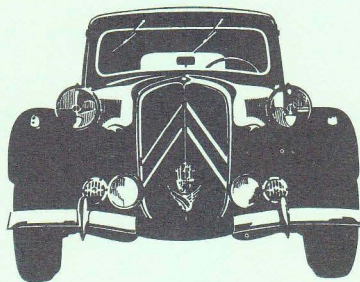


# CITROËN

*"Traction Avant"*

## CLUB



SW

# CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 304, CH-8053 Zürich  
Postcheck 80-18535

Die Club-Mitteilungen erscheinen 3 bis 4 mal jährlich. Auflage 340.  
Copyright, Nachdruck nur mit Quellenangabe.  
Die Club-Nachrichtenblätter erscheinen nach Bedarf.  
Einzelheftpreis für Nichtmitglieder Fr. 7.- plus Versand.

## Organisationsplan 1983

<b>CTAC Präsident</b> Dieter Ackerknecht Waserstr. 43 8053 <u>Zürich</u> T. 01/551476	<b>Vize Präsident</b> Armin Frick Zugerstr. 115 8810 <u>Horgen</u> T. 01/7251016	<b>Kassierin</b> Edda Brunner Neuhüslipark 2 8645 <u>Jona</u> T. 055/283874	<b>Aktuar</b> Fleming Gubler Kirchstr. 18 8810 <u>Horgen</u> T. 01/7250845
---	--	---	--

<b>Region 1</b> (TG,SH,SG,AR,AI,GR)	<b>Region 2</b> (GL,UR,TI, SZ, ZG, ZH, AG)	<b>Region 3</b> (LU, BE, SO, BS, BL, OW, NW)
--	---	---

<b>Vorstand</b> Kuno Soppelsa Alpstr. 9 8280 <u>Kreuzlingen</u> T. 072/722696	<b>Vorstand</b> Daniel Eberli Zum Kellhof 8463 <u>Benken</u> T. 052/432517	<b>Vorstand</b> Albert Schorta Löhstr. 2 4552 <u>Derendingen</u> T. 065/423283
Max Güttinger Oberdorf 12 8246 <u>Eschenz</u> T. 054/89705	Fritz Anliker Wunderlistr. 47 8000 <u>Zürich</u> T. 01/445380	Hans Ryf Kasernenplatz 49 4705 <u>Wangen/Aare</u> T. 065/712568
Peter Kohler Haselweg 2 8200 <u>Schaffhausen</u> T. 053/59380	Christian Heussi Federiblick 8865 <u>Bilten</u> T. 058/371729	Urs Witmer Zinggstr. 24 3007 <u>Bern</u> T. 031/450893

## Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

<b>Garage/Ersatzteile</b> Christian Schelbli Grenzstr. 7 8580 <u>Amriswil</u> T. 071/674542 G 675733 P	<b>Garage</b> Christian Heussi Alte Landstrasse 8865 <u>Bilten</u> T. 058/ 371729	<b>Reparaturen/E.teile</b> Armin Frick Dorfstr. 39 8912 <u>Obfelden</u> T. 01/7601595 G 7251016 P
<b>Ersatzteile &amp; Reparaturen</b> Heinz Beier 3251 <u>Wengi/Büren</u> T. 032/849275	<b>Citroën Spez. Werkstatt</b> Gino Gandin Mutschellenstr. 226 8968 <u>Mutschellen</u> T. 057/338090	<b>Rep. &amp; Rest.</b> Garage B. Schenk Güterstr. 129 4053 <u>Basel</u> T. 061/352555
		<b>Reparaturen</b> Citroën Bern AG Freiburgstr.447 3000 <u>Bern</u> T. 031/553311

### Zeitungsredaktion:

Dieter Ackerknecht  
Waserstr. 43  
8053 Zürich  
T. 01/551476

Armin Frick  
Zugerstr. 115  
8810 Horgen  
T. 01/7251016 P  
7601595 G

### Mitgliederwesen:

Regula Herzog-Märklin  
Ettingerstr. 1  
4106 Therwil  
T. 061/737873

\*\*\*\*\*

Redaktionsschluss der nächsten Zeitungsausgabe: 16. april 1983

Werte Traction Freunde,

Die Wintertage haben in unseren Breitengraden noch kaum Einzug gehalten. Es wachsen die Bedenken; ob vielleicht ein Nachholbedürfnis des Wettergottes aufkommen wird und die heiss erwarteten ersten Frühlingsausfahrten hinausgeschoben werden müssen. Jedenfalls werden für das Jahr 1983 schon die Traction-Ereignisse angekündigt. Hoffen wir, dass trotz der etwas düsteren Aussichten bezüglich der Weltlage unser Clubleben nicht getrübt werde. Vorläufig fallen wenigstens die Benzinpreise noch.

Geplant wird schon unser Frühlingstreffen, diesmal ist wahrscheinlich, wenn alles klappt, der Renault Heck Club mit von der Partie ! (Reg.1)

Herzlich möchten wir für die kommenden Treffen alte und auch neue Mitglieder unseres immer noch wachsenden Vereins willkommen heissen !

Denjenigen, die ihren Traction nun endlich dieses Jahr fahr- und treffensbereit haben möchten, wünschen wir viel Glück und unerschöpfliche Arbeitsmut als auch Arbeitsmut, damit das Unternehmen schliesslich zu einem guten Ende komme ! Wobei zu bemerken wäre, dass es dieses gute Ende eigentlich nicht gibt - jedenfalls bei der lieben guten Traction !

Bitte vergessen Sie die Mitgliederbeitragszahlungen nicht, ebenso allfällige Adressänderungen zu melden sowie Beiträge fürs Heft zu schreiben und Inserate an uns aufzugeben !!!

Mit tractionellen Grüssen

Zürich, im Januar 1983

Ihr

*Foto J.M. Behrends*



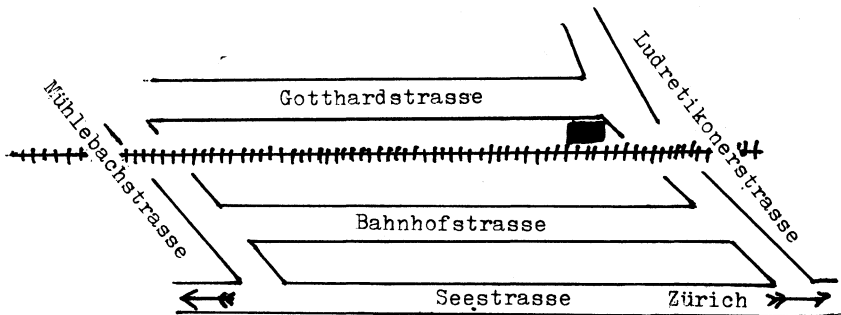
Foto: Ernst Behrends, Holland

VERANSTALTUNGEN

C T A C 15. mai 1983 region 1  
 26. juni region 2  
 25. sept. region 3 (mit GV)

- 11.-20. feb. Retro-Mobile, Porte de Versailles, Paris. Oldtimer ausstellung und teilemarkt.
- 26.-27. feb. 7. randonnée d'hiver, org. club "La Traction d'Occitanie (südfrankreich). Ausk.: J. Espérou, 34210 Azillanet par Olonzac. T. ab 20 uhr (68) 91.31.96.
- 7./8. mai Veteranen-Teilemarkt Ulm (BRD), Messegelände, Halle 7 - 11. Oeffnungszeit: Sa. 9 - 18 uhr, So. 9 - 15 uhr.
- 10.-12. juni 8. Citroén-Veteranen-Club-Deutschland jahrestreffen in Berlin.
- 17.-19. juni 4. Prager Veteranenrally. Veteranen Car-Club Praha. Car-Club ZO SVAZARMU 4001 / 150, 110 00 Praha 1, JINDRISSKA 14, BS 215, Tschechoslowakei.
- 15.-18. sept. 11. Internationales Veteranenwagenrally in Poznan. Automobilklub Wielkopolski, 61-491 Poznan, Polen.

^ Höck region 2 Ein höck findet jeden 1. dienstag im monat ab ^  
 ^ 19.30 im restaurant Neuhof, Gotthardstr. 62, 8800 ^  
 ^ Thalwil, T. 01/7205020, statt. Thalwil befindet sich am linken Zü- ^  
 ^ richseeufer, ca. 15 km von Zürich richtung Chur. Die Gotthardstr. ^  
 ^ ist die ladenstrasse in Thalwil. Das restaurant Neuhof befindet ^  
 ^ sich ca. 250 m nach dem Denner richtung Zürich. Parkplätze hat es ^  
 ^ in der umgebung genügend. ^  
 af ^





Aufnahme von der  
letztjährigen ve-  
teranenwagenrally  
in Poznan, Polen.

tur - literatur - literatur - literatur - literatur - literatur - lit

---

"DAS GROSSE BUCH DER OLDTIMER" von Ingo Seiff und einigen mitautoren. 288 seiten, davon 104 s. farb- und 40 s. schwarzweiss-abbildungen, format 27 x 34 cm. Erschienen im Hoffmann und Campe verlag, preis ca. 170.- fr., erhältlich im buchhandel.

"DIE SCHOENSTEN AUTOS DER DREISSIGER UND VIERZIGER JAHRE" von Michael Sedgwick. Der sach- und fachkundige, und kurzweilig zu lesende text wird ergänzt durch 450 abb., davon über 250 farbige, sowie zahlreiche phantom-zeichnungen und werbeabbildungen. Format 27 x 30 cm, preis ca. 60.- fr., erschienen im Econ verlag, erhältlich im buchhandel. Autocar schrieb dazu: "Dies ist ein stück autogeschichte der allerbesten qualität".

.....



## Die Verlegung des Gesellschaftssitzes von Citroen

### "Erinnerungen"

Citroen feierte Mittwoch, den 10. November 1982, die Verlegung des gesamten administrativen Betriebes ihrer Generaldirektion (62, boulevard Victor-Hugo, in Neuilly, ab 22. November), nach über 60 Jahren Domizil am Quai André-Citroen, im 15. Arrondissement von Paris. Anlässlich des Wegzuges ehrte Jacques Lombard, Generaldirektor der Citroen-Automobilwerke, fünfzig Jahre nach der grossen Leistung, die noch lebenden Teilnehmer der Croisière jaune (1), indem er ihnen die Medaille des nationalen Verdienstordens überreichte.

Anschliessend verliessen an die vierzig typische Fahrzeuge aus der Produktion der Firma seit 1919 den Quai Citroen um Neuilly zu erreichen. In der Kolonne fuhren unter anderem mit durch die Avenue des Champs-Élysées: Trèfle, B-14, Rosalie, Traction Avant... und ein Coupé B-2 genannt "Doktor" mit seinem lackierten Holzinterieur, den hintern Fenstern in Medaillenform, den Türgriffen aus Horn, der kleinen Blumen-vase; allen voran führte der BX, der letzte aus der Produktelinie.

(1) Die Expedition von Citroen in Zentralasien von April 1931 bis Februar 1932 vereinigte ca. 40 Männer, 14 Raupenschlepper und Hilfsfahrzeuge für die Durchquerung der Strecke Beirut-Peking mittels Automobilen.  
Aus Le Monde vom 12.11.1982

fg



1934, die ersten "7" verlassen das fliessband am Quai de Javell

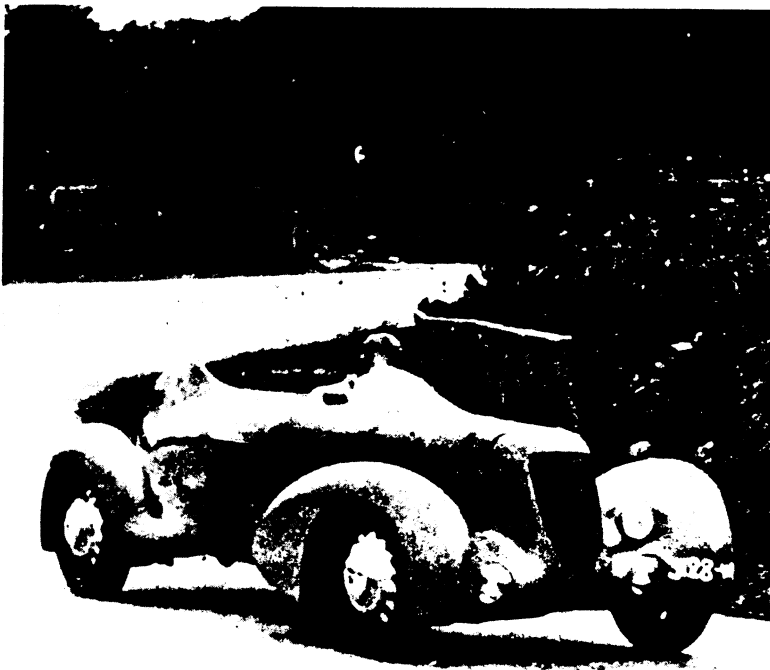
## René Bonnet gestorben

In der gegend von Eperney (F) ist am 13. januar der einstige französische rennfahrer und konstrukteur René Bonnet im alter von 78 jahren durch einen verkehrsunfall ums leben gekommen.

Im jahr 1937 tat sich René Bonnet mit dem aerodynamiker Charles Deutsch zusammen und es entstanden die berühmten DB (Deutsch-Bonnet) rennwagen.

Der erste DB rennwagen entstand im jahre 1938 mit der 11 cv Tractionmechanik von Citroén für das 12-stunden-rennen von Paris, wo er einen rundenrekord aufstellte. Der zweite rennwagen, jetzt eine coupé ausführung, der erste war noch eine offene version, entstand 1939, ebenfalls auf das 12-stunden-rennen von Paris hin. Er war bestimmt um die verschiedenen streckenrekorde zu brechen - aber leider brach der krieg aus. Nach dem krieg wurde ein ponton carrossierter rennwagen konstruiert, der am Grand prix du bois de Boulogne teilnahm. 1948 entstand ein monoplace rennwagen der im Grand prix von Reims eingesetzt wurde. Am Pariser autosalon von 1949 präsentierte DB ein von Antem carrossiertes coupé das ebenfalls mit der mechanik von Citroén ausgerüstet war. Dies war das letzte fahrzeug das DB mit der Tractionmechanik von Citroén konstruierte - man wechselte nachher zu Panhard über.

af



Der offene DB von 1938

Ich stelle mir vor das sich unter diesem titel neue sowie alte mitglieder in wort und bild selber vorstellen. Zb. wie man ausgerechnet zum Traction kam, was man mit ihm so alles erlebt hat, was man selber so macht, etc., und noch ein bild von sich, mit oder ohne Traction, frau, freundin, hund usw. beifügt. Der anfang ist gemacht. Wer macht weiter? Zur not werden werden auch gut lesbare handschriftliche storys angenommen. Diese aber bitte mindestens 14 tage vor redaktionsschluss einsenden.

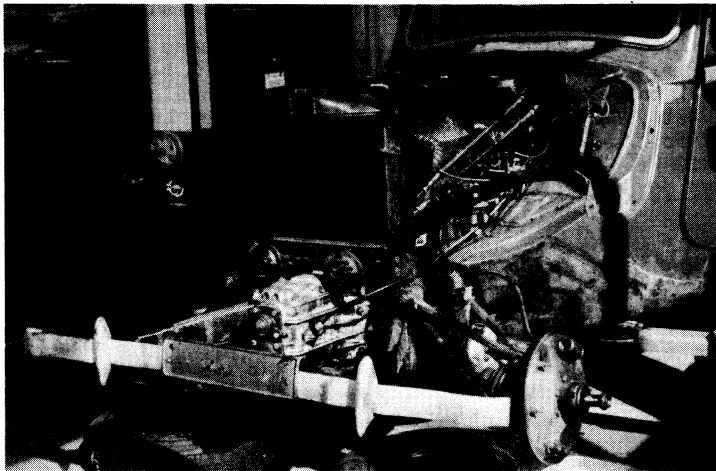
\*\*\*\*\* af

Es stellt sich vor: Erik Wälchli Neuweg 44 4852 Rothrist

Hoi Zäme, i be de Erik vo Rothrist, eis Jahr älter as min Légère und scho paar Mönät i dem Klub. Dur mini Inaktivität beni aber doch de meischte Metglieder no unbekannt. Wie dass i zo dere Gsöuschaft cho be isch eigetli e langi Gschecht. I due se aber doch inere Churzfassig verzöue. De Kurt Gasser vo Schaffhuuse isch eine vo mine Arbetskollège gsi, i gloube är isch besser bekannt bem CTAC. Aer het me met sim schwarze Légère jedesmol fasziniert. Glii emol hann i is Militär müesse, wo mer einisch in Lucens hend müesse e Fahrzögwerkstatt rekonoziere und is inere alte Garage nedergloo hend. I ha dööt under vöu Spinnhoppele und Staub e militärgraue Légère gfunde. Nach em befrage vom Bsetzer hani usegfunde, dass är sech vo dem Wage trenne würd. I ha grad am Kurt aglüte und ha en gfrogt wevöu me öppe für e sone Roschthufe söt zahle. Aer het mer öber die finanzielle Rotschläg use no ganz gueti Teschttips gä. Nachedem Militär beni mit zwee Nachbuure, wo e Garage hend, de Wage z'Lucens go teschtfahre. Mer hend de Wage as beschädiget (lueg Foti), aber no durchus fahrtüechtig befunde. Es werd für's Zwägchlöpfe echli Zyt bruche, doch wärde mer das no erläbe. För 4'000.- Fr. hemmer chönne d'Nummere draahänke und heizufahre (met 90 km/h !). I hät no sölle l'000.- Fr. noozahle, aber woni gse ha wevöu Roscht imene sone Chlapf cha versteckt si, hani am früechere Bsetzer e liebe Brief gschrebe. Aer isch ömel denn zfredede gsi. De heime hend ned alli mi Chauf begreffe. Nach zwe bis drei Tage hani sogar a mer sälber afo zwiefle. I hami aber weder gfasst und me dänn a das lange Wärch begä. Ned ganz zwöi Jahr isch die Maschine im Chäller min Läbesinhalt gsi. Me het gschmirglet, gfettet, entroschtet und gschtreche. Näbebi het me Offerte igholt för gueti Spängler-, Mooler- und Sattlerarbet. Met vöu Diskussione mit em Kurt und anderne Oldtimerfrönd vo der Umgäbig hani denn mini Handwärcer usfindig gmacht. I ha mi Wage guet wölle mache und do deför Fachlüüt brucht. Mer het mängisch Geduld, Zyt oder eifach s'Wüsse und d'Handfertigkeit gfält. Alei wäri höt no am wurschtle. Alli mini Fachlüüt hend de Ufwand unterschätzt, doch d'Offerte ehnd alli ighalte. Mi Wage isch osserem Motor i alli Einzelteili zerleit worde. De Kurt het mi nach sinere Motorrevision mängisch höch gno und uf mi erscht Panne gwardet. Bis jetzt het aber min Motor no ghebet (toi toi toi !). I has aber fertigbrocht, de Légère weder in tip tope Originalzustand zruggzbringe (Restaurationschöschte inkl. Kauf 15'000.- und för 18'000.-



Teilkaskoversicherung). Nach de Restauration vo mim 1956 Légère het mi d'Vergangeheit vo mim Frönd intressiert. Scho Papier woni im Wage gfunde ha, hend über vöu Uskunft gää. Vo de Verchosofferte über Rächtnige bis zur Versicherigspolice isch alles no vorhande und zügt vonere intresanante Vergangeheit. I ha vom Fahrzүүuswiis här gwüsst, dass e amerikanische Botschafter namens Daniel Reagan de früecherig und einzig Bsetzer gsi isch. Nach de Kontaktnahm met de Botschaft hani e luschtige Briefwächsel gfuehrt und verfüege höt über en Läbeslouf und Fotine vom Mr. Reagan. Es Jahr lang beni denn met mim Légère in Schaffnuuse und ide ganze Schiiz umgfahre. Jetzt schaffi för Amerika scho es guets halbs Jahr. De Légère isch weder teilwiis demontiert und ude Garage fachgerächt för e "Winterschlof" stillgleit. I ha vöu gueti Stund verläbt mit mim Frönd und i hoffe, dass är ide Garage au "xund " bliibt. erwäro



Vorbemerkung: Anzeigen bitte druckfertig liefern, sonst muss ein Zuschlag verrechnet werden!

- Unter der Rubrik "Kleininserate" können Mitglieder des CTAC und befreundete Clubs im Gegenrecht Kaufgesuche, Angebote, Tauschgesuche, Mitteilungen und diverse weitere Kleinigkeiten gratis abdrucken lassen. Es werden nur maschinengeschriebene Texte berücksichtigt. (Format A 4, evtl. A 5)
- Unter der Rubrik "Inserate" werden Anzeigen gegen einen Unkostenbeitrag von Fr. 60.- pro ganze Seite abgedruckt, die gewerblichen Charakter aufweisen. Inserate können 1/1, 1/2 oder 1/3 Seite gross sein, sie kosten entsprechend ihrer Grösse Fr. 60.-, Fr. 30.- bzw. Fr. 20.-. Für photographische Repros muss ein Zuschlag von Fr. 10.- erhoben werden.

Inserate und Kleinanzeigen sind an unsere Club-Adresse zu senden.

\*\*\*\*\*

Erhältlich beim C T A C :

- \* Ansteckknöpfe " Traction Avant " ø 6 cm , stk. Fr. 3,- + Versand
- \* Club-- Kleber C T A C, stk. Fr. 2.- + Versand
- \* Universal Tassen, weiss, mit Clubemblem, stk. Fr. 7.50 + Versand

Nur solange vorrat erhalten sie beim CTAC die Club-Mitteilungen der jahre 81, 80, 79 und 78 mit vielen interessanten beiträgen. Z.b. Traction-briefmarken, einbau expansionsgefäss, literatur hinweisen, treffen-berichten etc. etc. Bestellungen sind an das postfach zu richten. Preis pro nr. Fr. 1.-, ab 5 stk ein heft gratis, für nicht mitgl. beträgt der preis Fr. 3.- zuzüglich versand.

\*\*\*\*\*

Zu verkaufen: Kompl. Axo-blinker. lederachsschenkel-manschetten. Kurbelwellen- u. pleuellager. Ventile u. führungen. Solex- u. Zenithvergaser. Türzierleisten Légère/Large. Anlasserkurbeln. Rep. handbücher, betriebsanl., e.t.kataloge alle typen. 6 volt alternator auf bestellung! Org. scheinwerferbirnen. Vorderachs-silentblock-revision Légère/Large! A. Frick, Dorfstr. 39, 8912 Obfelden, tel. 01 / 760 15 95.

\*\*\*\*\*

Zu verkaufen: Traction "large" 1947, restauriert, vorführbereit, preis 12'000.-. Robert Roggenmoser, tel. 01/860 86 66 während der geschäftszeit.

\*\*\*\*\*

Für die nachfertigung von carrosserie-blechteilen nach zeichnung oder muster empfiehlt sich die firma: Carrosserie E. Strack, Freudentalstr. 4, 8200 Schaffhausen, T. 053 / 3 35 84.

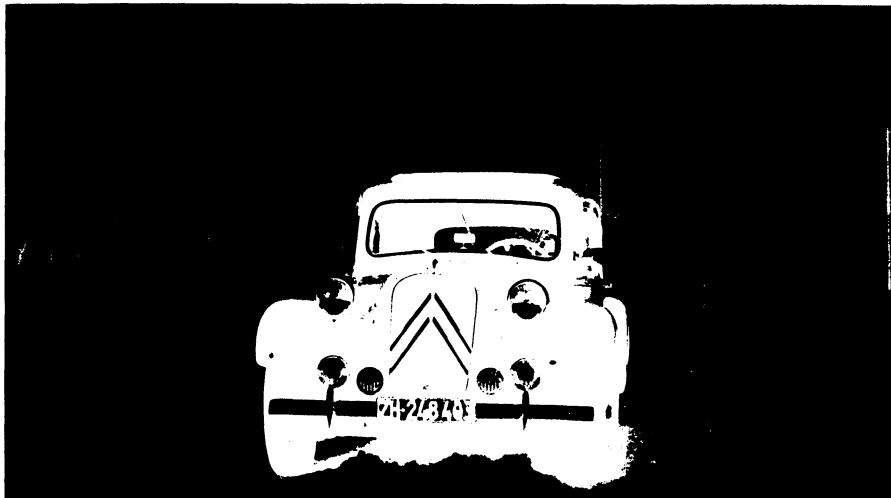
\*\*\*\*\*

Zu tauschen: Plakat 83 x 59 cm, darauf ein Citroën in frontansicht, vertikal geteilt, eine hälfte ist Traction und die andere hälfte CX, dazu sprüche über hohlraum- und unterbodenschutz. Dafür suche ich das plakat in zeitungsgrosse, welches 1974, oder später, in der Automobil-Revue erschien. & wagen sind abgebildet: Torpedo, Légère, DS, GS, CX. Kurt Gasser, Meisenweg 4, 8200 Schaffhausen, tel. 053/82711 G. od. 053/43768 P.

\*\*\*\*\*

Zu verkaufen: Rosengart super-traction cabriolet 1938 u. 15/6 1939. Beide fahrzeuge sind restauriert, preis pro fz 120'000 shilling. Jakob's clatimer-treffpunkt, A-1060 Wien V1, Esterhazygasse 9, tel. 0043 - 222 / 56 77 08.

\*\*\*\*\*



Sicher, unsere Autos sind alt, reparatur-anfällig, durstig.  
Aber muss man deswegen alles gleich soooo negativ sehen ???

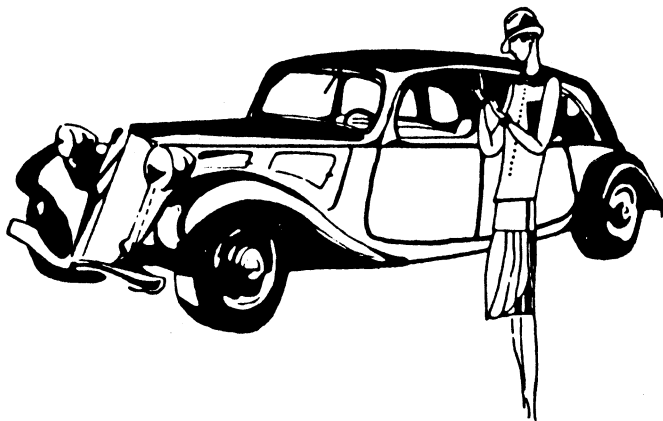
(D.Eberli)



CITROËN TRACTION AVANT SERVICE

Armin Frick Dorfstr. 39 8912 Obfelden T. 01/760 15 95

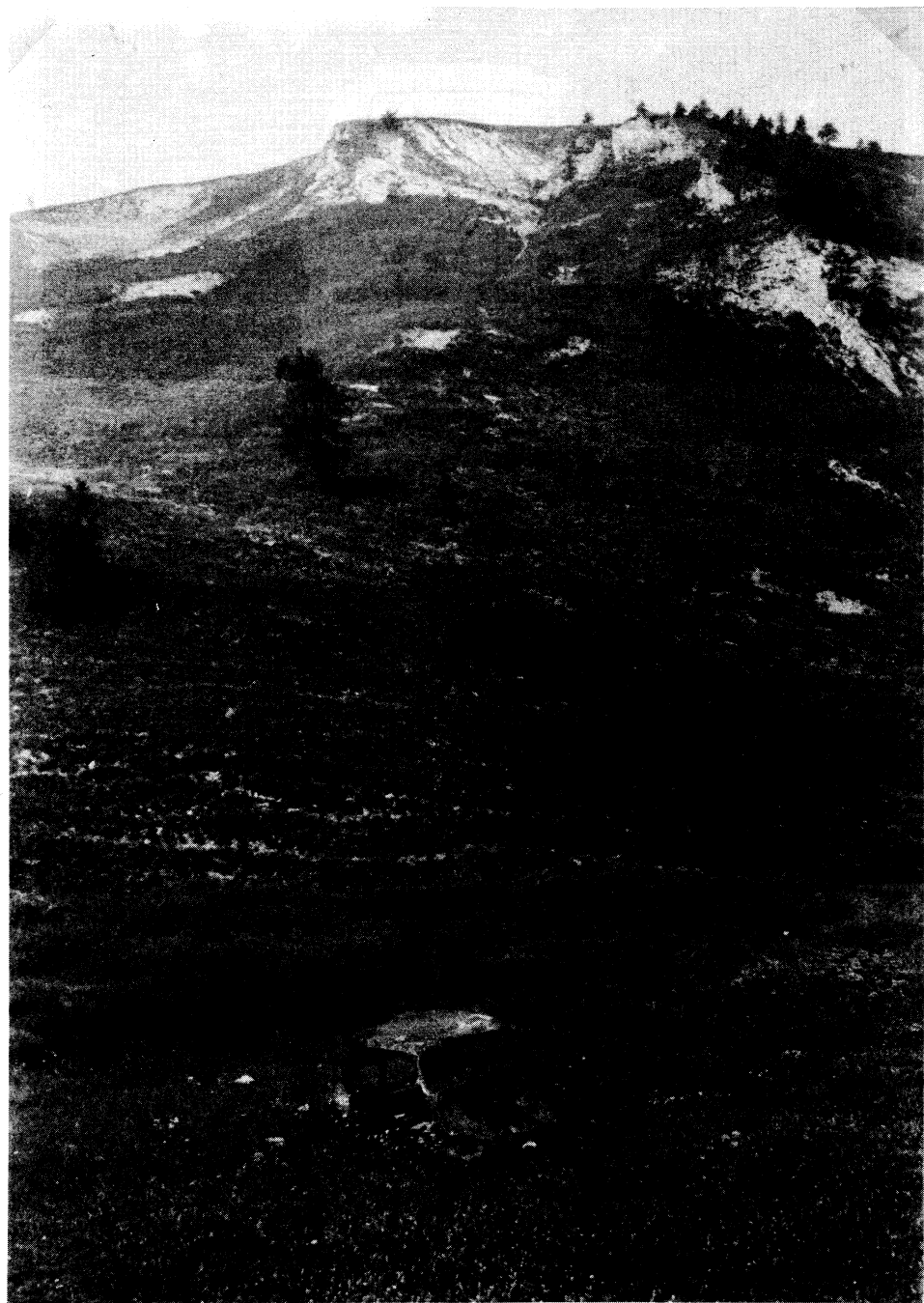
Privat 01/725 10 16

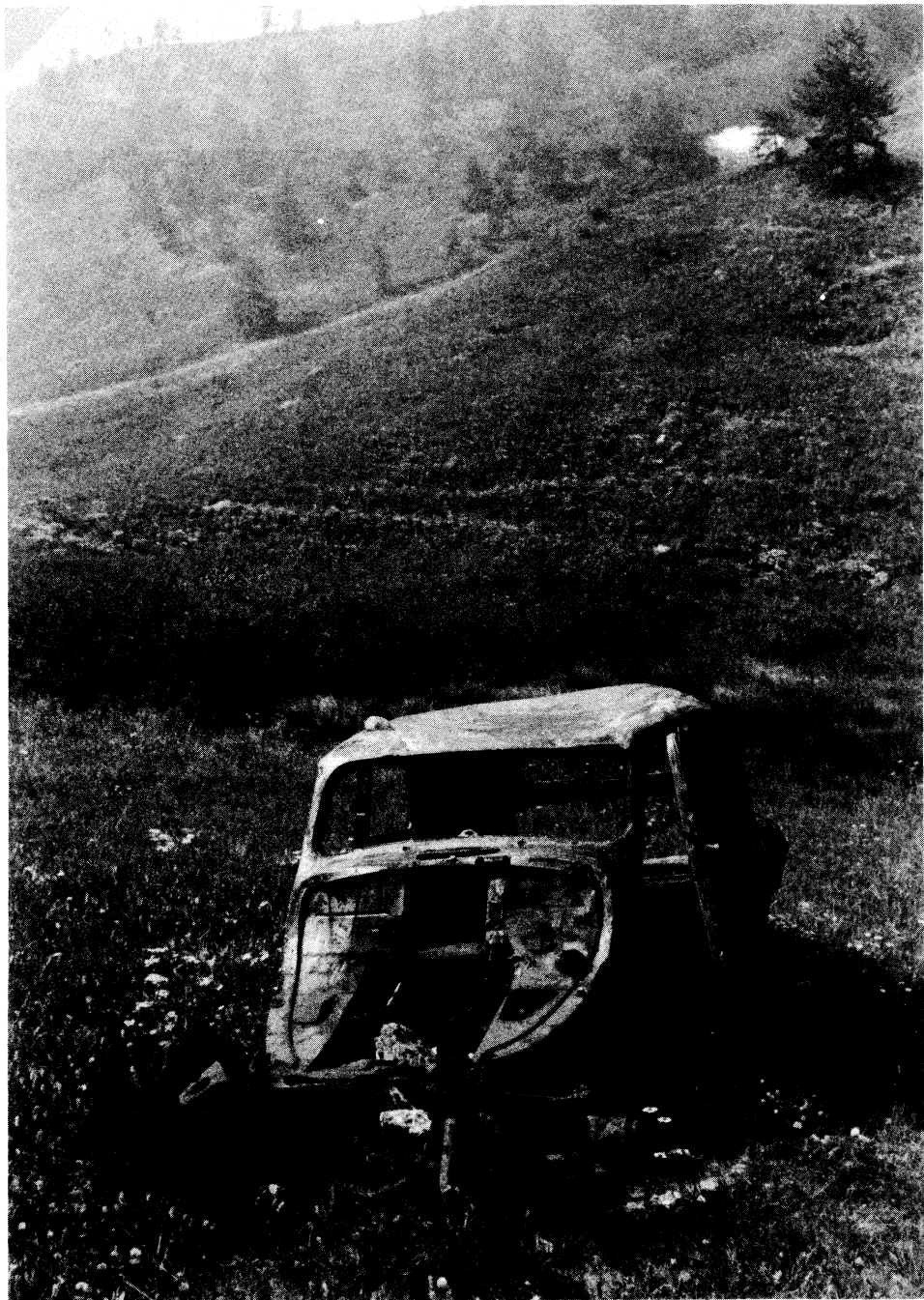


REPARATUREN & ERSATZTEILE



# ENDE EINER KARRIERE





Farbposter in ausgezeichneter Qualität:

35x 50cm Fr. 25.- 50x 70cm Fr. 35.-

70x100cm Fr. 80.- 100x150cm Fr. 185.-

4 verschiedene Ansichten. Auskunft und Bestellungen:

Daniel Eberli, Kellhof, 8463 Benken; Tel. 052 43 25 17.



Sommerzeit - Bastelzeit



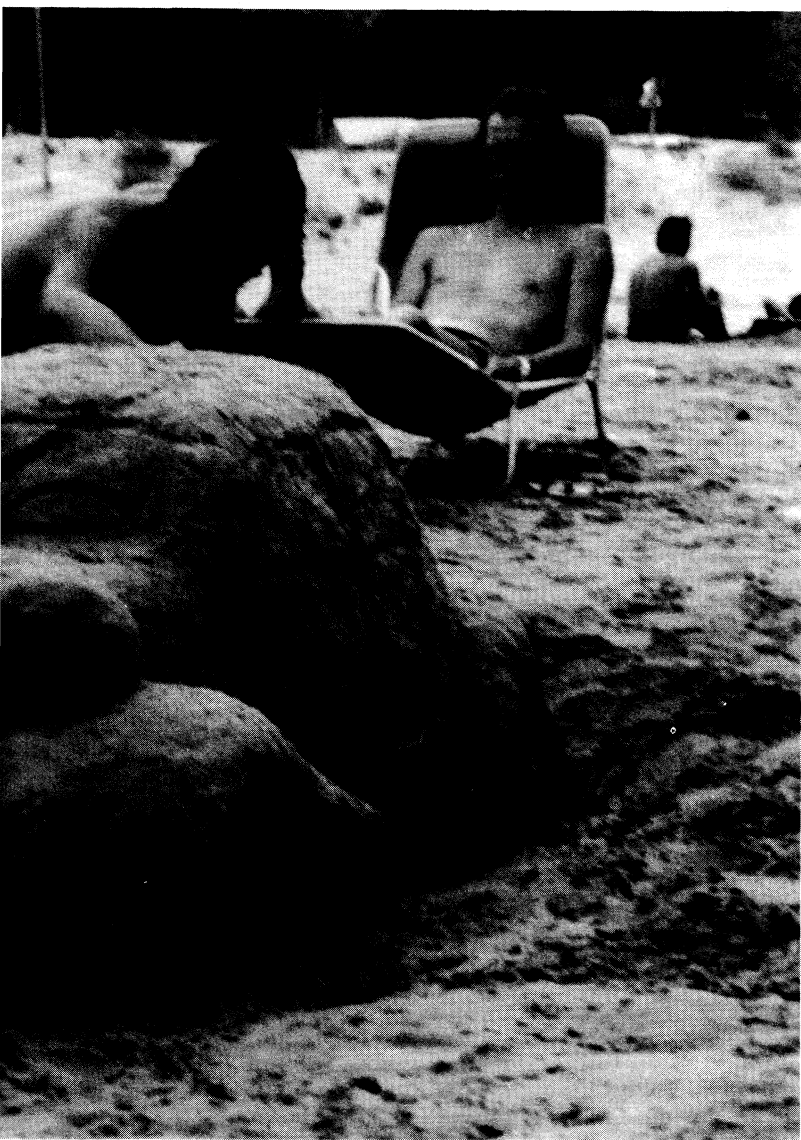


Foto: Kurt Gasser

## VACANCES A LA TRACTION

Schon bald ist es an der Zeit, die Sommerferien zu planen. Warum nicht mit der Traction? Unsere Autos sind doch recht zuverlässig, und im Notfall hilft der TCS-Schutzbrief.- und ein bisschen abenteuerlich darf eine Ferienreise ja sein, oder?

Das Mekka für jeden Tractionisten ist bekanntlich Frankreich. Es gibt dort noch Gegenden abseits jeden Touristenrummels, mit Strassen, für die unsere Autos geschaffen wurden.

Aber zuerst zu den Vorbereitungen:

Äusserst wichtig ist eine gute Karte (Michelin) der Gegend, die man bereisen möchte. Kleine Hotels findet man überall, es gibt aber auch jede Menge Zeltplätze, und zur Not kann man auch einmal wild zelten. (... wenn man den Platz so verlässt, wie man ihn angetroffen hat.) Ganz überlegt gepackt, findet auch in einer Légère erstaunlich viel Platz, und auf dem hinteren Fussraum lässt sich auch noch vieles verstauen. Wer nur zu Zweit reist, lässt am besten den Rücksitz mit Lehne gleich zu Hause. Unentbehrlich ist natürlich eine vollgepackte Werkzeugkiste mit allen Schikanen.

Natürlich ist es lustig, wenn man noch von einem oder mehreren Kollegen ebenfalls im alten Citroën begleitet wird.

Eine Gegend, die ich als besonderes lohnend gefunden habe, möchte ich beschreiben: Man verlässt die Schweiz im Jura (Le Locle, Vallée de Joux etc.) oder bei Genf und bewegt sich zunächst in westlicher Richtung. - Je schmaler die Strasse, desto weniger Verkehr. Wir sind schon auf Strassen Fussraum lässt sich auch noch vieles verstauen. Wer nur zu Zweit zu keine französischen Autos gesehen haben.

Um sich etwas in Stimmung zu bringen, sollte man zuerst ein Automobilmuseum besuchen. (Zum Beispiel in Chauffailles, 135km genau westlich von Genf.) Wenn man anschliessend über die Landstrassen tuckert, und hinter einem verlotterten Bauernhof die ersten Wracks alter Autos entdeckt, wird man von einem eigentümlichen Fieber gepackt. In jedem halb zerfallenen Schuppen, hinter jeder Scheune vermutet man ein altes Auto. - Es muss ja nicht unbedingt ein Bugatti sein, aber mit dem geistigen Auge sieht man schon einen gut erhaltenen Oldtimer, natürlich ein Citroën, unter einem Haufen Stroh und Staub versteckt.

So ist man froh, dass die Strassen selten Geschwindigkeiten über 70km/h erlauben. (Was sich auch auf den Benzinverbrauch unserer Traction erstaunlich günstig auswirkt.) Solche Wege gibt es in den Regionen Haute Loire, Ardèche, Puy de Dôme, Lozere jede Menge. Neben unzähligen pittoresken Städtchen und Dörfern erlebt man natürliche Flusslandschaften, wilde Berge und weite Rebgebiete. Fährt man dann weiter nach Süden, sieht man zwischen Bergen eingebettete Stauseen und enge Schluchten. Mehr als einmal wird man anhalten, um an einer verrotteten Traction (natürlich mit Erlaubnis des Besitzers!) einzelne Teile zu demontieren und für wenig Geld mitzunehmen.

Ein Erlebnis, das ich mit Armin Frick im letzten Sommer hatte, möchte ich hier noch schildern: Ich war in einem neueren Renault (aber immerhin mit einem Kofferli-Traction-Tank auf dem Dachträger - der geneigte Leser zieht seine Schlüsse) hinter Armin Frick's Large durch eine verlassene Gegend gekurvt, als er plötzlich in einem Dörfchen mit ca. 6 Häusern anhielt. - Grundlos, wie mir schien. Wir stiegen dann aus und gingen einige Meter zurück. Dort war eine Holzbeige mit einer Kühlerhaubenhälfte vermutlich Citroën C6 zugedeckt. Noch immer fand ich das nichts besonderes, bis mich Armin darauf hinwies, dass die Motorenhaube mit Kühlklappen versehen war, und diese Kühlklappen die gleichen Griffchen hatten wie diejenigen der Vorkriegs-Traction. Den Besitzer fanden wir bald. Allein der Aufenthalt in der schwarz-verrauchten, einfachen Küche war ein Erlebnis für sich. Er erlaubte uns, die Griffe abzuschrauben - wir hätten auch die ganze Haube mitnehmen dürfen - und teilte uns mit Bedauern mit, dass der grössere Rest des Wagens schon lange vom Zeitlichen gesegnet wurde. Uebrigens gibt es in jener Gegend auch einen ausgezeichneten Honig. (Es müssen ja nicht immer nur Autoteile sein!)

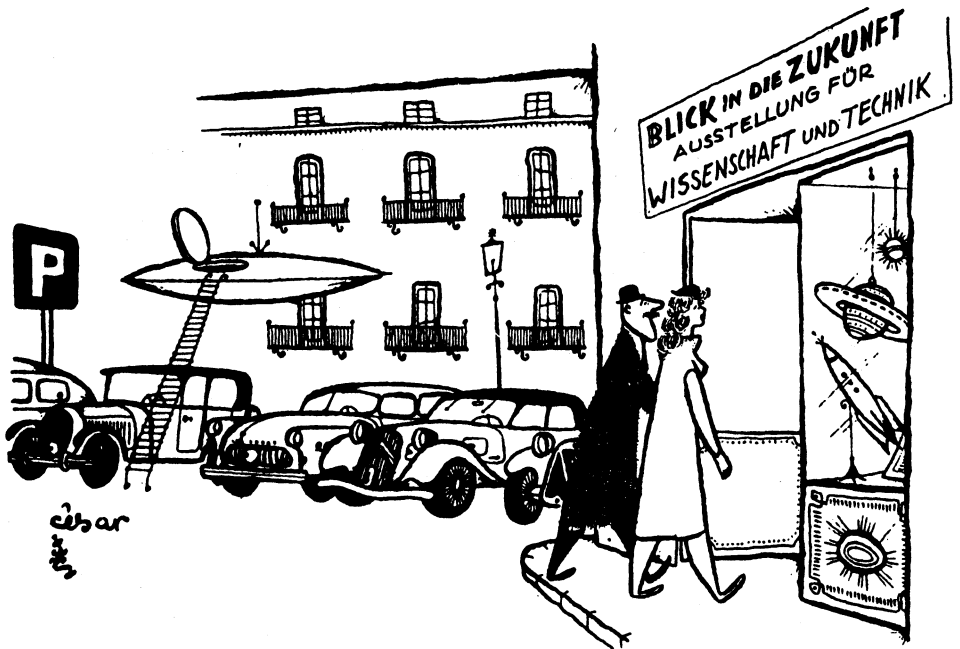
Ich hoffe, dass ich Euch ein wenig "gluschtig" gemacht habe. Allerdings muss ich jegliche Verantwortung ablehnen, wenn zufälligerweise jemand, wie ich, mit einem ganzen Veteranen aus den Ferien nach Hause kommt ...

R. R. Traction alias

*Daniel Oberli*



Oelkrisen-Traction aus Holland



Aus "hobby" 1956

## Die profi-lackierung unter amateur-bedingungen

Ein widerspruch in sich, werden sie sagen. Denn entweder handelt es sich um eine professionelle lackierung, oder um die eines amateurs.

Nachfolgend soll jedoch aufgezeigt werden, wie es dennoch möglich ist, beides auf einen nenner zu bringen.

Zunächst muss man beim alten auto einmal alles beiseite lassen, was man vom herkömmlichen lackieren bereits weiss. Man will ja nicht ein konsum-auto, welches man nach spätestens 5 jahren wegwirft, oder in die ecke stellt, oder einem anderem andreht, lackieren, sondern seinen "liebbling", der doch nie mehr "angepackt" werden soll. Kurzum, er soll sein strahlendes kleid nach möglichkeit für immer behalten.

Meist ist das wunschdenken, und sehr gut restaurierte autos blühen oft schon kurz nach der mühevollen restauration, sehr zum leid und ärgermiss des betreffenden. Das heisst, irgendwer sitzt unter dem lackkleid und drängt nach aussen.

Fachlich gesehen heisst das: hochgehen des lackes durch ausgasen. Das bedeutet, alle lösungsmittelhaltigen produkte, die angewendet wurden, brauchen eine gewisse zeit um auszugasen, oft bis zu einem halben jahr, jeweils den umständen entsprechend mehr oder weniger lang.

Kluge köpfe werden sagen, ich kaufe alle produkte nur bei einer lackfirma und dann habe ich keine probleme. Diese these ist zum teil richtig, aber nicht optimal für unsere oldies.

So verträgt sich reaktionsgrund in vielen fällen nicht mit dem teil des untergrundes, der verzinkt wurde. Das heisst, nach einiger zeit kämpft die säure des verzinnens mit der des reaktionsgrundes. Ergebniss: hochdrücken des lackes. Oder bei acrylendlackierung drückt plötzlich der nitro-combispachtel oder der füller hoch.

Auch spricht gegen die verwendung von produkten nur einer lackfabrik oft auch die kaufmännische seite. Der lack ist bei fast allen herstellern gut, jedoch grundierung und füller werden auf billige weise hergestellt, um gewinn zu bringen und lassen oft in der qualität erheblich zu wünschen übrig. Oft kann man eine füllerschicht wie eine haut vom jeweiligen untergrund abziehen. Auch besteht in der härte zwischen reaktionsgrund und 2-komponentenfüller ein unterschied.

Die zuvor genannten probleme sollen aufzeigen wie schwierig eigentlich doch eine korrekte vorbereitung ist. Die nun folgende berichterstattung betrachten sie bitte als beispiel einer profi-lackierung unter amateur-bedingungen.

Zuerst muss man sich über die die art der lackierung einmal im klaren sein. Will man eine nitro-lackierung (weil sie original war) oder eine kunstharz-lackierung, oder eine 2-komponenten-acryl-lackierung, oder etwa eine 2-schicht-metallic-lackierung?

Wir widmen uns hier im wesentlichen der 2-komponenten oder acryl-lackierung, weil diese von den meisten top-restaurateuren auch am häufigsten angewendet wird.

Je nach alter des oldtimers kommt natürlich nur eine nitro-lackierung in frage. Das bedeutet mindestens 6 - 10 mal lackieren und dazwischen jeweils wieder anschleifen. (Schleipapierkörnung 240, dann 400, dann 600, dann 800 und dann 1200). Top nitro-lackierungen haben bis zu 16 schichten. Der so "dick" aufgetragene lack lässt sich leicht ausbessern, weil durch schleifen und polieren immer wieder schadstellen behoben werden können und der lack im alten glanz erstrahlt. Auch ist nitro glanz in seiner art unübertroffen.

Bedenken muss man jedoch, dass die gefahr des lackbeschädigens viel grösser ist als bei anderen lackarten. Nitrolack ist sehr spröde und daher sehr empfindlich. Andererseits könnten sie ihren liebbling auch mit der rolle oder mit dem pinsel streichen, wenn sie die kunst des schleifens und polierens beherrschen. Das war um 1920 bis 1926 noch üblich in den autofabriken. Derjenige, der nur ein altes auto besitzt, sollte also nitrolack in erwägung ziehen, zumal man ja mindestens alle 2 monate, unter verwendung von reichlich politur und "armschmalz", vorpolieren und glanzpolieren muss. Derjenige, der mehrere alte autos besitzt, wird also bei mehreren autos zum sklaven derselben. Oder er verfügt über den diener Johann, der diese arbeiten ausführt.

Wie bereits gesagt und wie aus dem gerade zuvor geschildertem hervorgeht, sollte man die acryllackierung bevorzugen. Bemerkt sei noch, dass die nun folgende theorie in den letzten 6 jahren bei uns in der praxis mit erfolg angewendet wurde.

Voraussetzung für eine einwandfreie lackierung ist die vorarbeit. Dazu gehört als ideallösung das völlige zerlegen des oldtimers und das sandstrahlen. ( Quarzsand feinkörnung, luftdruck max. 6 - 8 bar). Nach dem sandstrahlen sollte sofort und zügig mit eventuellen schweissarbeiten begonnen werden. Bei vorhandensein eines holzskelletes sollte man dieses vor dem sandstrahlen hergerichtet haben. Kurzum, die zeitspanne zwischen sandstrahlen und erster grundierung sollte so kurz wie möglich sein. Durch die feuchtigkeit in der luft kann, den umständen entsprechend, der neue rostvorgang des nackten bleches wieder beginnen. Wir decken, sofort nach beendigung der arbeit, die teile mittels nicht fettender plastikfolie ab. Keine parafinierte folie verwenden, sondern nur gepuderte. Die folie sollte nicht bis auf den boden reichen. Dadurch ist eine erwünschte luftzirkulation gewährleistet. Nach den schweissarbeiten sollte man die behandelten stellen mittels schleifteller und rotierender drahtbürste reinigen. Auch muss man nun etw. vorhandene sandreste mittels staubsauger und pressluft entfernen. Jetzt wird die carrosserie mit verdünner oder waschbenzin abgewaschen. Der putzlappen darf dabei nicht fusseln. Danach wird nun verzinkt oder gespachtelt, mittels polyester-spachtel (kunststoffspachtel). Man verzinkt meist zuerst und macht dann mit polyesterspachtel grob und fein weiter.

Es ist mir klar, dass polyesterspachtel bei alten wertvollen autos verpönt ist. Er stellt gegenüber dem verzinnen aber in den händen eines amateurs den problemloseren werkstoff dar. Beim verzinnen werden nämlich säuren frei. Diese müssen unter allen umständen beseitigt werden. Mit der flamme muss die säure und etwa verbliebener schmutz, vor allem an den rändern des verzinnens, beseitigt werden. Viele carrosserieteile "blühen" später, weil die säure die nachfolgenden lackierungsschich-

ten lösen und nach aussen drücken. Das kommt auch bei werksver-zinnungen vor. Voraussetzung für eine vernünftige bearbeitung des zinns ist das dazu gehörige werkzeug, wie spannbügel-feile und winkelschleifvorrichtung. Das gleich gilt für die bearbei-tung von polyester-spachtel. Unerlässlich ist auch ein vibra-tions- oder schwingschleifer für die bearbeitung von gespach-telten stellen. Man sollte alle ausgasenden spachtelarten, wie nitro-, nitrocombi-, kunstharzspachtel etc. vermeiden. Kurzum alles, was lösungsmittelhaltig ist - mit verdünner behandelbar - ist absolut tabu.

Und nun, nach meist langer schleifarbeit, die meist den blick trübt und verkrampft, einmal einen überblick zu gewinnen, geht man daran die carrosserie zu entstauben und zur grundierung vorzubereiten.

Beim arbeiten mit spachtel muss unbedingt nach der gebrauchsanweisung verfahren werden. Dies gilt für das mischungsverhält-niss, als auch besonders für die sicherheitsvorschriften. Also - immer beim schleifen eine maske tragen! Diese öfters wechseln! Es gibt auch schwing- oder vibrationsschleifer mit absaugvor-richtung. Also nochmals, unbedingt sicherheitsvorschriften auf den packungen und gefässe der verwendeten produkte beachten.

Nunmehr wird grundiert. Zeigen die zu behandelnden teile leich-ten flugrost, so ist dieser vorgängig zu entfernen. Nach nun-mehr gründlicher reinigung der teile oder carrosserie, wird alles was nicht lackiert werden soll abgedeckt oder abgeklebt. Zum grundieren nimmt man, bei vorhandensein von flugrost, der ja eigentlich entfernt sein sollte, reaktionsgrund-2-kompo-nenten-grundierung.

Spritzen absolut nur mit vorgeschriebener maske, mit entspre-chendem filtervorsatz. Bei verarbeitung von reaktionsgrund bitte die hinweise des füllherstellers beim füllvorgang un-bedingt beachten.

Wir verwenden kunststoff-füller (fill-primer) als grundierung. Dieser wird von allen bedeutenden lackherstellern angeboten. Sie haben richtig gelesen, kunststoff-füller (2-K fill-primer) als grundierung. Die haftung von kunststoff-füller auf dem nackten und gesandstrahlten blech ist zur zeit unübertroffen. Auch spart man einige erhebliche mühen und arbeit, weil mit der grundierung kratzer-, schleif- und sandstrahlspuren schon verschwinden, die man normalerweise zuspachteln müsste. Sparsen sie also nicht beim spritzfüller-grundieren mit mate-rial. Sollte der füller einmal laufen, so können sie das mit dem finger oder pinsel korrigieren. Also ein ideales produkt um die lackierungszeit zu verkürzen. Den einwand, ein kunst-stoffprodukt verwendet zu haben, obwohl es sich um einen old-timer handelt, kann man nicht akzeptieren. Alle spitzen-re-staurateure verwenden heute diese produkte. Auch werden sie den füller der 20er, 30er, 40er oder 50er jahre, der vielleicht ursprünglich einmal verwendet wurde, heute mit sicherheit nirgends mehr bekommen.

Nach dem grundierungsfüllern sollte man die teile 12 std. lang in ruhe lagern, auch dann, wenn kürzere trocknungszeiten angegeben sind.

Jetzt werden alle materialien, die man zum abdecken und ab-kleben der nicht zu lackierender teile verwendet hat, entfernt. Sie gehören absolut in den abfall, - keine wiederverwendung!



Bei erneuter verwendung würde spritzstaub aufwirbeln und das unerlässliche 2te füllern durch aufwirbelnden schmutz negativ beeinträchtigen.

Jetzt wird der mit grundierfüller behandelte untergrund mit schleifpapier, etwa körnung 260, geschliffen. Es kann trocken geschliffen werden. Etwa vorhandene unregelmässigkeiten mit polyester-spachtel fein, und nur damit, nachbehandeln und mit schleifmaschine oder schleifklotz und schleifpapier bearbeiten. Vorgang so oft wiederholen, bis die oberfläche absolut glatt ist. Sich dabei nicht nur auf's auge verlassen, fühlen ist hier sehr wichtig! Mit einer lampe das licht aus verschiedenen richtungen auf das teil einwirken lassen. Danach die stellen mittels abdeckband markieren, wieder schleifen und spachteln. Jetzt alles wieder säubern, abdecken und abkleben wie schon einmal beschrieben und mit polyester-grundierfüller, oder auch nur mit polyesterfüller, behandeln. Wieder nach 12 std. alles abdeckmaterial entfernen und mit 260er schleifpapier schleifen. Kanten und übergänge werden bei diesem vorgang als erstes und als letztes besonders mit polyesterspritz-füller behandelt. Meistens verlaufen an den kanten alle zu spritzenden materialien, das gilt auch für das eigentliche endlackieren. Also angepasst bei kanten und übergängen.

Will man nun ganz sicher gehen, alles menschenmögliche getan zu haben, um eine einwandfreie glatte oberfläche zu erreichen, so sollte man, nach erneutem abdecken und abkleben aller nicht zu lackierender teile, und nach sorgfältigem schleifen und reinigen der oberfläche, nunmehr schwarzen lack spritzen. Nun wollen sie ihren liebbling aber blau, oder grau, oder rot, oder ... - macht nichts, spritzen sie acryllack schwarz. Kein anderer farbtton bringt die wahrheit über ihr schaffen und tun so an den tag, wie die farbe schwarz. Das heisst, auf dem schwarzton sieht man schlichtweg alles. Dazu bildet original acryllack eine gute sperre und übergang zur eigentlichen endlackierung.

Aber jetzt wird's ernst: Zunächst alle unbeteiligten personen aus dem raum, in dem sie lackieren wollen. Unnötiges umherlaufen vermeiden. Für zugfreie belüftung sorgen. Möglichst grossen und hohen raum benutzen. Aussentemperatur mindestens plus 18 grad celsius. Boden mit wasser benetzen. Etwaige im gleichen raum liegende teile mit plastikfolie abdecken. Diese ebenfalls nass machen. Aufpassen, dass die zu lackierenden teile nicht nass werden. Ständig alles andere feucht halten. Ueber den teilen und der carrosserie eine plastikfolie spannen. Diese muss mindestens nach jeder seite 1,5 - 2 m über die zu spritzenden teile hinausragen. Bei grossen autos eine bockleiter bereitstellen, für die dachlackierung. Am luftkompressor unbedingt das wasser ablassen. Wasserabscheider unbedingt entleeren. Carrosserie und zu lackierende teile mit waschbenzin und nicht fusselnden lappen abwaschen. Es gibt da sogenannte honigtücher die den staub binden. Wieder den fussboden und sonstige teile anfeuchten. Maske auf, - und ran an die arbeit. Eine gewisse lässigkeit, gepaart mit aufmerksamkeit, ist die beste voraussetzung für einen lackierer.

Spritzdüse in der pistole 1,5, oder noch besser 2,0, einschrauben. Exakt den lack anmischen. Im messbecher kurz vorher anmi-

schen. Keine verdünnung zugeben. Absolut ohne verdünnung arbeiten! Härter mit der kürzesten aushärtungszeit verwenden. Kotflügel und türen separat lackieren. Nicht alles auf einmal lackieren wollen. Günstiger ist es, alles in drei partien aufzuteilen. Bei plus 18 grad aussentemperatur, bei exakt angemischtem lack und bei vermeidung von verdünnern, ist die qualität des lackes garantiert. Etwaige stellen, wo der lack gelaufen ist, (rotznäsen oder tränen) sollte sie nur ein müdes lächeln kosten, sie sind ja noch lange nicht am ende der lackierung.

Wie zuvor gesagt: schwarz bringt es an den tag! Jetzt haben sie die möglichkeit, nochmals die stellen zu behandeln die ihnen noch nicht so recht gefallen. Lassen sie den lack aber 2 - 3 tage in ruhe aushärten, auch wenn die produktebeschreibung es anders sagt.

Alle abdeckmittel werfen sie nun wieder zum abfall, auch die mit denen sie die herumliegenden teile abgedeckt hatten. Aber das wissen sie ja bereits schon. Auch ihren künstlichen himmel, den ersatz für die spritzkabine werfen sie weg.

Nach erfolgter korrektur der schwarzen oberfläche, bereiten sie die eigentliche lackierung wieder genau so sorgfältig vor, wie zuvor beschrieben. Unbedingt wieder alles nass machen etc. etc.

Diesen lackierungsvorgang wiederholen sie mindestens zweimal, in dem von ihnen gewünschten farbtön, wobei von nun an aber nassschleifpapier der körnung 500 und 600 verwendet wird, um eine einwandfreie oberfläche zu erhalten. Der so "dick" aufgetragene lack dichtet das blech der carrosserie absolut gegen alle umwelteinflüsse ab. Denn normalerweise ist auch lack, mikroskopisch gesehen, wie ein schwamm, der luftfeuchtigkeit etc. begrenzt durchlässt. Insgesamt sollten sie ihr auto dreimal lackieren. Sollten beim letzten lackierungsvorgang staubteilchen, oder gar lacktränen vorhanden sein, so wiederholt man den lackierungsvorgang, oder man besorgt sich spezial-acryllack-schleiffpaste, mittels der man die unschönheiten beseitigt. In extremen fällen schleift man die lacktränen mittels 1200er wasserschleifpapier, (in hobylläden erhältlich), das man vorher in petroleum tränkt, einfach weg. Fingerspitzengefühl ist erforderlich.

Wenn ihnen auch der lackiervorgang langatmig und etwas aufwendig erscheint, glauben sie mir, und probieren sie es einmal. Es ist möglich, eine profilackierung unter amateurbedingungen durchzuführen. Solch eine lackierung, in auftrag gegeben, kostet etwa DM 5000.- bis 7000.- (wird sich hier in der Schweiz 1:1 in franken in der gleichen grössenordnung bewegen. af) Ihr lieb-ling wird ihnen nun für jahre (jahrzehnte) mit strahlendem lackkleid freude bereiten. Für materialien müssen sie, mit korrosionsschutz und unterbodenschutz, etwa mit DM 1.200 kalkulieren.

Zum thema unterbodenschutz wird in einer der nächsten zeitung-ten ein bericht folgen.

Willy Krieg

Aus "Veteran" des Citroén Veteranen Club Deutschland. af

Versuchsfahrt mit dem Citroén 6 Zyl. 15 PS im Jahr 1938

Eingesandt von Peter Jezler

Die Verbesserungen im Strassenbau und andere technische Fortschritte entfachten in allen Automobilfahrern den Wunsch, höhere Spitzengeschwindigkeiten und Reisedurchschnitte fahren zu können.

Längst war allen CITROEN-Kennern bewusst, dass dank der unerhörten Strassenlage der CITROEN-Wagen eine erhebliche Geschwindigkeitsteigerung risikolos gewagt werden dürfe. Es galt also, die bisherigen Modelle mit einer noch schnelleren Maschine zu versehen.

Der weltberühmten Motorenbaukunst der Citroenwerke fiel es natürlich nicht schwer, eine den gewünschten Anforderungen entsprechende Kraftanlage zu bauen. So entstand der

### 6 ZYL. 15 PS. C I T R O E N.

Und dass der Wurf gelungen ist, hat die Praxis in Form von vielen strapaziösen Versuchsfahrten bewiesen.

Einer der Mitarbeiter von Charles Faroux, dem kompetentesten Automobilkritiker der Welt, fuhr die Strecke Paris-Bordeaux

542 Kilometer — mit einem Durchschnitt von 102 Kilometer

(zum Vergleich: Der Leichtschnellzug der SBB fährt die Strecke Zürich-Bern mit einem Durchschnitt von 87 km).

Lassen wir Herrn Chauvierre selbst erzählen ( in freier Uebersetzung):

"Gewöhnlich wenn man einen schnellen Wagen probiert, hat man gerne vor sich einen Tourenzähler oder Geschwindigkeitsmesser, und ich habe oft bemerkt, dass, wenn dies nicht der Fall war, der effektiv gefahrene Durchschnitt bedeutend unter dem vermuteten lag. Es störte mich deshalb zu Beginn dieses Versuches etwas, dass der Geschwindigkeitsregistrator unter der Motorhaube montiert war, und der übliche Geschwindigkeitsmesser ausgeschaltet wurde. Ich hatte somit nicht die geringste Kontrolle über die gefahrene Geschwindigkeit. Ich startete am 15. September gegen 9 Uhr abends am Pont de St. Cloud, nachdem ich den Wagen im Laufe des Nachmittages übernommen hatte.

Ich muss allerdings sagen, dass ich die Strasse nach Bordeaux sehr gut kenne, die eine der schnellsten in Frankreich ist, wobei jedoch die vielen Lastwagen wesentliche Hindernisse darstellen.

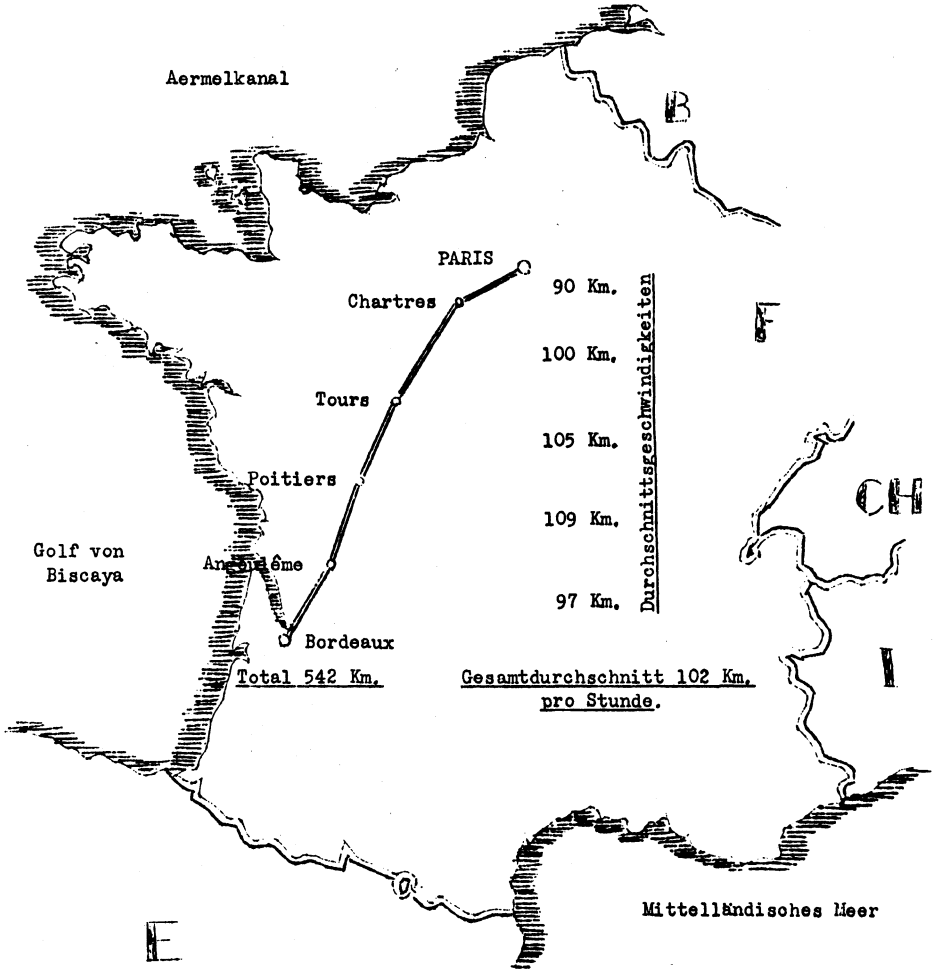
Bis Poitiers alles programmässig, kein Halt, keine geschlossene Barriere. In Poitiers muss ich mich auf die Suche nach Benzin machen, was mir gar nicht leicht fällt.

Versuchsfahrt mit

CITROEN 6 Zyl. 15 P.S.

15. September 1938

durch Herrn Marc Chauvierre v. "La Vie Automobile".



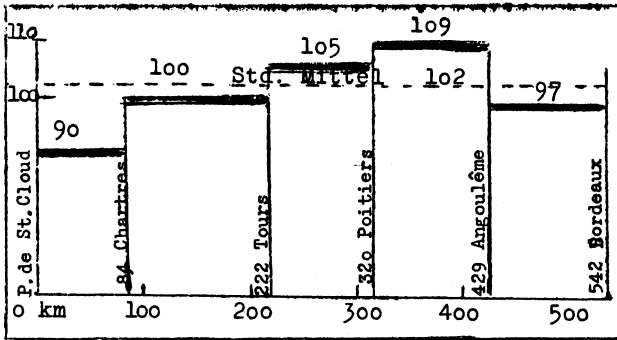


Bild 1

90 und 95 Km. Uebrigens war ich zwischen Châtellerault und Poitiers in einen leichten Nebel geraten, der mich, wie ich glaubte, viel Zeit gekostet hatte.

Von Poitiers bis Bordeaux zweites Stück ohne Zwischenfall; ich fahre mit Vollgas, aber vollständig ruhig und ohne jede Gefahr. Zwischen Angoulême und Bordeaux wird die Strasse schwieriger, viel befahrener, und zwischen Cavignac und Saint-André de Cubzac kommt ein relativ stark gewundenes Strassenstück. Zuletzt, einige Kilometer vor Bordeaux hält mich eine geschlossene Barriere mehr als 2 Minuten auf. Nicht genug, in Bordeaux selbst werde ich von einer zweiten Barriere aufgehalten und nehme diese Stelle als Ziel meiner Fahrt. Ziemlich schwierige Suche nach Garage und Hotel, sodass ich die Kontrolle des Fahrdiagramms auf den andern Tag verschiebe. Ich muss übrigens noch erwähnen, dass ich kaum müde war.

Beim Lösen des Fahrdiagramms konnte ich mir dann Rechenschaft geben, dass ich viel schneller gefahren war als ich gedacht hatte. Die Kontrolle wurde ausserdem stark erleichtert durch die Tatsache, dass die durch den Registrateur festgestellte Kilometerzahl sehr genau mit den Angaben der Karte übereinstimmt, was nicht nur für das gute Arbeiten des verwendeten Apparates spricht, sondern auch beweist, dass infolge der guten Adhäsion der Räder nur wenige Umdrehungen verloren gehen.

Bild 1 zeigt schematisch das Resultat des Diagramms. Bis nach Chartres ziemlich schlechte Strasse und unzählige schwere Lastwagen, 90 km Durchschnitt; von Chartres nach Tours 100 Km Durchschnitt; von Tours nach Poitiers 105 km Durchschn.; von Poitiers nach Angoulême 109 km Durchschnitt; von Angoulême nach Bordeaux fiel er wieder auf 97 km zurück.

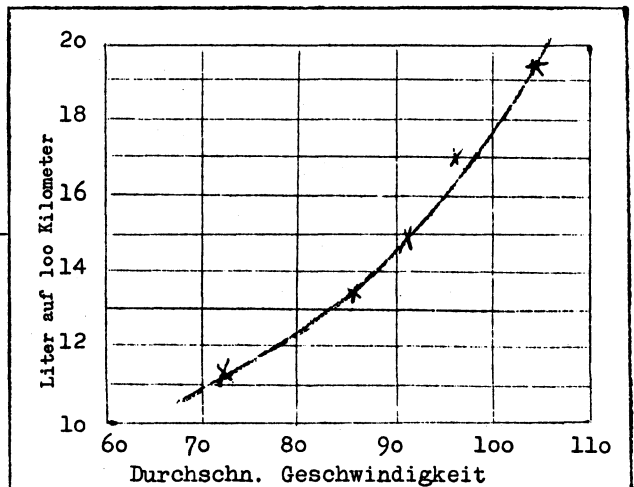


Bild 2

Nach Abzug des 35 minutigen Aufenthaltes in Poitiers und der 2 Minuten an der Barriere beträgt der Gesamtdurchschnitt, von Pont de St. Cloud bis eingangs Bordeaux, also 542 Kilometer, 102 KmStd. Auch wenn man die 2 Minuten Barrierenhalt abzieht, bleibt der Durchschnitt noch über 101 KmStd.

Vor allem möchte ich noch festhalten, dass ich über 100 km Tempo gefahren bin, während ich den Eindruck von nur 92 bis 95 Km hatte.

Diese Tatsache weist besonders auf die ausserordentliche Sicherheit bei höchsten Geschwindigkeiten hin, die der CITROEN 15 bietet. Dieses Merkmal französischer Wagen wies der soeben geprüfte im höchsten Grade auf.

#### Einige Details.

Um vollständig zu sein muss ich noch einige nähere Angaben machen. Vorerst die Höchstgeschwindigkeit: mehrere Versuche ergaben ein Mittel von 132 km. Bremsen: sehr stark wirkend, einer Verzögerung von 8 msec. entsprechend. Beschleunigung: hervorragend, wobei ich erwähnen möchte, dass es sich um einen Wagen mit 3 Gängen handelt, bei dem der 2. Gang sehr nahe am Direkten liegt, was bei einem 3Gang-Getriebe sehr angenehm empfunden wird. Ich habe auf 200 m im 2. Gang 90 kmStd. gemessen.

Der Wagen fährt sehr geschmeidig und geräuschlos und sein Beschleunigungsvermögen ermöglicht viel Zeitersparnis im Stadtverkehr.

Endlich ein Wort über den Benzinverbrauch. Da Zahlen allein, wenn man sie nicht genau mit der Durchschnittsgeschwindigkeit in Verbindung bringt, nichts sagen, habe ich auf der Rückreise (Bordeaux-Arcachon, Cap Ferret, Lacanau, Bordeaux, Paris) den Verbrauch bei verschiedenen Geschwindigkeiten sorgfältig geprüft. Daraus ergab sich die Kurve auf Bild 2, woraus man sieht, dass der Verbrauch zwischen 11,5 Liter bei 72 km Durchschnittsgeschwindigkeit bis 19,5 bei 102 km Dchggeschw. schwankt. Auf gewöhnlicher Fahrt und ohne speziell sparsam zu fahren braucht man ungefähr 15 Liter bei 85 km Durchschnitt. Das ist ein sehr gutes Resultat. Der Ölverbrauch stellt sich auf ungefähr 1 Liter auf 1000 Kilometer, ist somit kaum erwähnenswert.

Was soll ich noch weiter vom 15 PS CITROEN sagen?: "Er ist ein Wagen, der mir erlaubt hat, die soeben erwähnten Leistungen zu erreichen, nicht wie ein mehr oder weniger launenhafter Sportwagen, der schnell fährt, aber nicht langsam fahren kann, sondern als komfortabler, geräuschloser, geschmeidiger, wunderbar abgefederter Tourenwagen, der bei 10 wie bei 130 km Geschwindigkeit gleich angenehm zu fahren ist."

~~~~~



\*\*\*\*\*  
M I T G L I E D E R - W E R B U N G  
\*\*\*\*\*

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

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 304, CH-8053 Zürich  
Postcheck 80-18535, Telefon 01/55 38 11



Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen TA:Nein  Ja   
Fahrzeugtyp ..... Jahrgang ..... P.Kennzeichen .....  
Farbe ..... Fahrgestellnr..... Besonderheiten .....

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 304, CH-8053 Zürich  
Postcheck 80-18535, Telefon 01/55 38 11



Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen TA:Nein  Ja   
Fahrzeugtyp ..... Jahrgang ..... P.Kennzeichen .....  
Farbe ..... Fahrgestellnr..... Besonderheiten .....

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 304, CH-8053 Zürich  
Postcheck 80-18535, Telefon 01/55 38 11



Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen TA:Nein  Ja   
Fahrzeugtyp ..... Jahrgang ..... P.Kennzeichen .....  
Farbe ..... Fahrgestellnr..... Besonderheiten .....



Herrn  
Hans Georg Koch  
Wartenbergstr. 36

PP  
8810 Horgen

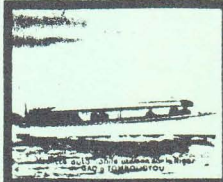
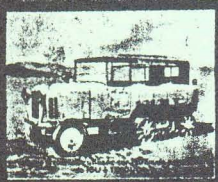
4133 Pratteln

# COMPAGNIE TRANSAFRICAINÉ CITROËN

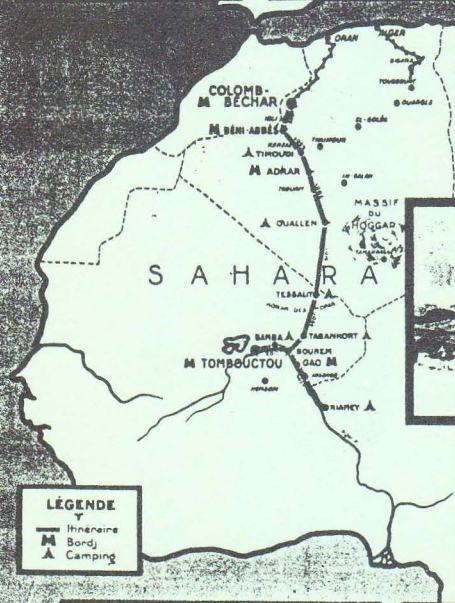
## PARIS - TOMBOUCTOU

En 12 Jours - Service bi-hebdomadaire

### Les moyens de transports

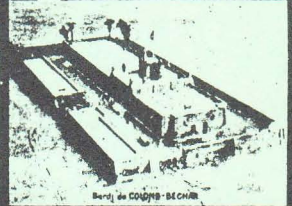


Voiture à roues libres sur 1700 de puissance  
de COGNÉ BECHAR jusqu'à TIROUDI et BORDJ

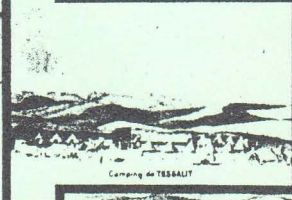


**LÉGENDE**

- Itinéraire
- M Bordj
- ▲ Camping



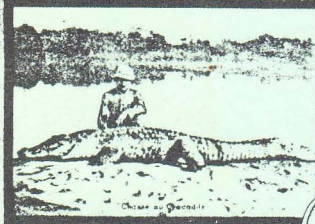
Bordj de COGNÉ-BÉCHAR



Campement de TESSALIT



TIROUDI



Chasse au gazelle



Caravan

# LE SAHARA LE SOUDAN

