser Marke sind ein Kapitel für sich. Erhebungen belegten, dass keine noch so zahlreich verkaufte andere Marke eine derart treue, individuelle und ihrerseits erfinderische Liebhaberschaft besitzt wie Citroën. Alljährlich im Herbst aufgelegt, wird die neue Jahrbuch-Reihe von beidem berichten, von der Marke und ihren Autos so wie den Menschen, die diese Wagen lieben, den Geschichten rund um Citroën.

Das Konzept der neuen Jahrbuch-Reihe füllt im deutschsprachigen Raum eine Lücke, welche zwischen den etablierten Verlagen mit ihren Buchthemen und den Club-Zeitungen klafft. Im Eigenverlag erschienen und direkt bestellbar unter [www.fgv-verlag.de](http://www.fgv-verlag.de) freuen sich die Herausgeber und Autoren auf Stellungnahmen der Leser und Beiträge für künftige Bände.

### Citroën-Jahrbuch 2005

Ulrich Knaack, Halwart Schrader (Hrsg.)

ISBN 3-00-0126667-3

FGV-Verlag

Postfach 1908

D-38009 Braunschweig

oder in jeder Buchhandlung

### Die Autoren

Ulrich Knaack: Der ausgebildete Kfz-Mechaniker, Historiker und Verlags-Lektor ist als Citroën-Autor bereits mehrfach in Erscheinung getreten.

Albert Landreich: Der Reiseschriftsteller lebt im Wohnmobil und liebt Frankreich.

Ingo Meier: Der Germanist ist als Autor zu den Citroën-A-Modellen in Deutschland wohlbekannt, genau wie aus der Oldtimer-Presse.

Frank Plate: Der gelernte Fotograf arbeitet seit Jahren als Web-Designer, u. a. für diverse Oldtimer-Clubs, und gewann im Jahr 2004 den zweiten Platz der «Goldenen Maus».

Halwart Schrader: Der Werbegrafiker, Ex-Verleger und vielfacher Buchautor hat nach Jahren der eher britischen Leidenschaften verstärkt wieder zur Frankophilie gefunden. Schrader lebt und schreibt heutzutage meist an der normannischen Küste.

# Das gibt es immer noch !

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

**An und Verkauf von Occ. Geräten**

**Seit über 30 Jahren vom Fach**

**Hans Brunner  
Reparatur – Service Zürichsee  
Tel: 079 / 472 90 91 Fax: 055 / 211 17 78**

---

## WEIHNACHTSGESCHENKE

Hans Ettlín hat mir dieses wunderschöne Buch zum Lesen gegeben. Illustriert mit unzähligen farbigen Bildern sollte es in keiner Sammlung fehlen.

«Citroën, seiner Zeit voraus» von Dominique Pagneux, ISBN 3-89880-204-3.



Keine andere französische Automobilmärke verkörpert seit so langer Zeit die technologische Avantgarde. Wenn sich Citroën heute noch mit einer fortschrittlich eingestellten Kundschaft schmückt, dann verdankt das Unternehmen das seinem Gründer Andre Citroën. Der Geist des "Patrons" hat der Marke eine Kultur der Technik und des Fortschritts eingehaucht. Traction Avant, 2 CV und DS tragen nach wie vor seine Philosophie weiter. Das Design von DS und SM bestätigt die Maxime, dass ein Automobil sehr wohl schön sein kann, ohne sein Wesen als profanes Transportmittel zu verlieren. Mehr als 80 Jahre, nachdem das erste Modell der Marke auf die Strasse rollte, stellt dieses Werk in chronologischer Reihenfolge alle Personenwagen des Unternehmens mit dem berühmten Doppelwinkel vor.

# "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](mailto:schorta-imhof@bluewin.ch)  
Homepage: [www.cta-service.ch](http://www.cta-service.ch)

Neu im Sortiment und ab Lager lieferbar:

## 123ignition.nl



für Citroën Traction-Avant  
(4 und 6 Zyl), Citroën HY,  
DS und ID und 2 CV

mit und ohne Unterdruck-  
anschluss, Zündkabelan-  
schlüsse nach oben oder  
zur Seite

Preise:

TA 4-Zyl, HY, DS, ID ohne  
Unterdruck Fr. 381.--

TA 4-Zyl, HY, DS, ID mit Un-  
terdruck Fr. 432.--

TA 6 Zyl. Fr. 463.--

Verbesserung der Motorschmierung am 11CV Traction Avant  
von Kurt Gasser

1981 habe ich meinen 11CV-Motor revidiert. Dabei habe ich ca. 90 Stunden allein für die Ölpumpe aufgewendet: Recherchen, Bau von Vorrichtungen, Berechnungen, Messungen.

## 1 Wie viel Öldruck braucht ein Motor?

Anlässlich einer von der BP (Schweiz) AG anfangs 80er-Jahre organisierten Informations- und Fachtagung mit dem Thema „Möglichkeiten der Energieeinsparung im Fahrzeugmotor“, schreibt P.D. in einem Bericht über Leichtlauföl: Der Öldruck wird in den engsten Schmierespalten der Gleitlager selbst bei Leerlaufdrehzahl auf Werte bis 500 bar aufgebaut. Dabei ist es völlig belanglos, ob das Öl mit 1 oder 2 bar in das Lager eintritt. Das Öl muss nur da sein, nach dem Anlassen möglichst schnell.

Fahrzeug	Reparaturhandbuch	Motoröl	Öltemperatur °C	Motordrehzahl U/min	Öldruck bar
11CV	Citroën TA 1948+1951	SAE 20	65 20	2000...3000 1)	2...2,25 2,3...2,5
DS19	Citroën Nr.465, 1957	SAE 20	55...65	2000 1)	3,5 2)
ID19	Bucheli Nr.59	SAE 20	60	2000 1)	3,5 2)
ID20...DS23	Bucheli Nr.217/218	20W40/50	60	2000	3,8 3)
D	Citroën Nr.583 I	20W40/50	60	2000	3,8
D Limousinen	Bedienungsanleitung Citroën 1973	20W40/50	60...65	4000 1000	4...5 0,55
D Breaks	Bedienungsanleitung Citroën 1974	20W40/50	60...65	4000 1000	4...5 0,55

## Öldrucke der wassergekühlten Citroën-Motoren 1934...1975

- 1) Mit Vorrichtung MR 1811 an ausgebauter Ölpumpe gemessen, Pumpendrehzahl = halbe Motordrehzahl
- 2) nach DS19-Bucheli-Reparaturanleitung Nr.53 und ID19-Bucheli Nr.59:  
Seitenspiel der Pumpenzahnräder max. 0,05 mm (weniger Spiel >> weniger Verluste!!!) Längsspiel der Pumpenwelle: 0,03 bis 0,1 mm
- 3) Ein Öldruckschalter erleuchtet eine Kontrolllampe, wenn der Druck auf 0,475 bar absinkt und erlischt diese wieder, wenn der Druck auf ausreichende 0,6 bar angestiegen ist.



Die Öldrücke der Nachfolgemotoren der Traction und auch der Motoren anderer Marken liegen über 3 bar. Um das Öl nach dem Anlassen möglichst schnell an den Schmierstellen zu haben scheint ein etwas höherer Öldruck die Motorlebensdauer zu erhöhen.

## 2 Vergleich der Ölpumpen 11CV und DS/ID19

Bei gleicher Pumpendrehzahl 1000/min erreichen die beiden Pumpen mit Motorenöl SAE20 bei 60 bis 65°C gegen eine 2,8mm-SOLEX-Düse (Vorrichtung MR 1811) verschiedene Drücke. Die 11er-Pumpe 2 bar und die DS-Pumpe 3,5 bar. Bis auf die Überdruckregulierschraube sind die beiden Pumpen äusserlich nahezu identisch. Die DS-Pumpe ist 10mm länger. Das Innere der beiden Zahnradpumpen scheint gleich zu sein: Gleicher Zahnrad-Ø, gleiche Zahnradbreite, gleiche Zähnezahl! Warum erreicht die DS/ID19-Pumpe bei gleichen Bedingungen einen höheren Druck?

Erklärung: Durch eine genauere Fertigung wurden die Bauteile der DS-Pumpe mit weniger Spiel hergestellt, weniger Ø-Spiel und weniger Seitenspiel (der Zahnräder) als bei der 11er-Pumpe. Nur in den Bucheli-Reparaturanleitungen Nr.53 und 59 konnte ich einen Hinweis auf das Seitenspiel finden. Die Seiten- und Ø-Spiele meiner Pumpen habe ich nicht kontrolliert. Dass bei weniger Spiel, also bei einem höheren Wirkungsgrad der Druck grösser wird, kann auch aus den Berechnungsformeln für Zahnradpumpen ersehen werden.

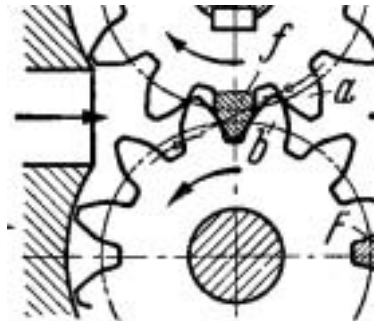
## 3 Theorie zur Zahnradpumpe und Vorrichtung MR 1811

Mit nur zwei Gleichungen (1) und (2) können die wesentlichen Vorgänge beschrieben werden

Pumpengleichung

$$Q = 2 \cdot z \cdot f \cdot b \cdot n \cdot \lambda \quad (1)$$

$Q$	$\text{cm}^3/\text{min}$	Fördermenge
$z$	$= 10$	Zähnezahl eines Rades
$f$	$\approx 0,22 \text{ cm}^2$	Zahnquerschnittsfläche senkrecht zur Drehachse, Höhe durch Kopfkreis des Gegenrades begrenzt.
$b$	$= 2,5 \text{ cm}$	Zahnradbreite
$n$		U/min Pumpendrehzahl
$\lambda$		Liefergrad, Wirkungsgrad (Pumpen mit wenig Spiel erreichen $\lambda = 0,9 \dots 0,95$ )



Die mit unseren Pumpen, für die Bedingungen MR 1811, maximal möglichen Fördermengen können wie folgt berechnet werden:

$$Q_{\text{max}} = 2 \cdot 10 \cdot 0,22 \text{ cm}^2 \cdot 2,5 \text{ cm} \cdot 1000 / \text{min} \cdot 1 = 11000 \text{ cm}^3 / \text{min} = 11 \text{ ltr} / \text{min}$$

Den Zusammenhang zwischen Druck und Fördermenge, für die Messvorrichtung MR 1811, zeigt der Energiesatz für strömende Flüssigkeiten nach Bernoulli:

$$\text{Energiesatz} \quad \frac{p}{\gamma} = \frac{c^2}{2 \cdot g} \cdot 1,25 \quad (2)$$

$$p = 2\text{bar}; 3,5\text{bar}$$

Druck vor der Düse bei Pumpendrehzahl 1000/min bei 11CV; DS19

$$\gamma = 0,84 \rho / \text{cm}^3$$

Spezifisches Gewicht des Öls 20W40 bei 65°C nach ASEOL

$$c =$$

Strömungsgeschwindigkeit in der Düse

$$g = 981 \text{cm} / \text{s}^2$$

Fallbeschleunigung

$$1,25$$

beinhaltet zusätzlich zur Strömungsenergie 25% Energieverlust wegen schroffem Übergang beim Eintritt in 280er-Düse

$$c = Q / A \quad (3)$$

$$A = (0,28 \text{cm})^2 \cdot \frac{\pi}{4} = 0,0616 \text{cm}^2$$

Düsenquerschnittsfläche

(3) eingesetzt in (1) und aufgelöst nach Q:

$$\text{Fördermenge} \quad Q = A \cdot \sqrt{\frac{p \cdot 2 \cdot g}{\gamma \cdot 1,25}} \quad (4)$$

$$11\text{CV-Pumpe:} \quad Q_{11} = 0,0616 \text{cm}^2 \cdot \sqrt{\frac{2 \cdot \frac{\text{kg}}{\text{cm}^3} \cdot 2 \cdot 981 \frac{\text{cm}}{\text{s}^2}}{0,84 \frac{\text{kg}}{\text{cm}^3} \cdot 1,25}} = 119 \frac{\text{cm}^3}{\text{s}} = 7130 \frac{\text{cm}^3}{\text{min}} = 7,1 \frac{\text{lt}}{\text{min}}$$

$$\text{DS/ID19-Pumpe:} \quad Q_{19} = Q_{11} \cdot \sqrt{\frac{3,5\text{bar}}{2\text{bar}}} = 7,1 \frac{\text{lt}}{\text{min}} \cdot 1,32 = 9,4 \frac{\text{lt}}{\text{min}}$$

Die DS19-Pumpe fördert 32% mehr als die 11CV-Pumpe

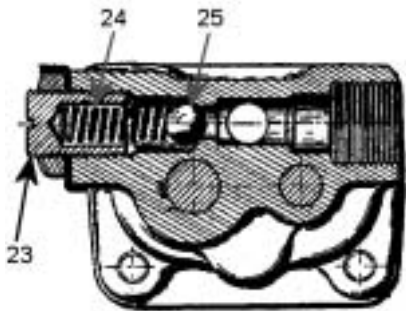
Wirkungsgrad 11CV-Pumpe:  $\lambda_{11} = \frac{7,1 \text{ lt / min}}{11 \text{ lt / min}} = 0,65 = 65\%$

Wirkungsgrad DS/ID-19-Pumpe:  $\lambda_{19} = \frac{9,4 \text{ lt / min}}{11 \text{ lt / min}} = 0,85 = 85\%$

#### 4 Das Überdruckventil

Das Überdruckventil schützt Dichtungen und Leitungen vor zu hohem Druck, vor allem beim Kaltstart im Winter.

Die Druckkraft des Öls auf die Kugel (25), welche auf einer Kreisfläche mit  $\varnothing 8\text{mm}$  wirkt, kann nicht grösser werden, als die mit dem Einstellzapfen (23) und der Feder (24) eingestellte Federkraft.



Beim eingestellten Überdruck ist die Federkraft im Gleichgewicht mit der Öldruckkraft.

*Federkraft = Öldruckkraft*

$$\frac{d^4 \cdot G}{8 \cdot D^3 \cdot n_w} \cdot \Delta l = A_g \cdot p_a \quad (5)$$

$d = 1\text{mm}$	Federdrahtstärke
$D = 8,5\text{mm}$	Mittlerer Windungsdurchmesser
$n_w = 12$	Anzahl federnde Windungen
$L_u = 40\text{mm}$	ungespannte Federlänge
$\Delta l = 7\text{mm}$	Zusammendrückung der Feder (24) an meiner 11CV-Pumpe war die Feder 7mm zusammen gedrückt

$G = 8300 \text{ kp/mm}^2$  Gleitmodul des Drahtmaterials

$A_g = (0,8\text{cm})^2 \cdot \frac{\pi}{4} = 0,503\text{cm}^2$  auf dieser Fläche drückt das Öl auf die Kugel (25)

(5) aufgelöst nach  $p_a$  ergibt Formel für den eingestellten Überdruck:

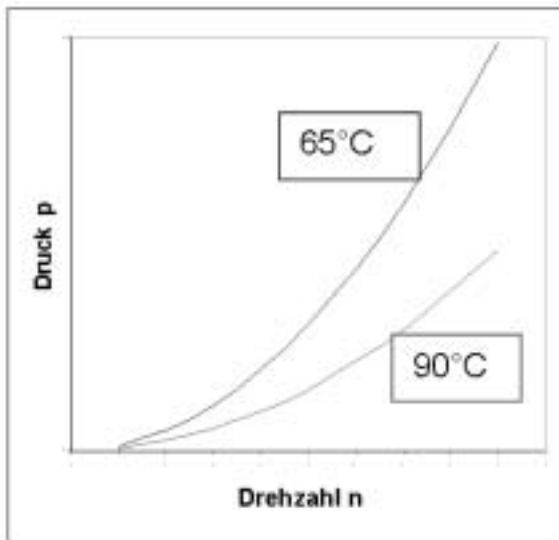
$$p_a = \frac{(1\text{mm})^4 \cdot 8300 \text{ kp/mm}^2}{8 \cdot (8,5\text{mm})^3 \cdot 12} \cdot \frac{7\text{mm}}{0,503\text{cm}^2} = 1,96 \frac{\text{kp}}{\text{cm}^2} \approx 2\text{bar}$$

Bei meiner 11CV-Pumpe war der Überdruck also auf 2 bar eingestellt. Die Überdruckventilfeder der untersuchten DS19-Pumpe habe ich nicht ausgebaut und nicht ausgemessen.

## 5 Druckmessungen mit der Vorrichtung MR 1811

(1) eingesetzt in (3) ergibt  $c$  proportional  $n$  . . . (6)  
(6) eingesetzt in (2) ergibt  $p$  proportional  $n^2$

Der Druck ist also proportional zum Quadrat der Drehzahl. D.h. wenn für eine konstante Öltemperatur die Drücke bei verschiedenen Drehzahlen gemessen werden, und die Messpunkte als Druck über der Drehzahl in ein Diagramm eingetragen werden, dann liegen die Messpunkte auf einer quadratischen Parabel.



Die Messungen mit der Vorrichtung MR 1811 dienen nicht nur zum Einstellen des Überdruckventils. Diese Messungen liefern die wichtigsten Informationen über den Zustand der Pumpe.

## 6 Öldruckmesseinrichtung MR 1811 bestehend aus:

1. Support MR 3503, selbst gebautes Triebwerkgestell
2. Ölwanne, die Original-Ölwanne wird verwendet
3. Pumpensupport, selbst angefertigte Befestigungstraverse zur Fixierung der Pumpe an der Ölwanne
4. Abflussrohr, selbst gebaut mit Manometeranschluss und Solexdüse 280
5. Manometer, erste Messungen an 11CV-Pumpe mit Manometer bis 2,5 bar  
Messungen an DS-Pumpe mit FESTO-Manometer
6. Elektrische Heizplatte und alte Pfanne
7. Motoröl je ca. 4 lt: 20W50 für 11CV- und DS19-Pumpe, 15W50 für gekürzte DS19-Pumpe
8. Temperaturmessfühler
9. Bohrmaschine als Pumpenantrieb
10. Drehzahlmesser; Drehzahlen im Leerlauf gemessen, bei Temperaturen unter  $68^{\circ}\text{C}$  erfolgte Drehzahlabfall unter Last

## 7 Messbereiche und ausgemessene Pumpen

Öltemperatur:	12°C (ungeheizter Bastelraum im Winter) bis 91°C
Pumpendrehzahlen:	735/min bis 2500/min
Drei Pumpen:	Original 11CV-Pumpe, Original DS19-Pumpe, DS19-Pumpe 10mm gekürzt
Überdruckventil:	vorgefundene „Original“-Einstellung und ganz verschlossen

## 8 Ergebnisse der Druckmessungen

Das nachfolgende Diagramm „Ergebnisse der Druckmessungen an Ölpumpen“ zeigt deutlich die Überlegenheit der DS19-Pumpe. Mit der 11CV-Pumpe werden bei geschlossenem Überdruckventil höchstens 2,4 bar erreicht. Die DS19-Pumpe schafft einen Druck von 4 bar. Das Überdruckventil meiner DS19-Pumpe ist offensichtlich auf 4 bar eingestellt, wie das nachfolgende Diagramm zeigt. Mit dieser Einstellung habe ich die DS19-Pumpe in meinen 11CV-Motor eingebaut.

## 9 Anpassen der DS19-Pumpe für den 11CV-Motor

Zerlegung der DS19-Pumpe nach 11CV-Reparatur-Handbuch, Reparatur Nr. 103/13 oder nach DS19-Reparatur-Handbuch Nr. 465, Arbeitsgang Nr. 714/21. Das Antriebsritzel nicht mit einem Abzieher abziehen wegen Zahnbeschädigung. Besser ist das Ritzel am ganzen Umfang durch eine Büchse abstützen und die Pumpenwelle mit einem Dorn ausschlagen.

Tragrohr unten und Pumpenwelle oben 10 mm kürzen durch abdrehen. Siehe Abbildung Hauptabmessungen.

Gekürzte DS19-Pumpe wieder zusammenbauen. Sie passt jetzt in die 11CV-Ölwanne.

## 10 Flankierende Massnahmen

Weitere Massnahmen zur Verbesserung der Motorschmierung und deren Überwachung:

10.1 Rotierende Massen der Kurbelwelle zu 100% ausgeglichen Veröffentlichungen in:

CTAC-Mitteilungen 1/2003

CVC-Veteran 2.2003

JOURNAL TRACTION Nr.4 2003 Traction Norvège

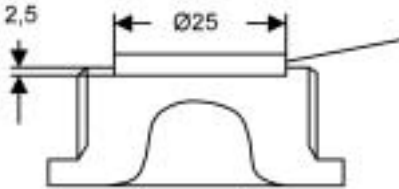
10.2 Hauptlagerspiel auf 0,06mm eingestellt

Nach umfangreichem und sehr zeitaufwendigem Ausmessen der Aufnahmebohrungen und Lagerschalen der Hauptlager, und auf verschiedene Durchmesser geschliffene Zentralzapfen, und Unterlegen der Hauptlagerschalen wurde ein Hauptlagerspiel von ca. 0,06mm erreicht. Eine Zusammenfassung dieser Arbeit wurde veröffentlicht in CTAC-Mitteilungen 5/1993.

10.3 Eingebaute Instrumente zur Überwachung der Motorschmierung

Manometer: Druckabnahme vor der Steigleitung zum Zylinderkopf  
Instrument im Armaturenbrett

- Öldruckschalter: Auf der rechten Motorseite befindet sich der Hauptölkanal auf Anlasserhöhe. Der Kanal ist vorn und hinten mit einer 6kt-Schraube SW23 verschlossen. In die hintere Verschlusschraube kann der Öldruckschalter eingebaut werden.
- Öltemperaturfühler: Fühler im hinteren Bereich der Ölwanne, Instrument im Armaturenbrett



Magnet im Ölablassstopfen: Vertiefung ge-  
fräst 2,5xØ25

Magnet (zum Aufhängen von Zeich-  
nungen) anziehende Seite des Mag-  
neten gegen das Öl eingeklebt mit  
Loctite 241

## 11 Praxiserfahrungen

Nach einem Jahr, während dem nahezu die gesamte Freizeit für Motorrevisionsarbeiten draufging, baute ich den Motor wieder ein. Ich bin gefahren, gefahren und nochmals gefahren. Leider kann ich über das Zusammenspiel von Drehzahl, Öltemperatur und Öldruck nichts Konkretes berichten, weil ich nichts protokolliert habe. Rund um die Motorschmierung funktionierte einfach alles bestens. Mit meinem revidierten und mit DS19-Pumpe ausgerüsteten Motor bin ich in vier Jahren 25000 km gefahren. Wegen Getriebeschaden und anderer Projekte/Prioritäten steht meine Légère seither. Der Motor lief derart ruhig, dass sich die Leute umdrehten! Das tiefe Motorgeräusch ist wahrscheinlich vor allem auf den 100%-Drehmassenausgleich und das gleichmässige Hauptlagerspiel zurückzuführen.

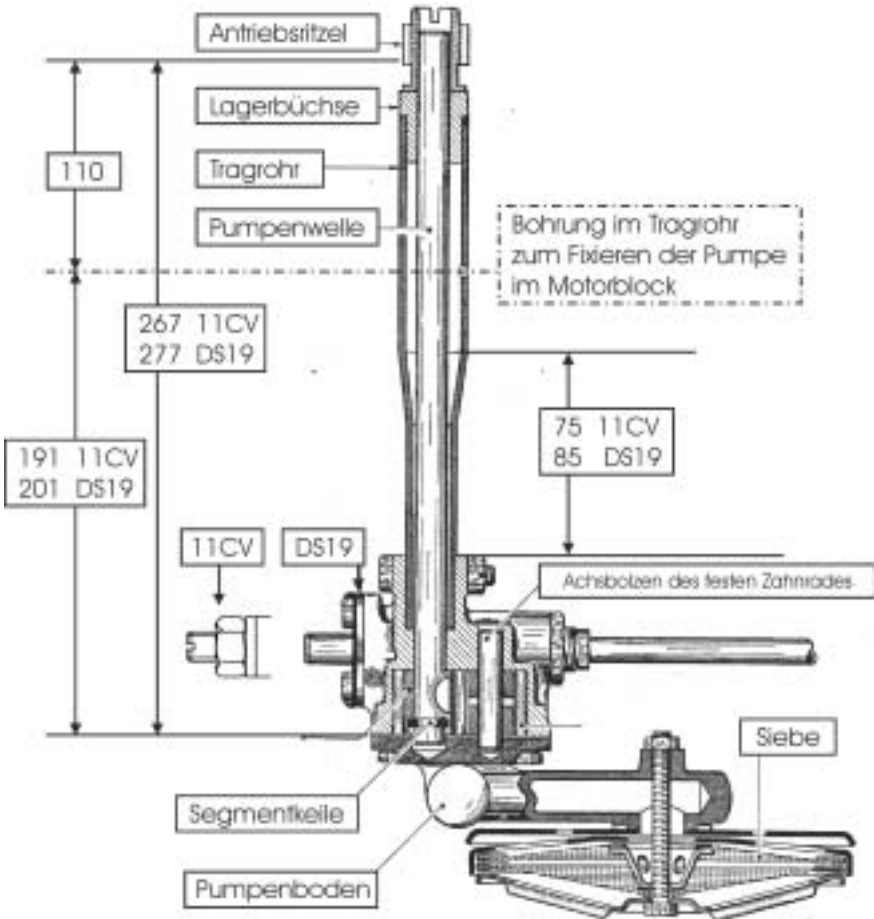
Ich verwendete stets preisgünstiges, legiertes Mehrbereichsöl 15W40. Mittlerer Ölverbrauch war 0,5 lt/1000km. Ölwechsel machte ich jeweils nach 3000 km. Am Ablassmagneten hatte sich jeweils ein Fettigel gebildet. Nach dem Verstreichen auf weissem Papier waren die mikroskopisch kleinen Abriebteile von Auge nicht erkennbar.

## 12 Höhere Lebensdauer durch höheren Öldruck

Jedes Mal, wenn ein Motor kalt angelassen wird dauert es eine kurze, gefährliche Zeitspanne bis Öldruck und Schmierfilm aufgebaut sind. Dies hat ca. 90% aller Abnutzungen zur Folge. Daher sind diejenigen Demonstrationen, wo man vorführt wie ein lange stillgestandener Motor sofort anspringt, möglichst zu unterlassen. Das Betätigen des Handhebels bei der Traction-Benzinpumpe ist gar nicht schlau. Das Gegenteil ist gut für einen lange stillgestandenen

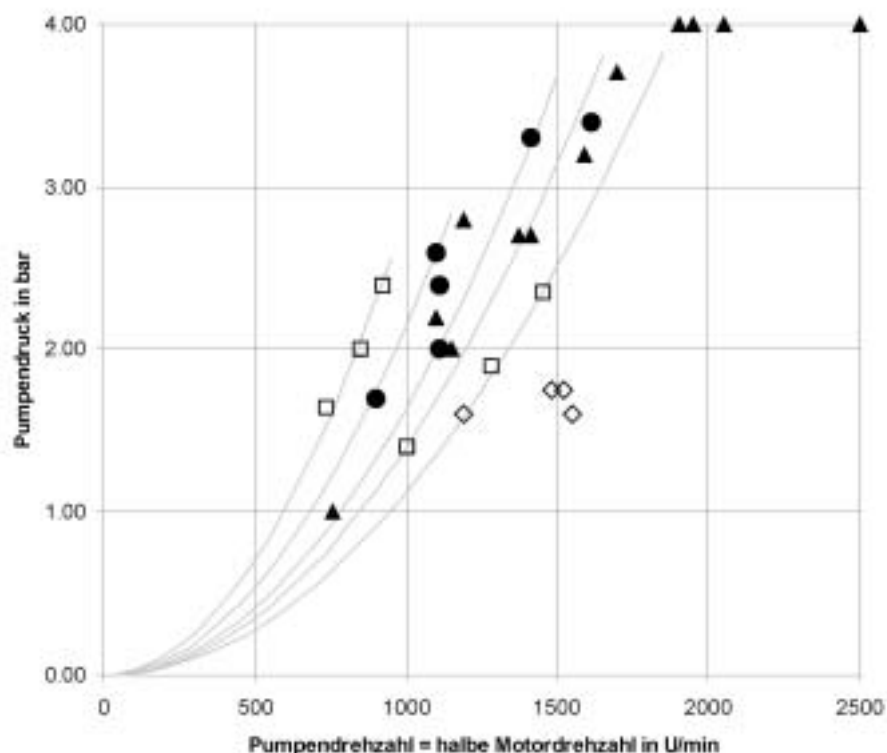
Motor: Zündung NICHT einschalten. Mit Anlasser Motor drehen. Dabei wird Öl an Schmierstellen gepumpt und Schmierfilme können bei tiefer Drehzahl aufgebaut werden.

Die Aufbauzeitspanne kann mit dem 60 % höheren Druck der DS19-Pumpe verkürzt werden. Zusätzlich wird im Fahrbetrieb die Kühlung verbessert, weil 32 % mehr durchströmendes Öl auch mehr Wärme abführt.



Hauptabmessungen der Pumpen 11CV und ID/DS19

## Ergebnisse der Druckmessungen an Ölpumpen



11CV-Pumpe  
Überdruckventil in Originaleinstellung

◇ n (U/min)	p (bar)	T (°C)
1190	1.6	29
1480	1.75	27
1520	1.75	25
1550	1.6	13

11CV-Pumpe Überdruckventil verschlossen

□ n (U/min)	p (bar)	T (°C)
735	1.65	12
850	2	12
920	2.4	12
1000	1.4	60
1280	1.9	60
1450	2.35	60

DS19-Pumpe original

▲ n (U/min)	p (bar)	T (°C)
2050	4	91
1950	4	68
1900	4	64
2500	4	45
1590	3.2	75
1150	2	74
780	1	69
1190	2.8	68
1700	3.7	63
1410	2.7	61
1370	2.7	51
1100	2.2	50

DS19-Pumpe gekürzt für 11CV-Motor

● n (U/min)	p (bar)	T (°C)
900	1.7	60
1100	2.6	60
1110	2.4	70
1110	2	80
1415	3.3	80
1610	3.4	90

KuGa  
Druckmessungen.xls



# UNFÄLLE UND VERBRECHEN



Wenn die Traction stärker ist als der Baum!!

Dieser Citroënfahrer hat hier eine Akazie, also einen typischen Alleebaum mit seiner 11 Légère sauber abrasiert. Das Auto ist im vorderen Bereich aber kräftig beschädigt. Die Passanten bestaunen den Schaden mit langen Gesichtern und runzeln auf der Stirn. Was das wohl kostet bis dieser Wagen wieder verkehrstüchtig ist.

Vielen Dank an Christoph Platzer für diese einzigartigen Bilder!



# AUSBLICK

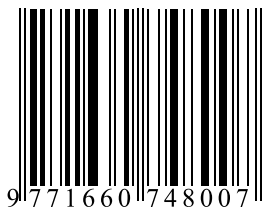
Dies ist das letzte Heft des Jahres 2004. Ein erfolgreiches Jahr liegt hinter uns und ich möchte allen Autoren und Lieferanten von Beiträgen zu unserer Publikation danken, dass sie sich aktiv an der Erstellung des Cluborgans beteiligt haben. Es macht mir die Redaktionsarbeit wesentlich einfacher. Ich bin glücklich über jegliche Art von Text und Bildern.

Im neuen Jahr wird uns das erste Heft wieder einen Rückblick auf die Neujahrskarten geben. Ich freue mich jetzt schon auf viele originelle Ideen, Selbstgemachtes und Aufgestöbertes. Ich werde einige auswählen, die mir gut gefallen und sie für alle im «Heftli» abdrucken.

Es bleibt mir nur noch Euch schöne Festtage und nur das Beste zum neuen Jahr zu wünschen. Ich bin sicher, es wird uns wieder viele schöne Stunden mit Kameraden und mit unserem Hobby bringen, und für den Rest werden wir schon sorgen!

## IMPRESSUM

Herausgeber:	Citroën Traction Avant Club Schweiz c/o Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Redaktion:	Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Supervision	Katharina Feuz, Druckerei Schürch
Druck:	Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
ISSN:	1660-7481
Erscheinungsweise:	Fünf bis sechs Ausgaben pro Jahr
Auflage:	420 Exemplare
Abonnement:	Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 70.--)
Inserate:	Für Clubmitglieder gratis Kommerzielle Inserate: 1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.--
Copyright:	© Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck nur mit Quellenangabe
Hinweise:	Einsender von Zuschriften erklären sich mit der redaktionellen Bearbeitung einverstanden. Alle Angaben ohne Gewähr.



# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

## MITGLIEDERWESEN

### Adressänderung

Name: .....

Vorname: ..... Vorname Partner: .....

Adresse: ..... PLZ / Ort: .....

Geburtstag: ..... Tel Privat: .....

Gültig ab: ..... Tel. Geschäft: .....

Fahrzeug Typ/Jg: ..... E-Mail: .....

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

---



### Mitglieder-Werbung

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

---

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

Name: ..... Vorname: .....

Adresse: ..... PLZ / Ort: .....

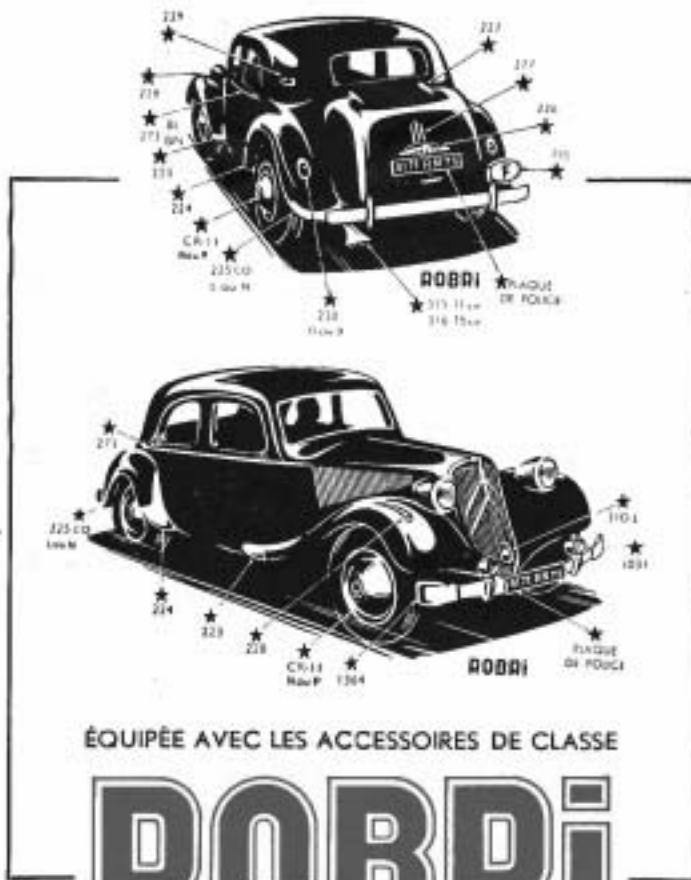
Tel. Privat: ..... Tel. Geschäft: .....

Bemerkungen: .....

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

---

# VOTRE CITROËN SERA PLUS BELLE



ÉQUIPÉE AVEC LES ACCESSOIRES DE CLASSE

# ROBRI

DOCUMENTATION CITROËN GRATUITE SUR SIMPLE DEMANDE : ROBRI, 19, RUE PITOIS - PUTEAUX - SEINE LON. 29-25

Fast ein bisschen Weihnachten mit all diesen Sternchen!

