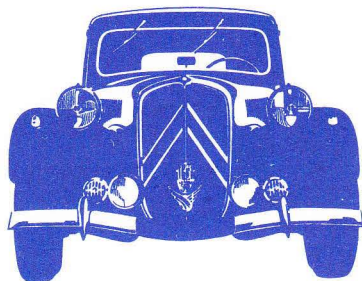


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



sw

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen
Postcheck 80-18535, Telefon 052-43 25 17

Die Club-Mitteilungen erscheinen 3 bis 4 mal jährlich. Auflage 380.
Copyright, Nachdruck nur mit Quellenangabe.
Einzelpreis für Nichtmitglieder: Fr. 10.- plus Versand.
Die Clubnachrichten erscheinen nach Bedarf.

Organisationsplan 1985

Präsident	Vizepräsident	Kassierin	Aktuar
Daniel Eberli Im Kellhof 8466 <u>Benken</u> P. 052-43 25 17 G. 01-816 39 72	Andreas Rutishauser Altstetterstr. 163 8048 <u>Zürich</u> P. 01-62 67 95	Edda Brunner Neuhüslipark 2 864 <u>Jona</u> P. 055-28 38 74	Flemming Gubler Kirchstr. 18 8810 <u>Horgen</u> P. 01-725 08 45

Region 1 (TG,SH,AR,AI,GR,SG) Vorstand:	Region 2 (UR,SZ,TI,ZG,GL,AG,ZH) Vorstand:	Region 3 (BE,LU,SO,BS,BL,OW,NW) Vorstand:
Wolfgang Eisenring Stockenstr. 113 9445 <u>Rebstein</u> P. 071-77 29 22	Fritz Anliker Wunderliststr. 47 8037 <u>Zürich</u> P. 01-44 53 80	Hans-Georg Koch Steinlerweg 15 4402 <u>Frenkendorf</u> P. 061-94 84 18
Kuno Soppelsa Alpstr. 9 8280 <u>Kreuzlingen</u> P. 072-72 26 96	Res Diem Dorfstr. 29 8542 <u>Wiesendangen</u> P. 052-37 22 90	Hans Ryf Kasernenplatz 49 4705 <u>Wangen a/A</u> P. 065-71 25 86
Paul Stehrenberger Kohlengasse 99 9056 <u>Gais</u> P. 071-93 11 75	Christian Heussi Alte Landstrasse 8865 <u>Bilten</u> P. 058-37 17 29	Albert Schorta Löhrstr. 2 4552 <u>Derendingen</u> P. 065-42 32 83

Zeitungsredaktion	Bibliothek	Archiv/Modelle	Mitglieder
Armin Frick Zugerstr. 115 8810 <u>Horgen</u> G. 01-761 15 95	Res Diem Dorfstr. 29 8542 <u>Wiesendangen</u> P. 052-37 22 90	Andreas Rutishauser Altstetterstr. 163 8048 <u>Zürich</u> P. 01-62 67 95	Regula Herzog Ettingerstr. 1 4106 <u>Therwil</u> P. 061-73 78 73



I N H A L T

2	Das Wort des Präsidenten
3	Veranstaltungen
4	Neu im Archiv
6	Wie man ein Tractionist wird (Treffenbericht 6. ICCCR in England)
7/8	Fotos 6. ICCCR
9	Bleifreies Benzin und die Traction
10	Abgasentgiftung
11	Autobahn-Vignette, satyre
18	Döschwo im Traction-Look
19	Kaufberatung: Jetzt kauf ich mir eine Traction
22	"De Paris à Bordeaux" fahrbericht 15/6 von 1946
24	Werkstatt-Daten: Il légère 1950-52
25	Mach' mehr aus deiner Garage: Die Kippbühne
27	Abgasvorschriften und Veteranenfahrzeuge

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen + Ersatzteile Heinz Beier 3251 <u>Wengi/Büren</u> G. 032-84 92 75	Reparaturen + Teile Armin Frick Dorfstr. 39 8912 <u>Obfelden</u> G. 01-761 15 95	Citroën spez. Werkst. Gino Gandin Mutschellenstr. 226 8968 <u>Mutschellen</u> G. 057-33 80 90	Garage Christian Heussi Alte Landstrasse 8865 <u>Bilten</u> G. 058-37 17 29
Garage + Teile Chr. Schelbli Grenzstr. 7 8580 <u>Amriswil</u> G. 071-67 45 42	Rep. + Rest. Garage B. Schenk Güterstr. 129 4053 <u>Basel</u> G. 061-35 25 25	Reparaturen Citroën Bern AG Freiburgstr. 447 3000 <u>Bern</u> G. 031-55 33 11	

Aenderungen, reklamationen etc, bitte schriftlich an die redaktion richten.

Zürich, Januar 1985

Liebe Mitglieder,

während sich draussen das Thermometer auf eisige -25° zurückgezogen hat, fällt es mir schwer, an den kommenden Frühling zu denken, geschweige denn daran zu glauben. Ganz besonders weil sich sogar meine Büro-Schreibmaschine schwer tut und sich weigert, gewisse Sonderzeichen von sich zu geben. Ob wohl jedermann seine Traction mit genügend Frostschutz versehen hat?

Der Jahreswechsel ist bekanntlich die Zeit der Neujahrskärtchen, der guten Wünsche und Vorsätze. Ich möchte an dieser Stelle allen danken, die mir und dem Club ein nettes Kärtchen geschickt haben. Gleichzeitig wünsche ich allen Mitgliedern und Freunden alles Gute.

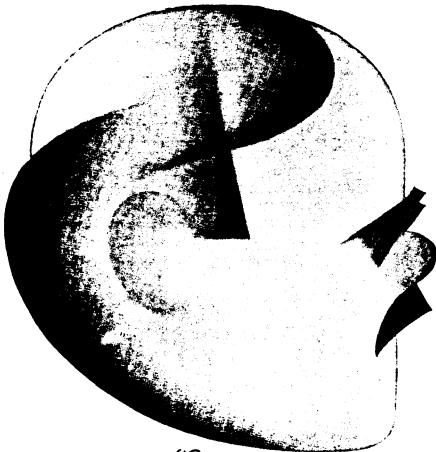
Selbstverständlich habe ich mir einen guten Vorsatz gefasst für das neue Club-Jahr: Wir müssen alles daran setzen, die Zeit zwischen Redaktionsschluss und Versand unserer Clubzeitung zu verkürzen. Es ist unmöglich, eine einigermaßen aktuelle Publikation zu erreichen, wenn sich diese Zeitspanne auf über zwei Monate erstreckt! Falls nach dem bestehenden System keine verbesserung erreicht werden kann, müssen andere Wege gesucht werden.

Mit dem Jahreswechsel ist auch die Zeit für die Mitgliederbeiträge gekommen. Wie schon in der letzten Nummer angekündigt, beträgt der Beitrag neu Fr. 40.-, ein-zubezahlen auf Konto 80-18535-2. (Ein Einzahlungsschein sollte beiliegen.) Um uns die mühsame Jagt nach säumigen Zahlern zu ersparen, bitten wir um prompte Erledigung. Wer aus dem Club austreten möchte, wird gebeten, dies schriftlich mitzuteilen. Die Mahngebühr beträgt wie in den vergangenen Jahren Fr. 10.-.

Obwohl das Jubiläumsjahr vorüber ist, finden auch dieses Jahr wieder eine Reihe interessanter Ereignisse statt: Der welsche Club organisiert am 4./5. Mai eine eine Ausfahrt mit den Clubs von Alfa Romeo, DKW und MG sowie im Sommer eine neu-aufgabe der Pässefahrt; der Citroën Club von Südafrika lädt zu einer Südafrika-Rundfahrt ein. Infos für die erstgenannten Anlässe bei L. Ziegler, Av. de la Gare 24, 1817 Monthey, für Südafrika wende man sich an mich. Selbstverständlich erhoffen wir auch bei unseren Anlässen eine rege Beteiligung, gefolgt von interessanten Berichten in unserem Club-Organ. Auch in diesem Jahr wollen wir das Herbsttreffen zwei-tägig abhalten. Bitte die Daten 21./22. September in der Agenda freihalten.

Tractionnellement

Daniel Eberli



Karikatur André Citroën von Garetto in "The Guardian", 1927.

Collection MI

1927
1927

VERANSTALTUNGEN

CTAC	19.	Mai	Region 3
	23.	Juni	Region 2
	21./22.	September	Region 1 mit Generalversammlung

23. januar - 3.mai	Sonderschau "Kritik am Auto" im Zürcher Museum für Gestaltung, Ausstellungstr. 60, Kreis 5, hinter der Hauptbahnhof, Landesmuseumseite.
März/April	Südafrika Rundfahrt mit dem Traction. Von Johannesburg nach Cape Town. Interessenten wenden sich an unseren Präsidenten, oder an: Citroën Traction Register of South Africa, P.O. Box 84602, Greenside 2034, South Africa. Tel.: 011-946'1415.
3. - 5. mai	7. Bad Kreuzbacher Treffen (BRD). Info: Freunde hist. Automobile EV, Kreuzstr. 80, D-6550 Bad Kreuznach, Tel. 0671-2088.
4. - 5. mai	Ulmer Veteranen-Teilemarkt. Messegelände, Ulm, BRD.
4. - 5. mai	Rallye mit den clubs Alfa Romeo, Auto Union DKW, M.G., Club Citroën 34-57. Info: Club Citroën Suisse 34-57, Case postale 230, 1001 Lausanne.
15. - 27. mai	Verkaufsausstellung exklusiver fahrzeuge, Glattzentrum Wallisellen. Info: Oldtimer Garage, Dählhölzliweg 3, 3005 Bern, Tel.: 031-44 28 98.
15. - 19. mai	1. internationale Nostalgie-Autoschau, im Eisstadion Bern. Info: H. Leuenberger, Zelgstr. 29, 3612 Steffisburg.
25. - 27. mai	Traction Pfingsttreffen vom TAVIG in Nassau/Lahn, BRD. Info: H.-P. Kohn, Im Mühlbachtal 6, 5408 Nassau 2.
1. juni	Citroën-SM-Maserati treffen in Hannover. Info: W. Kentner, Gehrskamp 4, 3004 Isernhagen.
29. juli - 2. august	Randonnée Alpine. Info: Club Citroën Suisse, C.p. 230, 1001 Lausanne.
12. - 15. september	13. Internationale Veteranen Rally in Poznan, Polen.
11. - 14. juli	7. Internationales Oldtimer Rally Villach, Oesterreich. Info: H. Tratnik, Franz Xaver Wirth Str. 15/7, A-9500 Villach.

Herr Protz zum junior: "Moorn bruuch ich min 15/6 de ganz taag."

"So, und wie chum i d schuel?"

"Tänk wie anderi chind au: mit em légère."

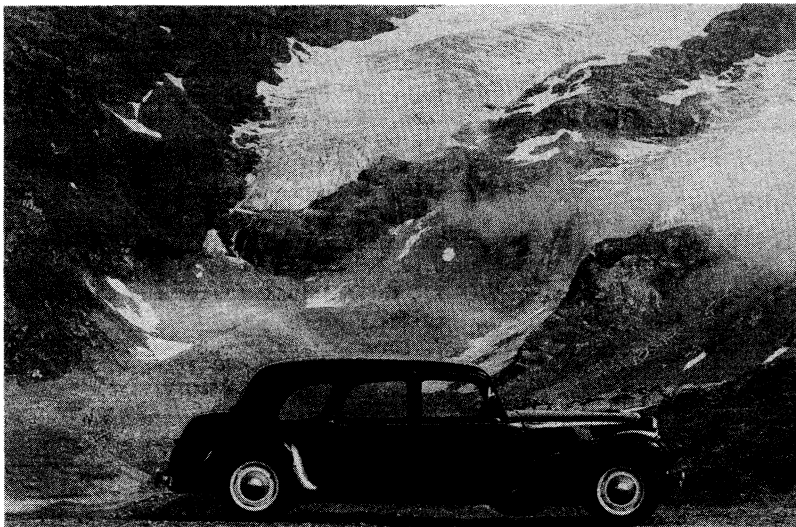
NEU IM CLUB - ARCHIV

- 2.30 Geschichte der TrACTION Avant (Markt 11/84, 9)
2.31 Schweizer TA Cabriolet Karosserien (Markt, 2)
- 3.19 Quer- und Längsschnitt TA-4-Zylinder Motor, mit Plan zum Ersatz und Verbesserung des Wasserrohrs im Zyl.-Kopf.
Copyright Kurt Gasser (10)
- 4.16 Die grossen Krisen der Autoriesen (ams 8/80, 7)
4.17 Alles über Citroen, Ueberblick 1980 (ams 22/80, 18)
4.18 Wie funktioniert die hydropneumatische Federung? (hobby, 1)
4.19 Citroen D-Modelle, Ratschläge beim Gebrauchtkauf (ams /76, 1)
4.20 Wohnwagentests, von D-Modellen gezogen (MR u. hobby, 5)
4.21 verschiedenen Anzeigen für D-Modelle (10)
4.22 Test DS 19 (Motor-Rundschau 16/63, 2)
4.23 Test DS 19 (ams 63 + 5/83, 6)
4.24 Test DS 21 Pallas (MR 22/65, 2)
4.25 85'000 km mit ID 19 Break (MR 14 + 15/67, 10)
4.26 Test ID 19 (MR 2/67, 7)
4.27 Test SM (ams 1971, 8)
4.28 Test ID 19 (MR 2/65, 3)

ams= Auto Motor und Sport

Die Berichte können für -.20 pro Kopie + Porto beim Archivar bezogen werden.

AR



11B Familiar, 1953, leider mit Vorkriegs-Motorhaube

Deux Chevaux Bilder aus der enten-welt. Ein fotoband von Josef Bieker. 81 seiten, auf jeder mindestens 1 farbbild. Aus dem vorwort: "Es gibt personen, die im enten-fahren eine signal bedeutung sehen (understatement, herausheben aus der masse der anonymen autofahrer) und andere, die sie nur als preiswerten zweitwagen besitzen. Von dieser minderheit soll hier nicht die rede sein, denn das sind keine "echten" enten-fahrer". Erschienen 1984 im verlag Dieter Fricke GmbH, Frankfurt a. Main. ISBN no. 3-88148-077-X. Preis sfr. 18.50. Erhältlich im buchhandel.

7500 km im Citroën 11CV 6seitiger bericht von Hans J. Schneider, mit 13 Paris-Moskau-Paris farb- und 5 s/w fotos. Erschienen in "Automobil und Motorrad", ausgabe 10/84, preis sfr. 7.-.

Erhältlich bei: BLV Verlagsgesellschaft mbH, Lothstr. 29, D-8000 München 40. Man kann sich auch an unseren bibliothekar wenden, vielleicht ist das interesse gross genug das es für eine sammelbestellung reicht.

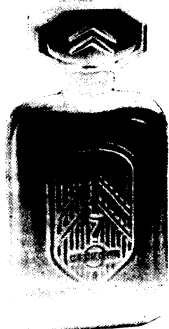
Kritik am Auto von Otl Aicher; 160 seiten mit 258 abbildungen, verlag Callway, München. Preis ca. sfr. 40.-, erhältlich im buchhandel. Hier hat ein engagierter autofreund keineswegs bloss sein nest beschmutzt, sondern in vielen bereichen konstruktive kritik aufgebaut. Unverblünte kommentare und hoher informationsgehalt wird ihm in einer buchbesprechung der Automobil Revue zugestanden.

15/6 Reparaturhandbuch auf deutsch befindet sich in vorbereitung. Alle interessierten sind gebeten sich zu melden. Denn bei ungenügendem interesse wird das projekt im sand verlaufen. Info: Armin Frick, Dorfstr. 39, 8912 Obfelden, T. 01-761 15 95.

Katalysator Extra eine interessante serie im "Tages Anzeiger", die in wenigen wochen als sonderdruck erscheint. Er kann bereits schriftlich bestellt werden beim "Tages Anzeiger", Vertrieb/Kundendienst, Postfach, 8021 Zürich. Preis Fr. 3.50, versand erfolgt mit rechnung.

Paris - Moscou - Paris 90 minuten langer video-film mit musik und text über die TrACTION fernfahrt. System VHS, preis DM 70.-, scheck. Erhältlich bei: Wolfgang Steinmetz, Kirchgasse 4, D-6521 Flörsheim-Dalsheim.

af



"7 de Citroën" 1934 - 1984 le parfum du cinquantenaire de la TrACTION. Der inhalt lässt sich ja auswechseln, aber die flasche ist schön. Preis ca. FF 220.-. Erhältlich bei: Capillus, 14, rue Francisque-Voytier, F-42100 Saint-Etienne. Oder bei: Armin Frick, Dorfstr. 39, 8912 Obfelden.

"Endlich habe ich für meine frau einen passablen 15/6 erhalten!" erzählt Herr Neureich am stammtisch.

"Donnerwetter", staunt sein gesprächspartner, "so einen guten tausch möchte ich auch mal machen!"

Wie man ein Tractionist wird

Eigentlich begann es in Paris, im Palais des Expositions. Die Ausstellung zum hundertjährigen Jubiläum des Automobils in Frankreich war uns einen kleinen Aufenthalt auf unserer Reise zum 6. Internationalen Citroën Car Club Rallye in England wert. Als wir die Ausstellung nach drei genüsslichen Strunden verliessen, um uns schleunigst auf den Weg nach Calais zu machen, ereignete sich das Unvorstellbare: Direkt vor der Haupttreppe des Palais parkierte ein Traction Avant 7C, Baujahr 1938 - à vendre!

Innerhalb weniger Treppenstufen war es um unsere Ferienpläne geschehen. Das Auto war schön. Die wenigen sichtbaren Mängel unterstrichen nur den Glanz des übrigen Vollkommenen. Die Zuneigung war sofort gegenseitig.

Da standen wir nun vor einer Entscheidung, die eigentlich schon gefallen war, und lobten das Schicksal.

Zwar hatte die Sache einen Hacken: das Auto war à vendre und nicht à donner. Das bedeutete, dass wir Geld beschaffen mussten und zwar schnell. Nun, wir reisten zu sechst, da war natürlich auch einer dabei, dessen Bruder auf einer Bank arbeitete. Für ein Nachtessen liess sich dieser bestechen und am nächsten Tag wechselten Geld und Traction den Besitzer.

Mit zwei Ferientagen Verspätung erblickten wir schliesslich den ersten englischen Sonnenuntergang.

The 6th ICCCR? In Knebworth, England. That means you drive till Stevenage, then turn to right, 300 yards straight ahead, two roundabouts, one to the left ... you can't miss it!

Of course wir haben den Platz gefunden - vor uns übrigens schon Hunderte von Fahrern und nach uns ebenfalls. Es war gigantisch! Vor unseren Augen breitete sich auf dem hügeligen Wiesengelände ein Meer von Liebhaberstücken aus. Es gab zwar wenig aus den zwanziger und frühen dreissiger Jahren zu sehen, dafür aber umsomehr ab Baujahr 1934. Rund um den Ersatzteil-, Zubehör-, Kleider- und Büchermarkt scharren sich die fahrbaren Raritäten. Fahrbar waren sie alle, auch wenn es manchmal nicht so schien, aber angekommen waren nicht alle auf den eigenen Rädern. Einigen Besitzern war ihr Prunkstück für den Strassengebrauch bereits zu schade - ebenfalls schade, denn ein Auto ist, auch wenn es ein altes Auto ist, zum Fahren da.

Während dreier Tage bei ganz unbritisch schönem Wetter gaben wir uns in Knebworth Park den automobilistischen Genüssen hin, besuchten auch das reizvolle alte Knebworth House und erfreuten uns am Bahnschwellenbrand, den die Touristendampfbahn bei jeder Durchfahrt verursachte.

Das sich die britisch way of life in mancher Beziehung von unserer gutschweizerischen Lebensweise unterscheidet, wussten wir zumindest seit Asterix, es erstaunte uns darum nicht mehr allzusehr, dass im Schönheitswettbewerb so nebensächliche Dinge wie Originalität, Alter, Farbkompositionen übergangen wurden und sich das ganze Augenmerk auf das Resultat der vormittäglichen Polierfadenaktion richtete. Der stolze Sieger hatte mit seinem DS noch nicht viele Kilometer gefahren, ihn dafür aber umso besser konserviert, sodass er tatsächlich wie neu aussah - wonderfull! Fast schon shocking waren daneben die schmutzübersäten überladenen Tractions der Rallye Paris - Moscou - Paris, die rechtzeitig zur Abschiedsrede dazukamen. However - it was great und wir freuen uns bereits auf das 7.ICCCR 1987 in Deutschland.

Res Diem

Treffenberichte

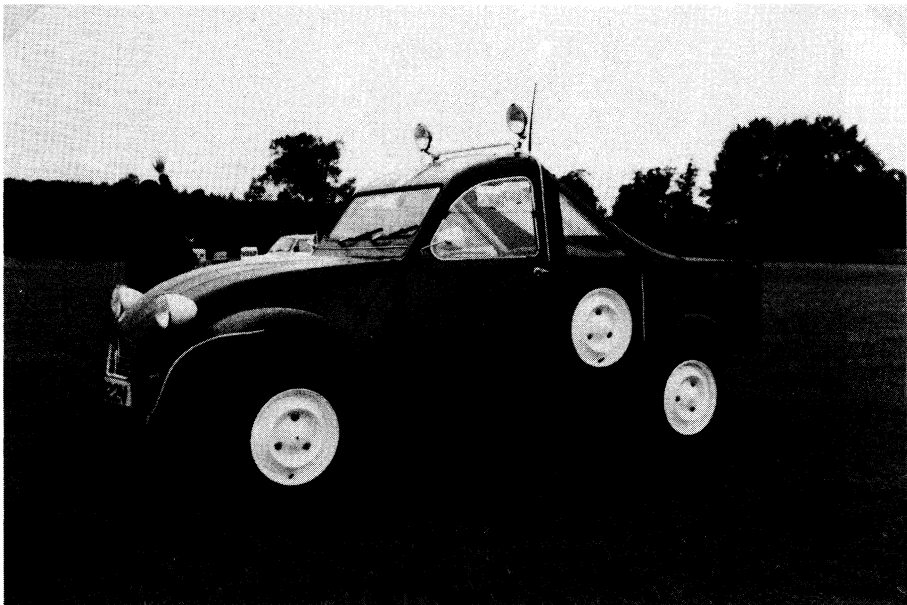
Wir werden versuchen in der nächsten zeitungsausgabe einen bericht über die Traction-fernfahrt Paris - Moskau - Paris zu bringen. Beiträge bitte an die redaktion senden. af

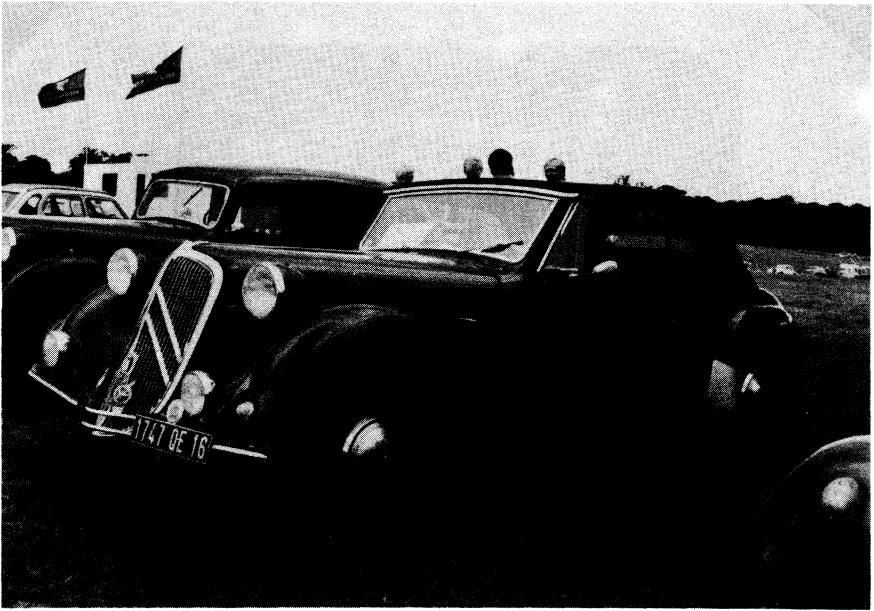
Fotos af



Oben Preisfrage: Was für eine Traction fährt dieser pulloverträger?

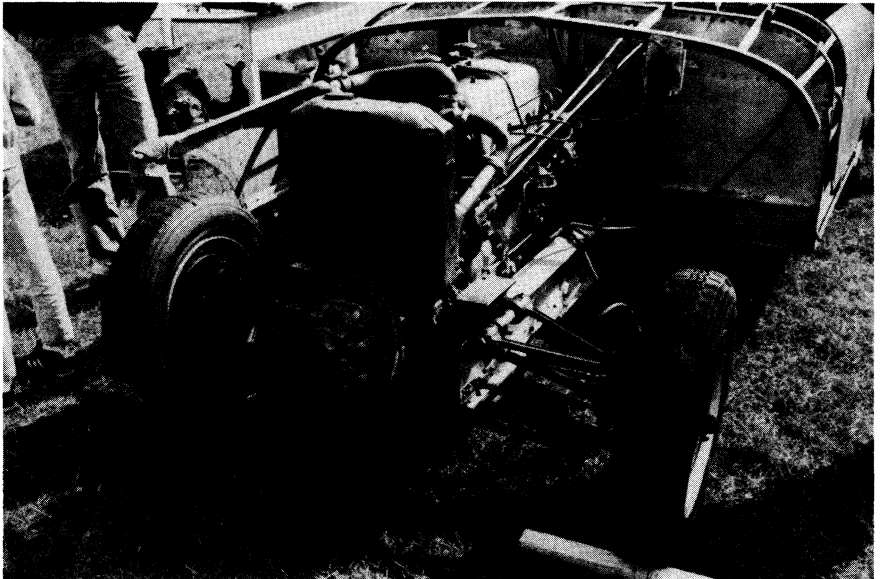
Unten Militarylook 2CV pick-up.





Eine ausgesprochene rarität: 15/6 cabriolet Worblaufen.

Unvollendeter prototyp: rennwagen mit Traction avant mechanik. Leichtmetallchassis und doppelvergaseranlage. Abweichend von Citroën: vorderachse mit doppelten querblattfedern.



KATALYSATOR BLEIFREIES BENZIN UND UNSERE T R A C T I O N ???

Das Waldsterben ist eine nicht mehr wegzudiskutierende Tatsache. Auch wenn das Auto nicht der Hauptübeltäter ist, ist nicht zu verleugnen, dass unsere motorisierten Lieblinge daran beteiligt sind.

Letzthin konnte ich auf einem Auto (es war wenigstens kein Citroën) einen Kleber lesen: "Mein Auto fährt auch ohne Wald". So schön es wäre, dieser Spruch stimmt nicht. Wir brauchen den Wald um mit dem Auto zu fahren: er produziert den Sauerstoff, den wir in unseren Motoren verbrennen. Wer also seine Traktion auch zum 100jährigen im Jahre 2034 fahren möchte, sollte sich über die Umwelt ernsthafte Gedanken machen und nach Möglichkeit etwas unternehmen, dass sie nicht noch ganz zerstört wird.

Es sind in letzter Zeit viele Artikel über Bleifreies Benzin und Katalysatoren erschienen. Leider nehmen diese Berichte nur Bezug auf moderne Fahrzeuge. Ich bin der Sache etwas nachgegangen und wollte wissen, ob ich in meine Traktion

- a) einen Katalysator einbauen kann
- b) bleifreies Benzin tanken kann

a) Es gibt verschiedene Katalysatoren: der wirksamste ist der 3-Weg-Katalysator mit Lambdasonde und Abgasrückführung. Er bedingt fast eine Benzineinspritzung (für die exakte Dosierung des Benzins) und muss genau auf das Fahrzeug abgestimmt sein. Der Umbau für ein Fahrzeug, das nicht auf anderen Märkten (z.B. USA oder Japan) schon mit Katalysator geliefert wird, kommt auf Fr. 6000.- bis 10'000.- zu stehen. Eine Möglichkeit, die für uns Traktionfahrer kaum in Betracht kommt, auch wenn wir einmal von der Originalität absehen.

Ein weniger wirksamer Katalysator kann anstelle des Vorschalldämpfers eingebaut werden. Er reduziert die Schadstoffe um ungefähr die Hälfte. Allerdings hat meine Traktion keinen Vorschalldämpfer, und wenn ich mir denn Wagenboden so betrachte, sehe ich keinen Platz einen solchen einzubauen. Hinten beim Auspufftopf ist zu weit vom Motor entfernt, die Auspuffgase sollten nämlich eine Temperatur von mindestens 300° haben, damit der Katalysator wirksam ist.

Es sind allerdings auch andere Systeme in Entwicklung, die den Schadstoffausstoß verringern sollen: sie arbeiten ohne Katalysator. Versuche laufen schon mit modernen Fahrzeugen, bald soll die erste Traktion damit ausgerüstet werden. Die Montage soll einfach sein, und der Preis ca. Fr. 500.- betragen, bei einer grösseren Serie eher günstiger.

Wir sehen also, dass der Katalysator beim heutigen Stand der Technik für die Traktion nicht zur Diskussion steht. Allerdings möchte ich wärmstens empfehlen, seinen Motor gut einzustellen. Durch gute Verbrennung kann schon viel zum Umweltschutz beigetragen werden.

b) Ein bisschen Benzingeschichte: vor dem Krieg war Blei im Benzin gänzlich unbekannt. Die maximale Oktanzahl betrug 92, war aber nur für hochbelastete Sportmotoren mit Kompressor nötig. Das Normalbenzin hatte zum Teil Oktanzahlen die unter 70 lagen. Nach dem Krieg stieg die Oktanzahl und lag für Normal im Jahre 1956 schon bei ca 75. Anfang der 50er Jahre wurde begonnen, dem Benzin Blei beizumischen. Was bewirkt das Blei im Benzin? Hauptsächlich ist es als Klopfbremse gedacht: mit der Weiterentwicklung der Motoren (höhere Verdichtung) trat zum Teil Hochgeschwindigkeitsklopfen auf. Es betraf vor allem Sportmotoren (z.B. Mercedes 300SL). Bis zu einer Verdichtung von 8:1 traten keine Probleme auf. Was sagen uns diese Tatsachen in bezug auf unsere Tractions? Betrachten wir vorerst einmal die Entwicklung der Motoren:

Die ersten 7CV hatten eine Verdichtung von 5,7:1.

Später wurde mit der Vergrößerung des Hubraums auch die Verdichtung auf 5,9:1 bis 6,2:1 angehoben.

Die ersten Iler waren 5,9:1 verdichtet. Mit der Einführung des Perfo-Motors wurde die Verdichtung auf 6,2:1 angehoben und bis Februar 1950 beibehalten. Von 1950 bis Mai 1955 waren die Motoren 6,5:1 verdichtet. Der 11D-Motor von 1955 bis Produktionsende hatte eine Verdichtung von 6,8:1.

Die 15/6 war bis 1949 6,2:1 verdichtet, später bis Produktionsende 6,5:1.

Alle Traction-Motoren wurden entwickelt, bevor Blei im Benzin überhaupt bekannt war. Kein Typ drehte höher als 4000 Touren.

Es sind daher alle Bedingungen gegeben, die Motoren bleifrei zu fahren. Im Moment ist der bleifreie Kraftstoff noch Teurer als das verbleite Benzin. Es sind aber Bestrebungen im Gange, das bleifreie Normal ca 2-3 Rappen billiger als das verbleite zu verkaufen. Wir müssen uns allerdings bewusst sein, dass das Abgas nur kein Blei enthält, alle anderen Schadstoffe gehen immer noch in die Luft. Ohne Blei ist allerdings schon etwas gewonnen.

Ich möchte das bleifreie Fahren nicht empfehlen, ohne meine eigenen positiven Erfahrungen zu schildern: Der Wagen ist eine 1936er Normale. Ich bin den ganzen Sommer ausschliesslich bleifrei gefahren. Einige Club-Mitglieder haben mich mit Schwierigkeiten am Strassenrand oder auf dem Hänger gesehen. Auch ich hatte die Befürchtung, dass ein Zusammenhang mit dem Benzin bestand. Bei Demontage des Zylinderkopfs zeigte sich allerdings, dass 2 Auslassventile total ausgebrannt waren. Ebenfalls hatte sich der Zündverteiler mit Fett zugestopft. Seit dieser Reparatur hat sich bei 11,5 bis 12 Liter/100km eingependelt. Ich betrachte dies als guten Wert für eine Normale mit dem alten Horizontalvergaser. Zudem befehle ich mich nicht einer schoneneden Fahrweise und liebe Passfahrten über alles. Ich werde weiterhin mit dem Auto bleifrei fahren (ich habe neben der Traction kein zweites) und im Alltag wenn irgendwie möglich und vertretbar die öffentlichen Verkehrsmittel berücksichtigen.

AR

ABGASENTGIFTUNG

In der Bundesrepublik Deutschland sind zur Zeit zwei Abgas-Entgiftungsgeräte für den nachträglichen Einbau auf dem Markt erhältlich: "Spin Harmonizer" und "Baur Plasma-Zündung".

Vertrieben werden die beiden Geräte von "MIT", ausgeschrieben gibt das die klangvolle Firmenbezeichnung "Management Interessengemeinschaft für Tachyonen-Feld-Energie. Laut Vertriebsfirma schaffen die beiden Geräte zusammen eingebaut, soviel Schadstoffe weg, wie ein Katalysator: nämlich 90%. Nebenbei spart man noch ungefähr 10 bis 25% Benzin. Der Verkaufspreis beträgt ca DM 600.-, plus Einbaukosten von ca DM 90.-.

Ein vom TÜV-Köln (Technischer Überwachungsverein, entspricht unseren Strassenverkehrsämtern) getester Audi 80, der mit diesen Geräten ausgerüstet war, lief mit oder ohne die beiden Wundergeräte, genau gleich umweltfreundlich. Der Benzinverbrauch blieb auch so, wie er halt bei einem Audi 80 ist.

Einer der Prüfingenieure meinte: Zwei Geräte, die jedes für sich wirkungslos sind, können auch zusammen nichts bringen. Denn null mal null bleibt null.

Wer Geld sparen will, kauft sich keines der beiden Geräte. Sie bringen schon etwas, ein gutes Einkommen für die Vertriebsfirma; Der Materialwert pro Gerät soll etwa DM 10.- betragen.

Die beiden oben erwähnten Geräte haben keinen Zusammenhang, mit dem erwähnten Gerät im vorhergehenden Artikel. Auch über dieses Gerät werden wir zum gegebenen Zeitpunkt informieren.

af

MITGLIEDER STELLEN SICH VOR

Ich stelle mir vor, dass sich unter diesem Titel neue und alte Mitglieder in Wort und Bild selber vorstellen. Z.B. wie man ausgerechnet zu einer Traction kam, was man mit ihr und dank ihr alles erlebt hat, was man selber so macht, etc, und noch ein oder mehrere Bilder von sich, mit oder ohne Traction, Frau, Freundin, Hund, Katze usw beifügt. Der Anfang ist gemacht. Wer macht weiter? Es werden auch handschriftliche Geschichten angenommen.

af

AUTOBAHN - VIGNETTE

Wie mir aus gewöhnlich miserabel unterrichteten kreisen mitgeteilt wurde, ist leider der geheimste aller geheimen pläne des Citroën Traction Avant Club Schweiz an das Eidgenössische Verkehrs Departement verraten worden.

Gemäss diesem plan wollte der CTAC vorstand den fahrzeugbestand seiner mitglieder bereinigen:

Erstens sollte ein genauer Traction typen bestand aufgenommen werden.

Zweitens sollten dann diejenigen die mehrere Tractions besitzen, an den runden tisch beordert werden, mit der absicht verschiedene Tractions gegeneinander auszutauschen. So das einer z.b. nur noch Légères in seiner sammlung hat. Der grund dieser aktion? Die front-scheibe!

Wenn jemand z.b. nur noch Légères besitzt, hat er zwangsläufig bei allen fahrzeugen die gleiche frontscheibengrösse. Er braucht dann nur noch eine vignette zu kaufen und kann trotzdem mit jedem fahrzeug die autobahn benutzen, natürlich nicht gleichzeitig, aber das ist ja so oder so unmöglich. Also, er kauft sich beim örtlichen vignetten-grossverteiler einen amtlich anerkannten kleber und pappt diesen gemäss pappanleitung auf der rückseite an die frontscheibe eines seiner fahrzeuge. An welches ist egal, es braucht nicht einmal ein fahrtüchtiges zu sein. Wenn er dann einmal auf den gedanken kommt, mit einer seiner Légères ein schweizerisches autobahnteilstück zu benutzen, montiert er einfach die frontscheibe an das betreffende fahrzeug. Damit das ummontieren nicht soviel zeit beansprucht, und womöglich mit dem bruch der nicht teilkaskoversicherten scheibe endet, gibt der CTAC seine zur patentanmeldung vorgesehenen frontscheiben-schnellwechselhalter (funktioniert ähnlich wie die allseits bekannten wechselnummernhalter) zum selbstkostenpreis ab.

Aber eben, durch den schändlichen verrat eines bereits durch geheimbeschluss gemäss statuten geschassten mitglieders, viel der ganze plan in's wasser. Eigentlich schade um die immensen entwicklungs-kosten für den frontscheiben-schnellwechselhalter. Böse zungen behaupten, dass sei der wahre grund für die erhöhung des jahresbeitrages. Damit ist aber noch nicht genug! Wie aus der gleichen quelle weiter zu erfahren war, holt das Bundeshaus zu einem fürchterlichen gegenslag aus. Es soll unverzüglich ein vignetten-krisenstab einberufen worden sein, der denn gesamtschweizerischen motor-fahrzeugbestand auf typengleiche frontscheiben analysiert, um evt. anderen, ähnlichen verwerflichen plänen, einen riegel vorzuschieben. Der abschlussbericht soll dem Gesamtbundesrat bis zum 16. märz vorgelegt werden. In den darauffolgenden 14 tagen sollen dann über die Strassenverkehrsämter alle betreffenden fahrzeugeigentümer persönlich angeschrieben werden. Diese haben dann am 1.4.1985 bei ihrem zuständigen Strassenverkehrsamt vorzufahren, wo sie eine fälschung- und austauschsichere schweizerische autobahn-vignette verpasst bekommen. Diese vignette ist ca 250 mm hoch, 200 mm breit und aus 1.758 mm dickem chromstahlblech (18/8) gefertigt. Die von der norm abweichende blechdicke wurde speziell für diesen zweck entwickelt, so dass kein bastler im hinterhof die tafel nachfertigen kann. Da blechdicke plus beschichtungsstärke den kontrollorganen bekannt sind, ist es für diese ein leichtes das jeweils mit einer elektronischen flüssigquarزشublehre nachzuprüfen. Das vignettensujet ist mit leuchtfarbe aufgespritzt, so dass allfälligen nächtlichen kontrollen problemlos als solche zu erkennen ist. Die jährliche erneuerung muss jeweils am 1.4. durch das Strassenverkehrsamt vorgenommen werden, und zwar soll der einfachheit halber nur die

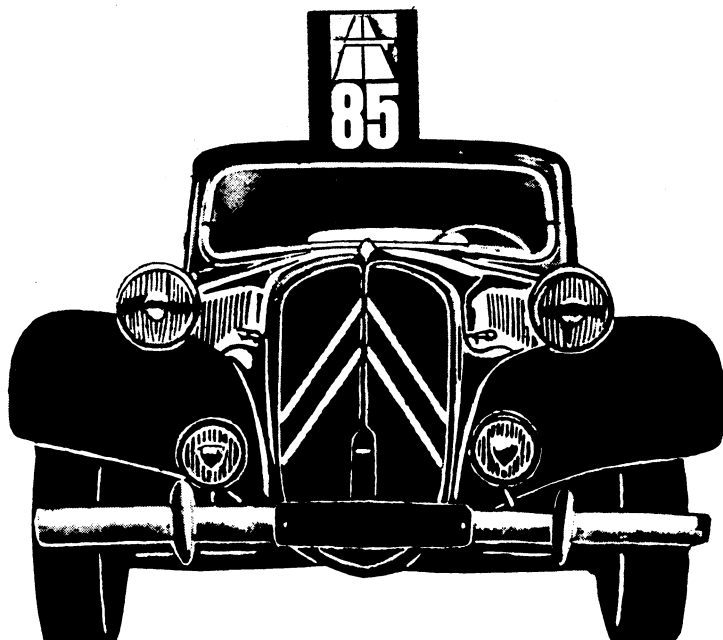
jahreszahl neu aufgespritzt werden. Dies geschieht mit einer schablone und dauert nur ca 60 min. (Staatsbetrieb).

Beinahe ging es vergessen - sie wollen doch sicher noch wissen, warum diese vignette austauschsicher ist: Sie wird über der frontscheibe am beginn der dachpartie über der fahrzeugmittellinie, mit der front in fahrtrichtung, aufgeschweisst. Für die lackausbesserung ist der fahrzeughalter zuständig, man wolle jedoch grösstmögliche sorgfalt walten lassen.

Altfahrzeuge für die ausbildung des ausführenden personals können ab sofort während der üblichen öffnungszeit - man bittet die pausenzeiten zu respektieren, bei der eingangskontrolle abgegeben werden.

PS Die provisorisch ausgearbeiteten ausführungsrichtlinien für montage, erneuerung etc, umfassen z.z. ca 2893 seiten. Konstruktive kritik wird unter umständen im üblichen rahmen berücksichtigt.

MI



Bei Bollmann klingelt das telefon. Da seine frau mit dem lange unterwegs ist, nimmt er den telefonhörer nur schweren herzens ab.

"Hier ist die reparaturwerkstatt Zieh und Dröhn. Soeben hat ihre frau den larme eingeliefert, und wir möchten nun erst einmal fragen, wer..."

"Schon gut", stöhnt Herr Bollmann, "ich komme für die autoreparatur auf."

"Das meinen wir nicht", sagt die stimme am telefon. "Wir möchten erst mal wissen, wer die reparatur unserer werkstatt bezahlt."

Vorbemerkung: Inserate bitte druckfertig liefern, sonst muss ein zuschlag verrechnet werden.

- Unter der rubrik "kleinanzeigen" können mitglieder des CTAC und befreundete clubs im gegenrecht kaufgesuche, angebote, mitteilungen etc gratis abdrucken lassen. Um der redaktion die arbeit etwas zu erleichtern, möchten wir bitten, wenn möglich maschinengeschriebene texte einzusenden.
- Unter der rubrik "inserate" werden gewerbliche inserate gegen einen unkostenbeitrag abgedruckt. Inserate können 1/1, 1/2 oder 1/3 seite gross sein, sie kosten entsprechen ihrer grösse fr. 60.-, fr. 30.- bzw. fr. 20.-. Für fotografische repros muss ein dementsprechender zuschlag erhoben werden.

Inserate und kleinanzeigen sind an die club-adresse zu richten.

ERHAELTLICH BEIM CTAC :

- * Ansteckknöpfe "Traction avant" ø 6cm, stk fr. 3,- plus versand.
- * Universaltassen, weiss, mit clubemblem, stk fr. 7.50 plus versand.

Solange der vorrat reicht erhalten sie beim CTAC die club-mitteilungen der jahre 84,83,82,81,80,79 und 78 mit vielen interessanten beiträgen. Z.b. Traction briefmarken, technischen berichten, literatur hinweisen, treffen berichten, etc etc. Preis pro nummer fr. 3.- plus versand. Bestellungen sind an die club-adresse zu richten.

Inserate werden nach den angaben des inserenten verfasst.

Zu verkaufen: Citroën GSA Pallas, 6.1981, 51'500 km, blau metallisiert, schiebedach, Bosch-autoalarm, neue batterie, je 4 sommer- und winterräder, geprüft 5.1984, unfallfrei. Preis: fr. 6'500.-.
Wolfgang Eisenring, Stockenstr. 13, 9445 Rebstein, tel. 071-77 29 22.

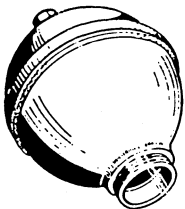
Zu verkaufen: Reparaturhandbuch und betriebsanleitung auf deutsch für légère und large. Reparaturhandbuch und ersatzteilkatalog 15/6 auf französisch. Ersatzteilkatalog légère/large französisch. Armin Frick, Dorfstr. 39, 8912 Obfelden, tel. 01-761 15 95.

Zu verkaufen: 4 radial reifen 165-400, aufgummiert. 1 auspufftopf 4 zyl. neu. 1 anlasser HY 6 volt, revidiert. 1 getriebe 4 zyl. occ. 1 zyl. kopf 4 zyl. occ. Auskunft: Tel. 061-38 70 76, ab 17.00 uhr.

FRICK TRACTION - AVANT AG

Dorfstr. 39 8912 Obfelden T. 01-761 15 95

FEDERKUGELSERVICE



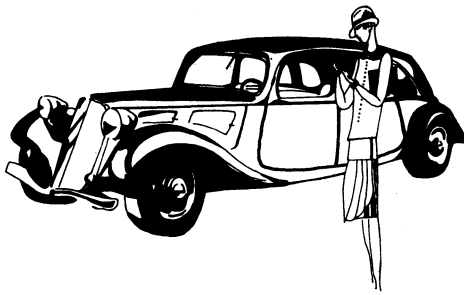
Wir prüfen und füllen alle federkugeln, druckspeicherkugeln, bremsdruckspeicherkugeln der Citroëntypen 15/6H, DS/ID 19, DS/ID 21/23, D-mo-delle, SM, GS, CX und BX. Sie können uns ihre kugeln per post schicken, wir prüfen und füllen sie und retournieren sie ihnen unverzüglich.



Wegen seiner farbkombi-
position, beige/schwarz,
am meisten bewunderten
fahrzeuge am ICCCR. Foto:
Um-
schlagseite vom journal des
Traction Owners Club.







FRICK TRACTION - AVANT AG
REPARATUREN & ERSATZTEILE

Dorfstr. 39 8912 Obfelden T. 01-761 15 95 p

Stosddämpfer.

Auspuffanlagen.

Neue, und revidierte, obere und untere querlenkerwellen für légère und large.

Neue radkappen für alle modelle.

Neue radkappenschrauben für alle modelle.

Türschwellen- und bodenreparaturbleche.

Neue batteriekästen, heizungsrohre und heckabschlussbleche.

Polyester-kotflügel für légère, large und 15/6 auf bestellung.

Sämtliche gummitteile für den Traction.

Handbrems- und kupplungsseile.

Bremsleitungen, haupt- und radbremszylinder, bremsschläuche.

Sämtliche lager für getriebe, kupplung, vorder- und hinterachse.

Silentblockrevision für vorder- und hinterachse.

Hydraulikflüssigkeit LHS 2 für DS und ID.

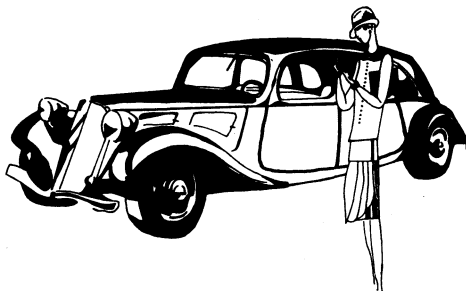
Deutsches reparatur-handbuch für den 15/6 in vorbereitung. Interessenten sollen
sollen sich bitte melden.

T R A C T I O N trampiauto für die kleinen und kleingebliebenen, bis 3 jahre.

Spezialwerkzeuge für vorderachse und lenkung auf bestellung.

Getriebe-, vorderachs-, lenkung-, motorrevision und allgemeine unterhaltsarbeiten,
rostreparaturen, elektrische arbeiten.

Antriebswellen und kupplungen im austausch.



ihr einfamilienhaus
ihren umbau
ihren innenausbau
ihre renovation
ihr traumschloss



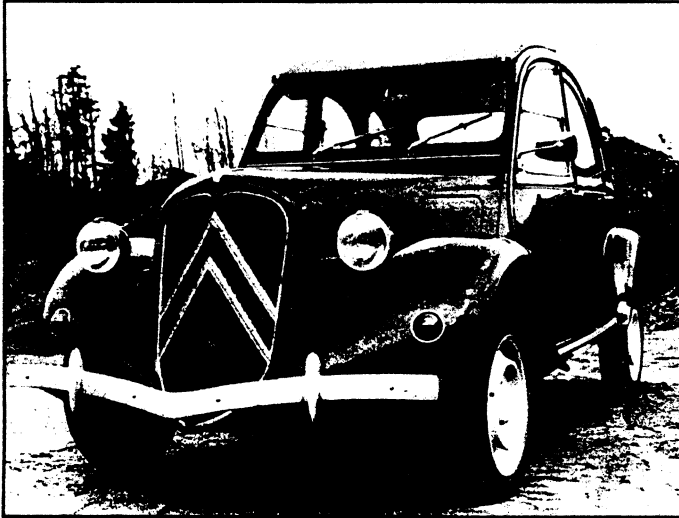
plant und realisiert ihnen:
beat scheidegger architekt htl
brückfeldstr. 36 3012 bern
tel. 031 24 12 62

Der Döschwo im Traction-Look

Pierre Boulanger, der neue Direktor von Citroën, trat 1935 mit dem Traction Avant ein reiches Erbe an. Trotzdem begnügte er sich nicht damit, auf den Lorbeeren von André Citroën auszuruhen, sondern begann sogleich eigene Ideen zu verwirklichen. Er befahl den Technikern, einen Regenschirm auf vier Rädern zu bauen, dessen Aussehen keine Rolle spiele. So entstand die kleine Schwester der Légères und Larges, la toute petit voiture, später in 2CV umbenannt.

Was diese Geschichte in unserer Clubzeitung soll? Ganz einfach! Alle diejenigen, die dereinst einmal aus Finanz- oder Ersatzteilgründen keine Traction mehr fahren können, sich aber doch nicht von ihrem Charme lösen können, haben immer noch die Möglichkeit des stufenweisen Abstiegs. Damit sie nicht ganz auf die geliebte Kühlerhaube, die schönen Kotflügel und das wunderschöne Redli-Heck verzichten müssen, können sie einen 2CV erstehen und diesen mit dem auf dem Markt erhältlichen Umbausatz auf Légère umrüsten. Vielleicht vermag das den Schmerz einwenig zu lindern ...

Res Diem



Es genügt nicht, keine Ideen zu haben, man muss auch unfähig genug sein, sie durchzusetzen.

Jumsey

Der vorliegende Beitrag ist an diejenigen Mitglieder gerichtet, die noch nicht Besitzer einer Traction sind, die sich aber mit dem Gedanken tragen, sich eine zu kaufen.

JETZT KAUFEN SICH MIR EINE "TRACTION" !

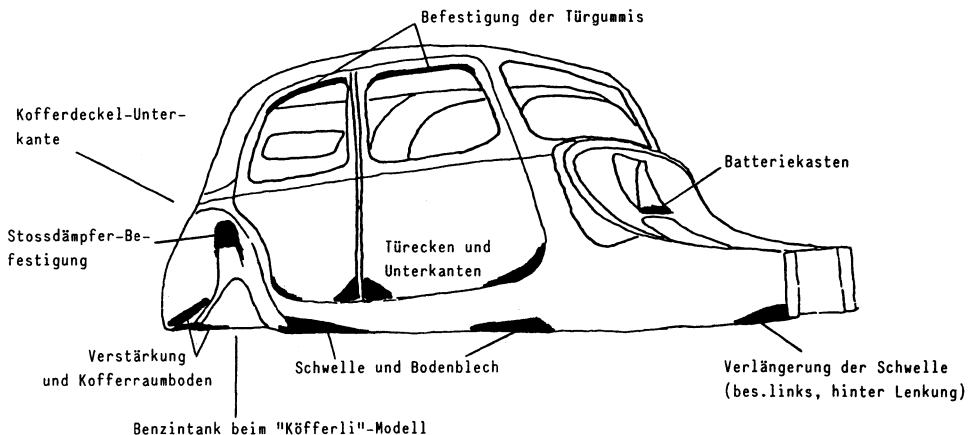
Es ist natürlich nicht einfach, eine Anleitung zum Kauf eines solchen Wagens zu geben. Ich will es kurz versuchen:

- Wenn immer möglich sollte man ein erfahrenes Club-Mitglied mitnehmen (Garagist, guter Bastler, oder sonstiger Kenner der "Traction".)
- Wagen dieser Art findet man noch recht häufig. Praktisch alle mechanischen Teile sind bei Clubs oder Spezialisten erhältlich. Da die Restauration eines Wagens schlussendlich nur eine Frage der Finanzen ist, ist Vorsicht in jedem Falle angebracht, da "Schwarten" leider nicht selten sind. Technisches Verständnis, Handgeschick und der Wille, etwas selber zu machen, sind unbedingt von Nöten, da sonst die Kosten ins Unermessliche steigen können.
- Informiere Dich gründlich, bevor Du überhaupt ein Kaufobjekt anschaust: Viele Wagen werden als "Légère" angeboten, weil unsere Wagen vom Volksmund so genannt werden. An Club-Treffen kann man sich im Massstab 1:1 von den Unterschieden der Modelle überzeugen. Versuche, vor dem Kauf einen Wagen des gleichen Jahrganges im Originalzustand anzusehen, um allfällige Veränderungen erkennen zu können.
- Achte auf die bekannten Roststellen (siehe Skizze). Zusätzlich zu den eingezeichneten Positionen ist Rost üblich an den Kotflügelkanten sowie am Heckabschlussblech. Abtasten mit der Hand (Temperaturunterschiede) oder mit einem kleinen Magnet können oft Stellen mit Polyester, Gips, Beton oder was sonst noch zur "Reparatur" verwendet werden kann, anzeigen.
- Unrestaurierte Wagen kommen schlussendlich oft billiger als zusammengeklebte Neulackierungen, da sie weniger verbergen.
- Achte auf das Spiel der Vorderradaufhängung. (Wagen aufbocken!) Uebermässiges Spiel in Lenkung, Achsschenkel und Trapezen kann Dich bis 3000.- kosten.
- Kreuzgelenke und Getriebe sind eine weitere Schwachstelle. Achte auf Klappergeräusche (besonders in engen Kurven) und Singen. Die Welle, an der die Kurbel angesetzt wird, sollte kein Spiel haben.
- Falls Du den Wagen importieren willst, musst Du mit Zoll und Wust von ca. 1200.- bis 1500.- Fr. rechnen.

Die einzelnen Typen:

- Vorkriegswagen (ohne 15-er) haben eine Motorhaube mit zwei Klappen und an der Einfassung des Heckfensters aussen eine feine Rille eingekantet.
- Wagen vor 1952 haben das Reserverad aussen aufgesetzt und die Scheibenwischer über der Windschutzscheibe montiert (=Rädli-Modell).
- Wagen nach 1952 haben den grossen Kofferdeckel und Scheibenwischer von unten (=Köfflerli-Modell).
- 7 (1303ccm), 9 (1628ccm) (Nur Vorkrieg) sind lahm, aber rar.
- 11 (1911ccm) sind billiger im Unterhalt und Verbrauch, dafür weniger "besonders".
- 15 (2867ccm), 6-Zylinder-Modell, sind teurer im Unterhalt und in Sachen Ersatzteilen. Nicht zu Unrecht tragen sie jedoch den Namen "La Reine de la Route".
- 11BL ("Légère") sind, wie der Name sagt, leichter, schmaler, schneller und, wie ich finde, hübscher.
- 11B ("Large", auch als 11N "Normale") sind schwer, träge, plump. Dafür ist durch die grössere Breite der Motor leichter zugänglich und somit reparaturfreundlicher. Sie bieten einen ca. 12cm breiteren und 15cm längeren Innenraum als die "Légère"-Modelle.

- "Familiale" und "Commerciale" sind gleich breit wie die "Large" und 15/6-Modelle, aber mit noch grösserem Radstand. Dementsprechend sind sie noch schwerer und träger, dafür bieten sie ein unerschöpfliches Platzangebot. 6-Zylinder-Familiales wurden nur sehr wenige gebaut, 6-Zylinder-Commerciales meines Wissens keine.
- Vorkriegs-Commerciales haben eine zweigeteilte Heckklappe. Sie sind rar und meistens zusammengeritten (Ueberlastung während des Krieges).
- Cabrios und Coupés (von Citroën oder anderen Carrosseriefirmen gebaut) sind rar und teuer. Cabrios sind häufig verrostet (undichte Dächer). Dafür sind gute Cabrios und Coupés eine echte Kapitalanlage.
- Fahrzeuge aus englischer Produktion (von "Slough") sind rechtsgelenkt. Sie besitzen zum Teil Holzarmaturen und Lederpolster. Viele sind mit einem Stahlschiebedach ausgerüstet. Im Gegensatz zu den französischen Geschwistern verfügen sie über 12Volt-Lichtanlagen. Schon ab 1939 (6-Zylinder) sind die Scheibenwischer unten montiert.
- Problemstellen in Bezug auf Rost:



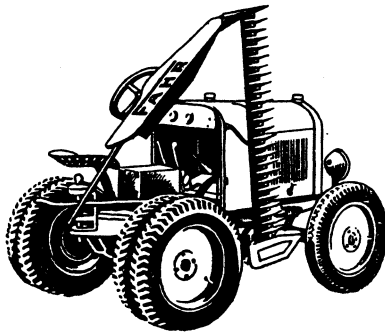
- Allgemein kann wohl gesagt werden, dass sich Reparaturen an der Mechanik weniger auf das Porte-Monnaie auswirken als eine rostige Karrosserie: Manch einer ist fähig, etwas zu "schräubern", aber perfekt ein Blech einzusetzen, ist nicht jedermanns Sache.

Ich hoffe, dass ich mit den obigen Angaben niemanden erschreckt habe. Leider unterschätzt man die Arbeit und die Kosten meistens. Trotzdem ist es auch heute noch möglich, für weniger als Fr. 10'000.- ein passables und für Fr. 15'000.- bis 18'000.- ein gutes und schönes Auto zu bekommen. 15/6 werden ca. 3000.- bis 4000.- höher gehandelt. Auch wenn die Nachfrage - und damit verbunden der Preis - zur Zeit leicht steigt, können unsere Autos nur in Ausnahmefällen als Kapitalanlage betrachtet werden. Diverse Nebenkosten (Garage, Werkzeug, Versicherungen, Autobahnvignette) dürfen nicht vergessen werden. Wer über keine praktische Hände verfügt, sollte wenigstens ein dickes Bankkonto zur Verfügung haben. Wem beides fehlt, wird der Wagen nach kurzer Zeit verleiden.

Aber trotzdem: **SCHÖN SIND SIE DOCH !**

Die Wagen sind geeignet für lange Fahrten, für Ferienreisen etc. Im Allgemeinen sind sie zuverlässig und, was besonders wichtig ist: Sie sind im heutigen Strassenverkehr durchaus zu gebrauchen, man ist damit kein Verkehrshindernis. In Sachen Strassenlage und Fahrkomfort brauchen sie den Vergleich mit modernen Autos nicht zu scheuen. Und Spass macht es auch, an ihnen herumzubasteln - sofern dies nicht im strömenden Regen stattfinden muss...

R.R. Traction
alias D. Eberli



Traktor Citroën

Neukonstruktion unter Verwendung des bekannten, sparsamsten Citroën-Motors der leistungsfähigsten europäischen Fabrik Citroën (Paris)

Motor: 4-Zylinder-Bohrung 68 mm, Hub 100 mm 7,4 Steuer Ps.
Tourenzahl maximal 2500, normal 1600 Touren

Geschwindigkeiten bei 1600 Touren: 1. Gang 2,5 km
2. " 8 "
3. " 14—20 "

Größte Breite	1,53 m	Achsabstand	1,42 m
Gesamtlänge	2,32 m	Riemenscheibe	0,10 m

Ausrüstung:

Anhängevorrichtung 3-stufig

Zwei von einander unabhängige Bremsen (Fuß- und Handbremse)

Luftbereifung, hinten Zwillingstollenreifen 14 x 45

Elektrisches Licht, Horn und Anlasser mit 6 Volt Batterie

Mähapparat: Schnittbalken 1,5 m

Notwendiges Werkzeug

Gewicht des kompl. ausgerüsteten Traktors 980 kg

Garantie 6 Monate

Preis **Fr. 4000.—**

Der Ritzelantrieb und sämtliche Gußteile sind Schweizerfabrikat nach eigenen Modellen. Zwei Fabrikniederlagen in der Schweiz gewährleisten prompte Lieferung aller Ersatzteile.

Unverbindliche Besichtigung und Probefahrt bei

Hans Müller, Autogarage, Romanshorn

Vertreter der Automobile Citroën (Paris)

De Paris à Bordeaux avec la 15

Six cylindres

de Marc CHAUVIERRE.



Pont de Saint-Cloud, neun Uhr abends. Am Steuer eines Citroën 15/6 beuge ich mich auf die Strasse nach Bordeaux. Ich kenne diese Strecke gut. Nachts ist sie eine der schnellsten Frankreichs.

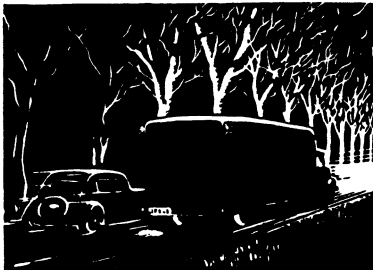
Vorbei an Versailles, dann Rambouillet. Die Lastwagen sind zahlreich und gestalten die Fahrt schwierig. Ich habe wenig Gelegenheiten, das Maximum des Wagens zu nutzen. Ablis, Chartres.



Nach Chartres geht es besser. Ich schätze die Wendigkeit und die Ruhe des "15". Städte und Dörfer, die Gewohnheit, ziemliche Distanzen zwischen der einen und anderen zurückzulegen, ziehen diese Nacht in einem ungewöhnlichen Tempo vorbei. Bereits Châteaudun, Cloyes, Vendôme, Châteaurenault.

Tours selbst ist schnell durchquert und nach Montbazon benutze ich die gute Strasse, die nach Châtellerault und Poitiers führt. Ich habe noch 200 Kilometer vor mir. Es ist umsichtig, noch Benzin nachzufüllen; ich mache mich

auf die Suche nach einer Tankstelle, die aber unglücklicherweise nicht leicht zu finden ist. Merkwürdigerweise befindet sich keine offene Tankstelle an der Strasse nach Bordeaux und ich muss in das Stadtzentrum, um eine offene Station zu finden.



Die "15" steigt behutsam die steilen Abhänge der Stadt empor. Die Uhr des Rathauses zeigt 20 Minuten nach zwölf Uhr an. Es ist leicht später als ich gedacht habe.

Ich kehre auf meine alte Strecke um Viertel vor Eins zurück; 35 Minuten habe ich verloren.

Flüssiger Verkehr bis Angoulême. Weniger gut jedoch von Angoulême nach Bordeaux; oft nach Cagnac geht es langsamer, dort, wo die Strassen mehr befahren und kurvig sind. Einige Kilometer vor meinem Ziel treffe ich auf meinen ersten geschlossenen Bahnübergang, der mich etwas mehr als zwei Minuten aufhält. Beinahe schon erwarte ich, in Bordeaux anzukommen, als ich an die zweite geschlossene Bahn-schranke treffe. Diese Stelle nehme ich als Endpunkt meiner Fahrt. Es ist noch nicht drei Uhr morgens und ich muss feststellen, dass ich nicht einmal besonders müde bin.



Einige Stunden später fasse ich meine Reise zusammen:

Von Paris nach Chartres, Durchschnittsgeschwindigkeit 90 km/h; von Chartres nach Tours 100 km/h; von Tours nach Poitiers 105 km/h; von Poitiers nach Angoulême 109 km/h; von Angoulême nach Bordeaux 97 km/h. Durchschnittsgeschwindigkeit von der Pont de Saint-Cloud bis zum Stadtrand von Bordeaux bei einer Strecke von 542 km : 102 km/h.



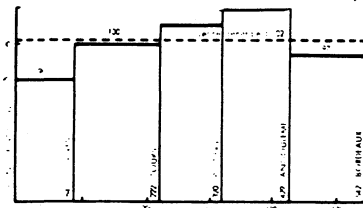
Eines muss man feststellen: ich fuhr durchschnittlich mehr als 100 km/h. Das ist etwas anderes wie ein Durchschnitt von 92 oder 95 km/h !

Meine Spitzengeschwindigkeit betrug an mehreren Stellen mehr als 132 km/h. Uebrigens, ich habe vor der Reise 200 Meter bei 90 km/h als Kontrolle gestoppt. Die Beschleunigung ist ausgezeichnet und man bemerkt, dass es sich bei diesem 3-Gang-Fahrzeug um ein Auto handelt, bei dem sich der 2. und 3. Gang nahe zusammenliegen. Die Bremsen sind sehr progressiv.



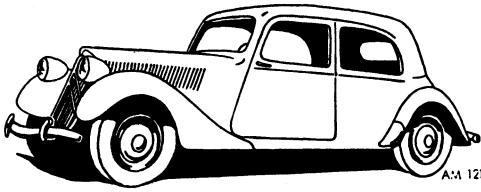
Man muss auch hinzufügen, dass die Citroën 15/6 bei hohen Geschwindigkeiten ein sicheres Fahrverhalten hat. Das ist eine typisch französische Qualität, die man bei dem von mir getesteten Citroën in höchstem Mass bewiesen bekommt.

Benzin-Verbrauch: normal fahrend, ohne speziell zu sparen: ca. 15 l bei 85 km/h.



Was kann man sonst noch über die Citroën 15/6 sagen? Das ist ein Fahrzeug, das seine Leistung bringt, wie ich es beschrieben habe, nicht wie ein Sportwagen, aber wie ein komfortables, leises, weiches, bewundernswertes Auto, das gleich gut mit 10 wie mit 130 km/h fährt.

(Collection Auto Archives No. 5, Citroën T. A. 1934 bis 1957, Katalog von Citroën 1946, aus dem Französischen von W. Eisenring, Rebstein.)



Citroën 11 légère 1950-52

A-M 121

MOTORDATEN	Einstell-Daten																					
<p>Zylinderzahl 4 in Linie Bohrung / Hub 78 / 100 mm Hubraum 1911 cm³ PS / Drehzahl 56 / 4000 T Steuer-PS (Schweiz) 9,73 Verdichtung 6,5 : 1 Max. Drehmoment 12,17 mkg / 2000</p> <p>Motorbauart</p> <p>Hängende Ventile mit Stoßstange und Kipphebel, seitliche Nockenwelle (Kette), Siebölfilter, mech. Benzinpumpe, Luftfilter, Wasserkühlung (Pumpe).</p>	<p>Zündkerzen Marchal 35 / 36 Elektrodenabstand 0,4-0,5 mm Unterbrecherabstand 0,40 mm Zündzeitpunkt 12° vor ob. TP. = 1,38 mm K'weg Zündfolge 1-3-4-2</p> <p>Steuerzeiten</p> <p>Einlaßventil öffnet 3° vor ob. TP.= 0,1 mm schließt 45° nach u. TP.=88,7 mm Auslaßventil öffnet 45° vor u. TP.=88,7 mm schließt 11° nach ob. TP.= 1,2 mm</p> <p>Ventilspiel zur Einstellung</p> <p>Einlaß 0,34 mm Auslaß 0,41 mm</p> <p>Ventilspiel (Betrieb)</p> <p>Einlaß (warm) 0,15 mm Auslaß (warm) 0,20 mm</p>																					
KRAFTÜBERTRAGUNG	LENKUNGS-GEOMETRIE																					
<p>Frontantrieb, Einplatten-Trockenkupplung, 3-Gang-Getriebe ohne direkten Gang, 2. und 3. Gang synchronisiert, Schalthebel am Armaturenbrett, Antriebswellen mit Kardangelenken, einfaches Gelenk am Getriebe, Doppelgelenk am Rad, spiralverzahnter Achsantrieb.</p> <p>Achsuntersetzung 3,44 : 1</p> <p>Untersetzungsverhältnisse</p> <p>1. Gang 13,1 : 1 3. Gang 4,3 : 1 2. Gang 7,3 : 1</p>	<p>Vorspur 0-2 mm (vorn weiter) Radsturz 1° 30' Nachlauf 1° 30' ± 30'</p> <p>Neugröße 165x400 Neudruck vorn / hinten 1,2 / 1,4 Atm.</p>																					
FAHRGESTELL, AUFHÄNGUNG	ALLGEMEINE ANGABEN																					
<p>Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung mit Längstorsionsstabfedern, hinten Kreuzprofil-Starrachse mit Längslenkern und Quertorsionsstabfedern, Teleskopstoßdämpfer, hydr. Lockheed-Bremse, mech. Handbremse auf Hinterräder, Zahnstangenlenkung.</p>	<p>Fassungsvermögen</p> <p>Ölgehäuse 4 Liter Getriebe 2 Liter Kühlsystem 7,5 Liter Benzintank 45 Liter</p> <p>Vergaser</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">Solex 32</td> <td style="text-align: center;">Zenith</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">P81C</td> <td style="text-align: center;">23 IN</td> </tr> <tr> <td>Lufttrichter</td> <td style="text-align: center;">26</td> <td style="text-align: center;">27</td> </tr> <tr> <td>Hauptdüse</td> <td style="text-align: center;">135</td> <td style="text-align: center;">135</td> </tr> <tr> <td>Bremsluft</td> <td style="text-align: center;">190</td> <td style="text-align: center;">150</td> </tr> <tr> <td>Leerlauf</td> <td style="text-align: center;">50</td> <td style="text-align: center;">50</td> </tr> <tr> <td>Luft</td> <td style="text-align: center;">140</td> <td style="text-align: center;">140</td> </tr> </table>		Solex 32	Zenith		P81C	23 IN	Lufttrichter	26	27	Hauptdüse	135	135	Bremsluft	190	150	Leerlauf	50	50	Luft	140	140
	Solex 32	Zenith																				
	P81C	23 IN																				
Lufttrichter	26	27																				
Hauptdüse	135	135																				
Bremsluft	190	150																				
Leerlauf	50	50																				
Luft	140	140																				

MACH' MEHR AUS DEINER GARAGE !

2. KIPPBÜHNE

oder "Zwei Tractions auf 7.9m"

Es ist tatsächlich ohne allzugrossen Aufwand möglich, (zum Beispiel) zwei "Légères" in einer 7.9m langen Garage *ohne Fahrkünste der Ehefrau* zu parkieren.

Mit einer Kippbühne wird das Heck des einen Wagens soweit angehoben, dass wir mit dem zweiten ein Stück weit darunter fahren können.

Die folgende Materialliste versteht sich für "Légère"-Modelle. Für "Large", "Six", etc. müssen die Längen angepasst und für das grössere Gewicht entsprechend dimensioniert werden.

Material:

- Winkleisen: Kantenlänge 6cm, Dicke 1cm, 4 Stück ca. 90cm länger als der Radstand des Wagens, eingesägt bei 10cm und bei 40cm. 2 Stück 1x10x10cm, 10lang.
- Flacheisen: 4 Stück 1x3cm, 80cm lang. 2 Stück 30cm lang.
- U-Profile: 2 Stück, Kantenlänge ca. 5cm, ca. 1.60m lang (je nach Spurweite des Wagens).
- Bretter: für die Fahrspuren 40cm kürzer als die langen Winkleisen, ca. 30cm breit, 5cm dick, 2 Stück.
2 Stück gleich wie oben, 2.5m lang, 2 Stück 10cm lang.
- Balken: 18 Stück 10x10x50cm
- Unterstellböcke 2 Stück zur Entlastung und Sicherung

Nachdem das Fahrzeug vermessen und das Material besorgt worden ist (inkl. Schrauben, etc.) bauen wir zuerst die Bühne für das Fahrzeug.

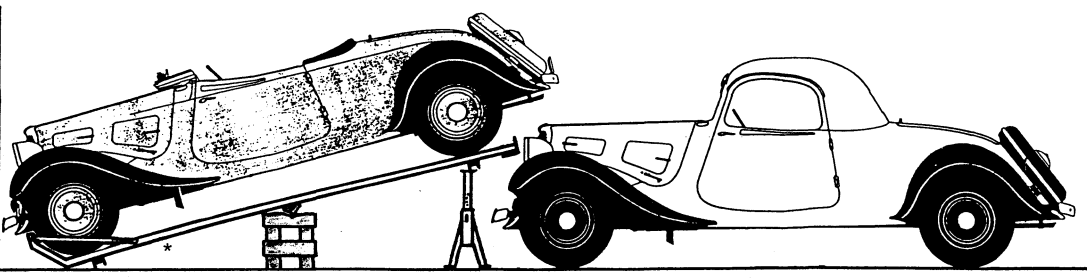
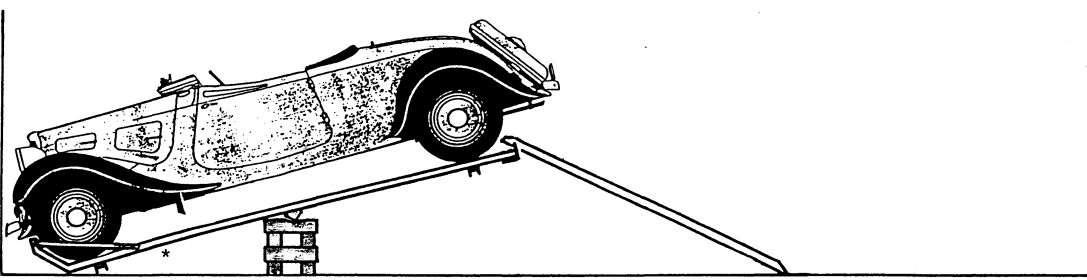
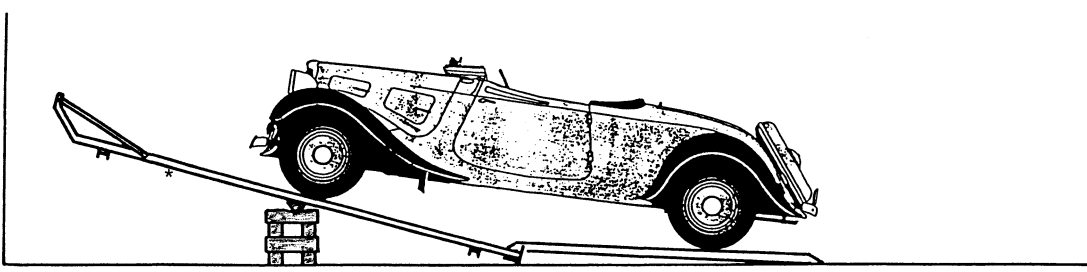
Die eingesägten Winkleisen werden zweimal im Winkel von 45° aufgebogen und wenn möglich verschweisst. Die nun aufstehenden Teile werden mit den Flacheisen festgeschraubt. Danach werden die längeren Bretter hinten bündig zwischen je zwei Eisen mit Schlossschrauben festgemacht.

Am hinteren Ende verschrauben wir die kurzen Winkleisen mit 10cm Kantenlänge, so dass die Bretter 5cm überragt werden. Danach werden die beiden Fahrspuren auf die U-Profile gelegt, und auf die Spurweite des Wagens verschraubt. (Die Bühne gleicht dann im Grundriss der Konstruktion in Heft 2/84.)

Die beiden 10cm-Brettstücke bilden den vorderen Abschluss.

Die 2.5m langen Bretter werden vorne und hinten um 45° angeschrägt. 10cm vom vorderen Ende schneiden wir einen Schlitz beidseits der Mitte 6cm quer zum Brett, 2cm breit. Dieser Schlitz dient dazu, das Brett beim kurzen 10cm Winkleisen am Ende der Fahrspuren einzuhängen. Zur Verstärkung werden die 30cm langen Flacheisen gleich anschliessend an den Schlitz festgeschraubt, und zwar in den kurzen Teil des Brettes.

16 Balken werden in zwei Kreuzbeigen aufgeschichtet und vernagelt. Die beiden Beigen werden in der Mitte zuoberst eingekerbt (ca. 3cm tief, im Winkel von 120°). Die restlichen beiden Balken werden der Länge nach angespitzt, die Spitze aber gerundet. Diese Balken bilden nun das Dreh-Lager für unsere Kippbühne. Sie werden anschliessend in der Mitte der Fahrspuren quer dazu verschraubt. Danach wird alles gemäss folgender Zeichnung aufgestellt:



Abmessungen der verschiedenen modelle (werksangaben)

	7/11 légère	11 normale large	11 familiale commerciale	15/6	15/6 familiale
Länge über alles	4,45 m	4,65 m	4,85 m	4,76 m	4,96 m
Radstand	2,91 m	3,09 m	3,27 m	3,08 m	3,27 m
Breite über alles	1,62 m	1,76 m	1,80 m	1,76 m	1,76 m
Höhe	1,52 m	1,54 m	1,58 m	1,54 m	1,58 m
Wendekreis	6,60 m	6,90 m	6,90 m	6,90 m	6,90 m

Es versteht sich von selbst, dass mit den Fahrzeugen vorsichtig manövriert werden muss. Es empfiehlt sich, einen Wagenheber bei Punkt * unter die Büchse zu stellen und die Kipp-Bewegung damit zu kontrollieren. Damit können Schläge vermieden werden. Wir hatten selbst eine solche Konstruktion in der Garage und hatten jahrelang keine Zwischenfälle.

Selbstverständlich geht es nun nicht unbedingt darum, etwas Schritt für Schritt nachzubauen. Vielmehr soll dieser Beitrag dazu anregen, über vorherrschende Platzprobleme nachzudenken und diese nicht einfach als Gegebenes hinzunehmen. Schliesslich lassen sich unsere Autos drehen, kippen, anheben, absenken, vielleicht sogar aufhängen. Mit etwas Fantasie lassen sich viele Probleme mit originellen Konstruktionen und wenig Geld lösen.

R. R. Traction

Alle Rechte vorbehalten
Jan85 ed

R. R. Traction
alias D. Eberli

ABGASVORSCHRIFTEN UND VETERANENFAHRZEUGE

Am 30. september 1986 treten in der Schweiz die verschärfte abgasvorschriften in kraft.

Was heisst jetzt das für unsere alt- oder oldtimerfahrzeuge? Für alle fahrzeuge gilt: Im verkehr bleiben dürfen sie solange sie verkehrstüchtig sind.

Und wenn ich nun im november 1986 im ausland ein fahrzeug mit, z.b. bj, 1939 kaufe?

Dann muss dieses fahrzeug die vorschriften erfüllen die zum zeitpunkt seiner ersten inverkehrssetzung, z.b. 5. februar 1940, in der Schweiz gültigkeit besessen.

Schwieriger dürfte es werden, wenn sie nach dem 30. september 1986 irgendwo im ausland ein altes fahrzeug finden das noch nie eingelöst war. Denn dann wäre die erste inverkehrssetzung z.b. der 28. november 1986 und die neuen abgasvorschriften wären dann massgebend. Aber solche gelegenheiten kommen einem ja nicht oft vor im leben, und dürften dann denn mehraufwand wert sein.

Diese informationen erhielt ich am 29. januar vom Strassenverkehrsamt Zürich.

af

Hast Du
den
Mitgliederbeitrag
bezahlt

? ? ?

Alle Ersatzteile

für



CITROËN

bei



AUTO AERO

FABRIKATION UND VERTRETUNG AG

ZÜRICH

Tel. 59372 Manessestrasse 2 Tel. 59372

Spezial-Reparatur-Werkstätte

MITGLIEDER - WERBUNG

Untenstehend haben wir werbetalons vorbereitet, die ausgeschnitten, fotokopiert etc, und möglichen interessenten des CTAC zur anmeldung gegeben, bzw. unter den scheinbewischer geklemmt werden können.

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen
Tel. 052 - 43 25 17

Ich interessiere mich für eine mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden sie mir diesbezügliche unterlagen.

Name Vorname

Adresse

Tel. P G Ich besitze einen Trac-

tion: Ja ... Nein ... Typ Baujahr Farbe

Chassisno. Besonderheiten

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen
Tel. 052 - 43 25 17

Ich interessiere mich für eine mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden sie mir diesbezügliche unterlagen.

Name Vorname

Adresse

Tel. P G Ich besitze einen Trac-

tion: Ja ... Nein ... Typ Baujahr Farbe

Chassisno. Besonderheiten

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen
Tel. 052 - 43 25 17

Ich interessiere mich für eine mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden sie mir diesbezügliche unterlagen.

Name Vorname

Adresse

Tel. P G Ich besitze einen Trac-

tion: Ja ... Nein ... Typ Baujahr Farbe

Chassisno. Besonderheiten

Herrn
Hans Georg Koch
Steinlerweg 15

4402 Frenkendorf

P. P.
8810 Horgen

AU TRAVAIL...



TRANSFORMEE
POUR VOS LOISIRS
ELLE EST ENCORE

LA PLUS RAPIDE -

LA PLUS SPACIEUSE -

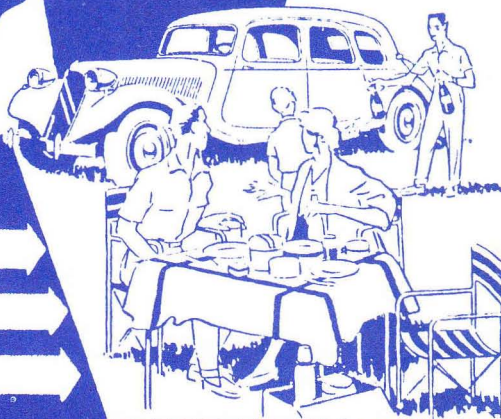
LA PLUS PRATIQUE -

LA COMMERCIALE 11 CV
à Traction Avant
EST D'ABORD

LA PLUS HAUTE - 1^m06 intérieur

LA PLUS LARGE - 1^m34 intérieur

LA PLUS LONGUE - 2^m20 intérieur



CITROËN