

CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Herausgeber: CTAC, Postfach 1066, CH - 8058 Zürich
Druck: Druckerei Schönbächler - 8409 Winterthur
Erscheinungsweise: fünf bis sechs Mal pro Jahr, 420 Exemplare
Abonnement: im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen
© Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck nur mit Quellenangabe

Organisationsplan 1998

Präsident	Vizepräsident	Kassier	Aktuar
Daniel Eberli Im Chellhof 8463 Benken ZH P/F 052 319 25 17 e-mail: eberlid@swissonline.ch	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen P 041 980 37 80 e-mail: kochhg@centralnet.ch	Udo Kenkel Gerbeweg 12 3123 Belp P 031 819 54 61 e-mail: udo.kenkel@insel.ch	Andreas Rutishauser Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P/F 01 722 16 29 e-mail: traction@traction.ch

Organisationsgruppen

Ost	Nord	West	Süd
Hans Bollhalder Oberau 22 9476 Weite SG P 081 783 23 89	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P 052 681 41 34 F 052 681 41 29	Daniel Löhner Klusstrasse 16 4900 Langenthal P 062 922 72 29 G 031 324 51 46	Christian Bolliger Frohburgstrasse 22 Postfach 62 8832 Wollerau P/F 01 784 00 77
Werner König Bodenstrasse 7 8623 Wetzikon P 01 930 05 39	H. - P. Rubitschon Sennhof 8354 Hofstetten P 052 364 21 62 F 052 364 21 30	Christoph Platzer Sperrstrasse 82 4057 Basel P 061 692 38 09 e-mail: cplatzer@magnet.ch	Koni Fisch Singisenstrasse 42 5630 Muri P 056 664 24 23
Vakant	Peter Weber Neunfornstrasse 6 8475 Ossingen P 052 317 14 68 G 052 269 13 13	Beat Scheidegger Haldenstrasse 127 3014 Bern P 031 331 52 85 G 031 332 90 46	Kurt Sutter Bahnhofstrasse 4 8716 Schmerikon P 055 282 18 04

Zeitungsredaktion	Clubartikel	Mitglieder- Verwaltung	Druck und Versand der Clubzeitung
James Liebmann Unterschlatt 8418 Schlatt ZH P/G 052 363 11 46 F 052 363 30 11 e-mail: ericjames@swissonline.ch	Patty Koch Breiten 6022 Grosswangen P 041 980 37 80	Robert Isler Wolfzangenstr. 48 8413 Neftenbach P 052 315 52 35	Druckerei Schönbächler 8400 Winterthur G 052 246 05 05

Rechnungsrevisoren: Flemming Gubler, Walter Homberger, Koni Fisch (Ersatz)

Redaktionsschluss für Heft 2 / Mai 1998: 30. April 1998

INHALT

Das Wort des Präsidenten	2
Vorstandszugehörigkeit	3
Die Regionen des Citroën Traction Avant Club	4
Treffen und Termine	5
Protokoll der GV des CTAC in Nottwil	6
Jahresrechnung 1997	8
Budget 1998	9
Parkplatzidylle an einem Motorradrennen	10
HSI Die Hohe Schule der Improvisation	12
➔ ➔ ➔ Treffen der Region Süd vom 26. April 1998 mit Anmeldung	14
Keine Ausnahme für Oldtimer	15
Poster - 11 CV Familiale 1937	16
Bremsen - Nachlese zur Silikongeschichte	19
Das Leben der Traction Avant 7C Nummer 207698	20
Cash as cash can...	24
Hol - de - Radio	25
Redaktionelle Beiträge CTAC-Mitteilungen 1997	27
Impressionen eines glimpflich abgelaufenen Unfalls	28
Anzeige: Internationales Treffen in Neuenburg	30
Inserate von Clubmitgliedern	11/19/22/23/32

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Garage und Ersatzteile
Frick Traction Avant AG
Bergwerkstr. 39
8810 Horgen
Tel. & Fax: 01 725 90 45

Garage und Teile
Christian Heussi
Badstrasse 57
8867 Niederurnen
Tel. & Fax: 055 610 35 70
Natel: 079 236 75 11

Garage und Teile
Christian und Vilma Schelbli
Wagerswil
8557 Lipperswil
Tel. 071 657 24 33
Fax: 071 657 24 62
Natel: 079 600 56 80

Garage und Ersatzteile
Rolf Ochsner
Hauptstrasse 82
8357 Guntershausen
Tel. 052 365 22 00

Benken, 15. Februar 1998

Liebe Clubmitglieder, liebe Leser,

1998 – 60 Jahre Citroën 15/six! Für mich seit letztem Frühling natürlich ein besonderer Grund zum Feiern! Hoffen wir, dass das schöne Wetter der letzten Wochen Anzeichen für eine besonders veteranenfreundliche Gesinnung der Wettergötter sind!

36 stimmberechtigte, gutgelaunte Mitglieder trafen sich am 25. Januar zur **Generalversammlung** im Paraplegikerzentrum in Nottwil. Nach einjähriger Vakanz konnten dort wenigstens zwei der drei Vorstandspositionen wieder aufgefüllt werden. Die neuen Vorstandsmitglieder heissen Hans Bollhalder und Werner König. Wir heissen die beiden Herren in unserem Team herzlich willkommen und hoffen, dass die Mitglieder der Region Ost sich in Zukunft wieder etwas mehr an den Clubanlässen beteiligen werden. Ebenfalls schön wäre es, wenn sich noch eine dritte Person als Vorstandsmitglied zur Verfügung stellen würde.

Die übrigen Vorstandsmitglieder wurden mit Applaus wiedergewählt. Dass einige der im Organisationsplan aufgeführten Mitglieder zum Teil bereits recht lange für den Club aktiv tätig sind, ist aus der Statistik im Anhang an dieses Vorwort ersichtlich. Ich betrachte dies als Zeichen für das positive Verhältnis innerhalb des Vorstandes. Zum Dank wurde den Vorstandsmitgliedern eine Weinflasche mit einer besonderen Etikette überreicht.

Die meisten der übrigen traktandierten Geschäfte wurden zügig und ohne grosse Diskussion behandelt. Besonders interessant wurde es, als Ruedi Bräuers Antrag zur Wiedererwägung des Vorschlages vom letzten Jahr über eine „Homepage“ im Internet zur Sprache kam. Schliesslich einigte man sich darauf, einen Versuch mit diesem modernen Kommunikationsmittel zu wagen; ausschlaggebend war schliesslich, dass wir vor allem junge Leute damit ansprechen können. Voraussetzung – und darin war man sich einig – ist, dass „normale“ Mitglieder, welche über keinen Internet Anschluss verfügen, keine Benachteiligung erleiden. Unsere Absicht ist klar: Das Clubheft bleibt uns in der jetzigen Form erhalten. – Allerdings sind wir nach wie vor auf die Mithilfe jedes einzelnen Mitgliedes angewiesen.

Dietmar Jucknischke wird die „Homepage“ in Zusammenarbeit mit Andreas Rutishauser betreuen. Auch hier: Mitarbeit engagierter Mitglieder wird herzlich begrüsst! Detaillierte Informationen – ganz besonders die Adresse – werden im Clubheft zu finden sein. *(Für Nicht-Computer-Freaks: Eine "Homepage" ist gewissermassen ein elektronisches Aushängeschild, welches ein vernetzter Computer-Besitzer anwählen und die darin enthaltenen Informationen und Bilder betrachten kann. Über die ebenfalls dort veröffentlichte "E-Mail-Adresse" kann er dann auf dem gleichen Weg elektronische Post versenden und sich zum Beispiel als Interessent für eine Clubmitgliedschaft anmelden.)*

Die **Treffendaten für 1998** wurden wie folgt festgelegt:

26. April	Region Süd
21. Juni	Region West
12./13. September	Region Nord
4. Oktober	Region Ost

Andreas Rutishauser, der seit mehr als 13 Jahren aktiv zum Clubgeschehen beiträgt, möchte auf Ende 1998 seinen Posten als Aktuar abgeben. Mit der Überzeugung, dass es nicht so schwer sein kann, jemanden zu finden, der zwei oder drei Mal im Jahr ein Proto-

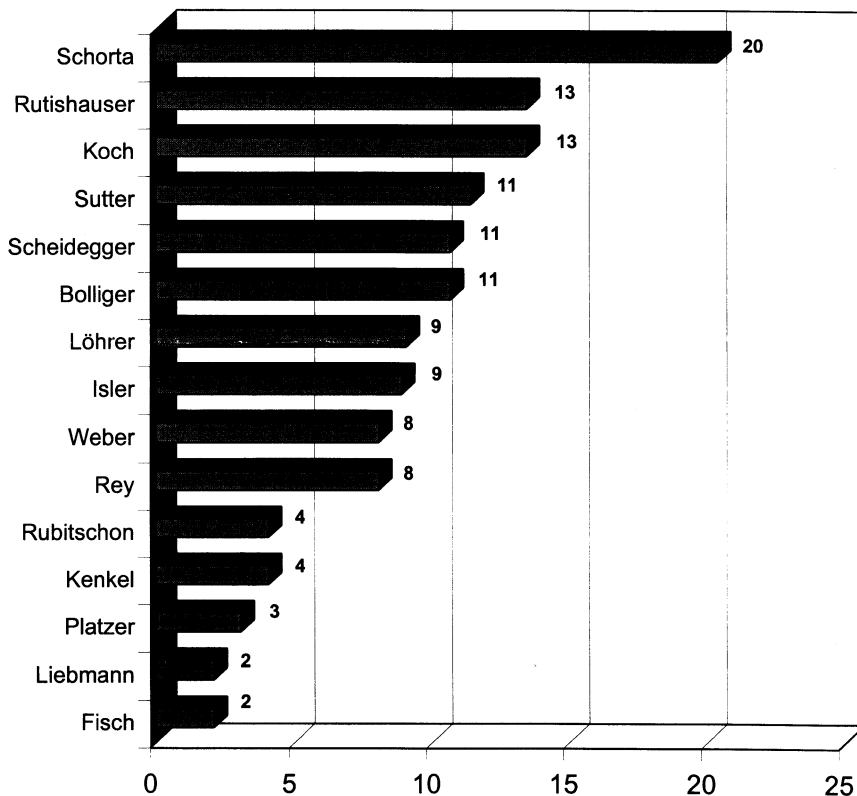
koll schreibt, hat er mir dies frühzeitig gemeldet. Also: Wäre das im nächsten Jahr nicht ein Job für Dich?

Ich freue mich darauf, Dich an einem unserer Anlässe zu sehen und wünsche Dir für die beginnende Oldtimer-Saison viel Vergnügen und gute Fahrt.

Dein Präsident

Daniel Eberli

Vorstandszugehörigkeit bis Januar 98



Die obige Grafik zeigt die Anzahl "Dienstjahre" unserer Vorstandsmitglieder. Nicht berücksichtigt wurde dabei die Zeit, die Udo Kenkel als Revisor tätig war. Auf der anderen Seite ist Albert Schorta erwähnenswert, der zwar schon seit längerer Zeit nicht mehr als gewähltes Mitglied dem Vorstand angehört, der jedoch durch seine berufliche Tätigkeit bei der Habegger AG den Druck und den Versand unserer Clubzeitung überwacht und damit bereits seit 20 Jahren unserem Club dient!

Daniel Eberli

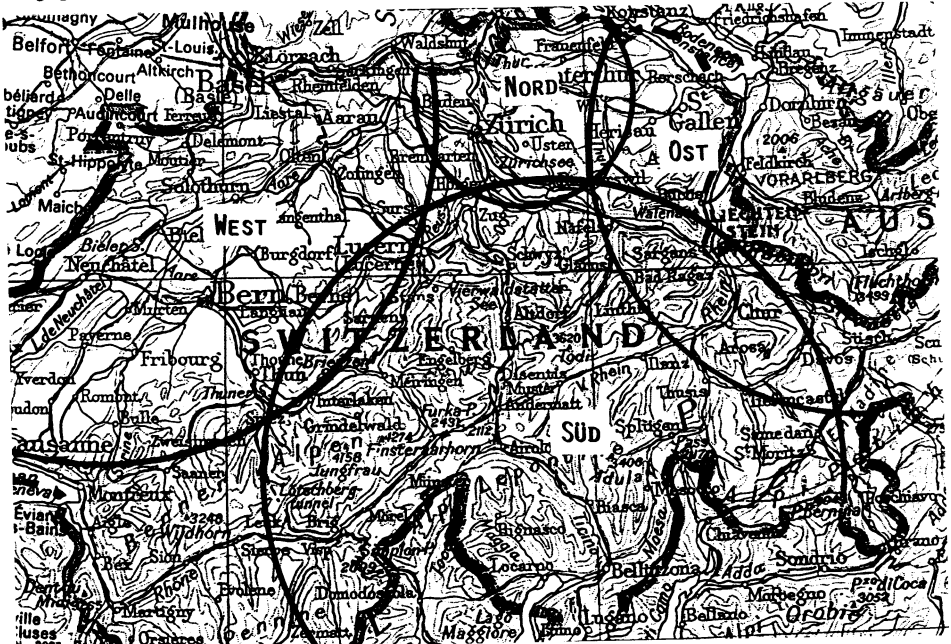


DIE REGIONEN DES CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Aus organisatorischen Gründen hat der Citroën Traction Avant Club die Schweiz in die Regionen Nord, Ost, Süd und West aufgeteilt.

Sinn dieser Regionen ist es, einerseits die Vorstandsmitglieder möglichst aus diesen Gebieten zu wählen, andererseits die Treffen innerhalb der entsprechenden Regionen abzuhalten, und somit den Mitgliedern mit den Anlässen etwas entgegenzukommen. Bedingt durch die unterschiedliche Verteilung der Anzahl der Mitglieder sind die Regionen unterschiedlich gross, um wenigstens annähernd gleich viele Mitglieder pro Region zu vereinen. Selbstverständlich sind alle Mitglieder auch zum Treffen einer anderen Region eingeladen. Auch Club-Mitglieder ohne Citroën-Veteran können an den Anlässen teilnehmen. Unter Umständen können die Organisatoren diesen eine Fahrgelegenheit in einer Traction vermitteln. Bitte direkt Kontakt aufnehmen.

Leider ist ein Vorstandssitz der Region Ost zurzeit nicht besetzt. Solltest Du Interesse haben, Dich zu engagieren, so bitten wir Dich, Dich mit den Herren Bollhalder und König in Verbindung zu setzen.



Organisationsplan 1998

Region Ost	Region Nord	Region West	Region Süd
Hans Bollhalder 9476 Weite ☎ 081 783 23 89	Walter Rey 8215 Hallau ☎ 052 681 41 34	Daniel Löhner 4900 Langenthal ☎ 062 922 72 29	Christian Bolliger 8832 Wollerau ☎ 01 784 00 77
Werner König 8623 Wetzikon ☎ 01 930 05 39	Hans-Peter Rubitschon 8354 Hofstetten ☎ 052 364 21 11	Christoph Platzer 4057 Basel ☎ 061 692 38 09	Koni Fisch 5630 Muri ☎ 056 664 44 20
Vakant	Peter Weber 8475 Ossingen ☎ 052 317 14 68	Beat Scheidegger 3014 Bern ☎ 031 332 51 71	Kurt Sutter 8716 Schmerikon ☎ 055 282 15 23

Werner König, Hans-Peter Rubitschon und Peter Weber sind Besitzer Hinterrad-angetriebener Citroën.

Treffen und Termine

CTAC - Clubtreffen

- 26. April:** **Treffen der Region Süd**
Anmeldung und Informationen in diesem Heft
21. Juni: Treffen der Region West
- 12./13. September: Treffen der Region Nord
4. Oktober: Treffen der Region Ost
24. Januar 1999: Generalversammlung CTAC

Stammtische

- Region Nord:* Autobahnraststätte Kempththal; Chauffeurenbeiz
am letzten Mittwoch der geraden Monate, ab 19.00 h
- Region West:* Landgasthof Schönbühl, Tel.: 031 859 69 69
jeden letzten Donnerstag im Monat, ab 19.00 h
(30. April, 28. Mai, 25. Juni, 30. Juli, 27. August,
24. September, 29. Oktober und 26. November 1998)

Weitere Treffen und Daten

2. - 5. April: **MobiBâle - Messe für Mobilität in Basel**
*Freikarten gegen frankiertes Antwortcouvert beim
Clubpostfach*
25. April: **Oldtimer Teilemarkt in Winterthur**
Informationen in diesem Heft
- 25./26. April: **Börse von Soultzmatt (Haut-Rhin / F)**
28. April - 13. Mai: **Raid International Türkei**
31. Juli - 2. August: **Oldifete in Wettengel (Hessen / D)**
21. - 23. August: **11. ICCCR in Chevetogne, Belgien**
20. September: **Internationales Treffen: Citroën Veteranenfahrzeuge**
Informationen in diesem Heft
- 26./27. September: **Klausenrennen**
25. - 31. Juli 1999: **10. Randonnée Alpine des CCS 34/57**

Protokoll der GV des CTAC am 25. Januar 1998 in Nottwil

Um 10.35 eröffnet Präsident Daniel Eberli die Generalversammlung. Verschiedene Mitglieder haben sich korrekt entschuldigt / abgemeldet.

Dani dankt dem Paraplegikerzentrum für die erwiesene Gastfreundschaft

Jahresbericht:

Im Jahr 40 nach dem Bau der letzten Traction stieg der Mitgliederbestand auf ca. 335. Dani berichtet über die Aktivitäten im vergangenen Jahr:

- 10. April: Region Ost, Besichtigung des Bergwerkes Käpfnach mit anschliessender Fahrt auf den Raten.
Organisiert durch die Familien Bräuer und Gubler.
- 12. und 26. April: Reparaturkurs I (je 8 Teilnehmer).
- 24. Mai: Reparaturkurs II (2 Teilnehmer)
- 29. Mai - 1. Juni: Fahrt in die Champagne, organisiert durch Familie Fisch
- 22. Juni: Region Nord: Regenrally im Raum Winterthur
- 30./31. August: Region West: 2-tägiges Treffen im Jura.
- 5. Oktober: Region Süd: Raum Brünig und Susten

Zusätzlich fanden regelmässig die Höcks der Regionen West und Nord statt.

Die Übergabe der Redaktion von Andreas Rutishauser an James Liebmann klappte gut. Es sind 5 Clubhefte mit total 180 Seiten erschienen.

Wahl der Stimmzähler:

Kurt Sutter und Guido Soland als Stimmzähler gewählt. Mit einigen Nachzüglern werden 39 stimmberechtigte Mitglieder festgestellt.

Anträge:

Flemming Gubler hat fristgerecht einen Antrag gestellt, dass es zukünftig 3 Revisoren (davon 1 Ersatz) geben soll, die in Rotation in Aktion treten sollen.

Ruedi Bräuer hat fristgerecht den Antrag gestellt, dass der CTAC im Internet präsent sein soll.

Genehmigung Protokoll vom 19. Januar 1997:

Das Protokoll wird einstimmig genehmigt.

Kassabericht:

Udo Kenkel präsentiert die Zahlen für das abgelaufene Jahr. Die Zahlen sind auf anderen Seiten in diesem Heft ersichtlich.

Revisorenbericht:

Flemming Gubler verliest den Revisorenbericht und beantragt der GV, die Rechnung abzunehmen.

Abnahme der Kasse:

Dem Kassier Udo Kenkel wird einstimmig Décharge erteilt.

Antrag Ruedi Bräuer, Präsenz auf dem Internet:

Ruedi Brauer stellt den Antrag, die Kosten der Internet Site <http://www.traction.ch> zu übernehmen. Andreas Rutishauser stellt fest, dass dies so nicht möglich sei, da die

Rechte an dieser Site bei ihm lägen, dass aber eine andere Form der Präsenz des CTAC durchaus möglich wäre.

Dani Löhner ist dafür, dass Artikel und ähnliches auf dem Internet veröffentlicht werden. Hans-Ueli Oehrli ist gegen eine Präsenz auf dem Internet.

Guido Soland erzählt von den Erfahrungen des DS Club Deutschland im Internet, die insgesamt positiv sind.

Flemming Gubler schlägt vor, einen Teil des Heftlibudgets für das Internet abzuzweigen. Dani Eberli ist dagegen, das Budget für's Heftli zu kürzen, soll es doch das Hauptkommunikationsmittel bleiben.

Andreas Rutishauser schlägt vor, den CTAC für Fr. 300.-- Platzmiete plus Fr. 30.-- pro Stunde Arbeitsaufwand auf dem Internet zu präsentieren.

Dani Löhner stellt den Antrag den Gesamtaufwand auf Fr. 600.-- zu limitieren.

Andreas gibt zu bedenken, wieviel in 10 Stunden Arbeit erreicht werden kann.

Dietmar Jucknischke erklärt sich bereit, die Arbeit für Fr. 300.-- zu erledigen.

Der Antrag von Dani Löhner wird mit 30 Stimmen und 2 Gegenstimmen angenommen.

Die GV verlangt an der GV 1999 Statistiken über den Besuch der Seiten zu erhalten.

Budget 1998:

Udo präsentiert das Budget 1998. Das Budget wird einstimmig angenommen.

Wahlen:

Daniel Eberli wird einstimmig als Präsident wiedergewählt.

Der restliche Vorstand wird einstimmig bestätigt.

Neu in den Vorstand der Region Ost werden Hans Bollhalder und Werner König gewählt Als Revisor wird Flemming Gubler bestätigt und Walter Homberger sowie Koni Fisch (Ersatz) neu gewählt (gemäss Antrag Flemming Gubler).

Treffendaten:

Die Daten können der Seite "Treffen und Termine" entnommen werden.

Dienstleistungen:

Der Verkauf von Clubartikeln lief 1997 nicht so gut wie im Jubiläumsjahr 1996.

Information Dachverband FSVA:

Die Informationen wurden regelmässig im Clubheft veröffentlicht.

Verschiedenes:

Dani weist auf das Heft 11/97 von "Markt" hin, in dem ein grosser Artikel über die Traction abgedruckt ist und meldet, dass beim Clubpostfach noch Exemplare erhältlich sind.

Udo Kenkel gemahnt die organisierenden Vorstandsmitglieder, die Treffenanmeldungen via Heftli zu machen, da allfällige Kosten vom Treffenbudget abgezogen würden.

Umfrage:

Albi Schorta weist darauf hin, dass es für Kleinauflagen ein neues Druckverfahren gibt, das günstiger als das, welches momentan bei Habegger verwendete ist.

Zum Abschluss überreicht Dani Eberli jedem Vorstandsmitglied eine Flasche Wein.

Schluss der GV: 13.00

Der Präsident:
Daniel Eberli

Der Aktuar:
Andreas Rutishauser

JAHRESRECHNUNG 1997

Ertrag

Mitgliederbeitrag		20090.00
Spenden		625.00
Inserateerlös		600.00
Klubartikelverkauf / div. Erträge		213.00
Zinserlös		460.05
Div. Erträge		<u>278.25</u>
		<u>22266.30</u>

Aufwand

Drucksachen	10832.95
Spesen	1236.90
Bücher/Zeitschriften	145.65
Treffenspesen	2532.60
Dachverband	465.00
übr. Verwaltungsaufwand	<u>2275.05</u>
	<u>17488.15</u>

Einnahmenüberschuss

4 778.15

Bilanz

Aktiven

Kasse		753.00
Postcheck		1210.69
Bank		19617.30
Beteiligungen		1.00
Debitoren		905.30
Trans. Aktiven		<u>0.00</u>
		<u>22487.29</u>

Passiven

Kreditoren	5601.55
Trans. Passiven	<u>0.00</u>
	<u>5601.55</u>

Vereinsvermögen am 31.12.1997 16885.74

Bilanzsumme 22487.29 22487.29

Vermögensveränderung

Vereinsvermögen am 31.12.1996	12107.59
Einnahmenüberschuss 1997	4778.15
Vereinsvermögen am 31.12.1997	<u>16885.74</u>

BUDGET 1998

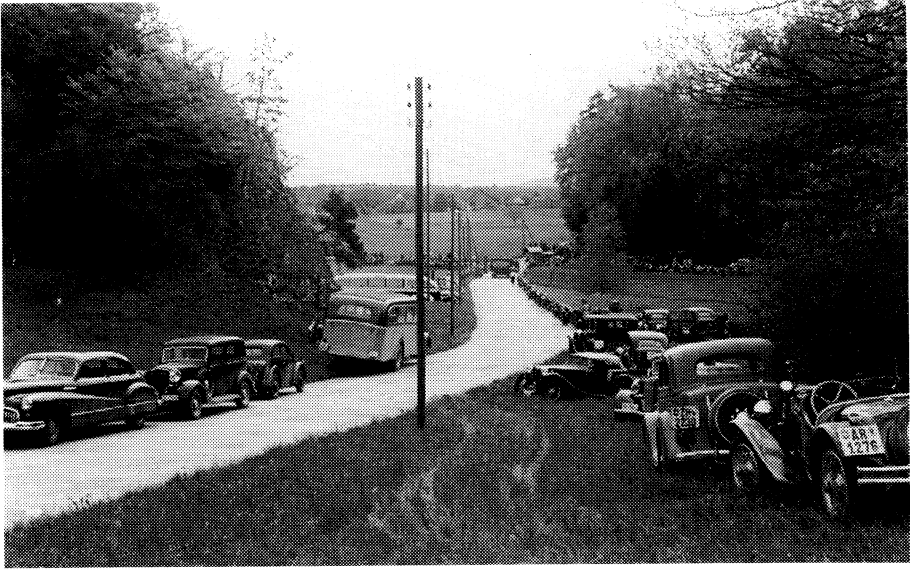
Ertrag

Mitgliederbeitrag	290 x Fr. 70,00	20300.00
Spenden		500.00
Inserateerlös		400.00
Klubartikelverkauf / div. Erträge		250.00
Zinserlös		<u>500.00</u>
Div. Erträge		21950.00

Aufwand

Drucksachen 6 Hefte x Fr. 2'100,00	12600.00
Spesen	1400.00
Bücher/Zeitschriften	200.00
Treffenspesen	3500.00
Dachverband	500.00
übr. Verwaltungsaufwand	<u>2400.00</u>
	20600.00

Einnahmenüberschuss 1 350.00

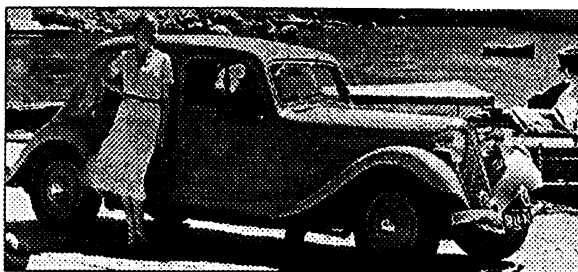


Parkplatzidylle an einem Motorradrennen 1943
beim Logierhaus Birch / Pantli Schaffhausen.
Ob die Traction doch nicht so verbreitet war, wie wir gerne annehmen
möchten? Nur eine einzige 11BL ist zu erkennen! Eingesandt von KuGa



CITROËNISTES

- Revisionen und Reparaturen
 - Motoren
 - Getrieben
 - Kupplungen
 - Elektrik usw.
- Service
- Totalrestauration
- Grosses Ersatzteillager
- Eigene Fabrikation
 - 4-Gang Getriebe
 - Lamellenkupplungen
 - Differentialverstärkungen



CHRISTIAN HEUSSI

Traction



Avant



Badstrasse 57
8867 Niederurnen

Telefon und Fax: 055 610 35 70
Natel: 079 236 75 11

Dem Clubheft 2/97 war zu entnehmen, dass ich zwecks besserer Platzierung von Drehorgel, Hund und Familie (in dieser Reihenfolge!) von einem 11-er Légère auf einen 15-er Familiale umgestiegen bin. Natürlich kann ich nicht bestreiten, dass mir der Umstieg auch selbst Spass gemacht hat. Dieser Artikel soll jedoch nicht davon handeln, sondern von den technischen Erfahrungen, welche der Fahrzeugwechsel mit sich brachte, denn ich denke, dass auch andere Traction-Besitzer davon profitieren können.

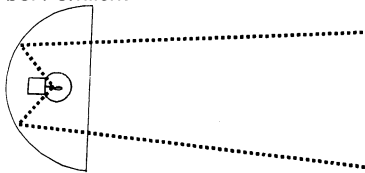
1. Beleuchtung

Bei meiner ersten Nachtfahrt stellte ich mit Erstaunen fest, dass bei Ablenkung zwei helle Lichtkugeln vor dem Auto herliefen. Bei Fernlicht lag die Zone unmittelbar vor dem Fahrzeug im Dunkeln, dafür war es - oberhalb einer scharfen Trennlinie - etwas weiter weg ein bisschen heller.

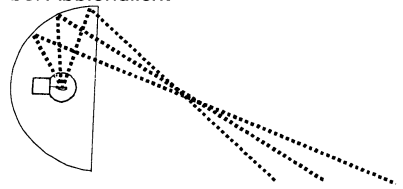
Diagnose: Die Glühbirnen waren verkehrt eingebaut, die Fernlicht-Kontrolllampe falsch angehängt und die Scheinwerfer waren zu tief eingestellt. (Der Wagen ist übrigens im August letzten Jahres vorgeführt worden...)

Strahlengang des Lichtes

bei Fernlicht



bei Ablendlicht



Grundsatz: Der Abprallwinkel des Lichtes im Reflektor ist gleich gross wie der Aufprallwinkel. Blickt man in den Reflektor des Scheinwerfers, so ist bei der **Ablenkung der obere**, beim **Fernlicht der obere und der untere** Teil hell. Bei Ablenkung wird das Licht des Glühwendels also zweimal umgelenkt:

1. Vom löffelähnlichen Spiegel in der Glühbirne. Dieser muss **unten** liegen. (Gleichzeitig schirmt dieser Löffel den unteren Teil des Reflektors ab, so dass eine scharfe Trennlinie entsteht.)
2. Vom **oberen** Teil des Reflektors.

2. Sitze

Bereits bei der Probefahrt war mir aufgefallen, dass sich der Fahrersitz beim Familiale weniger weit zurückschieben lässt, als beim Légère. Dies lässt sich damit erklären, dass der Raum - trotz der grösseren Fahrzeuglänge - für die dritte Sitzreihe etwas knapp ist.

Bei näherer Betrachtung konnte ich jedoch feststellen, dass die Sitzhalterung für den Fahrersitz und den Beifahrersitz nicht identisch ist. Bei meinem Fahrzeug konnte ich feststellen, dass sich der Beifahrersitz weiter zurückschieben liess. Inzwischen habe ich die beiden Halterungen getauscht und so einige Zentimeter mehr Raum gewonnen. (Für mich ist allerdings nicht logisch, dass der Fahrersitz näher an der Frontscheibe ist. Möglicherweise hat man die Befestigungen bereits früher einmal verwechselt.)

Um eine etwas bequemere Sitzposition zu finden, habe ich bei der Auflage des Sitzkissens vorne eine M12 - Mutter dazwischengelegt. Dadurch wird das Sitzkissen leicht nach hinten gekippt, was die Auflage der Oberschenkel des modernen Homo Sapiens etwas verbessert.

Für ältere Modelle dürften diese Tips nicht gelten, denn bei diesen besteht die Möglichkeit, mit einer Schraube die Sitzhöhe (und damit die Neigung) zu verstellen.

3. Defekter Rotor

Nach dem Kauf des Sechszylinders stellte ich schon bald Startschwierigkeiten fest. Eine Kontrolle ergab, dass der Rotor in sehr schlechtem Zustand war. Vom fehlenden Geräusch der Kipphebel schloss ich zudem, dass das Ventilspiel ungenügend war. An einem freien Samstagnachmittag nahm ich mir deshalb die Mühe, an der Sonne vor der Garage die Ventile einzustellen und verschiedene lose Schrauben festzuziehen.

Da ich feststellen konnte, dass ich von meinem 11CV noch einen passenden Unterbrecher am Lager hatte, beschloss ich, diesen ebenfalls zu wechseln.

Beim Öffnen des Verteilerdeckels streifte ich die Stahlfeder des Rotors; - nur leicht, aber es genügte, um dem korrodierten Teil den Rest zu geben.

Da stand nun das schwere Auto vor meiner Garage - stillgelegt durch ein winziges defektes Plättchen - und Ersatz hatte ich keinen, denn der Rotor des 11-ers passte nicht.

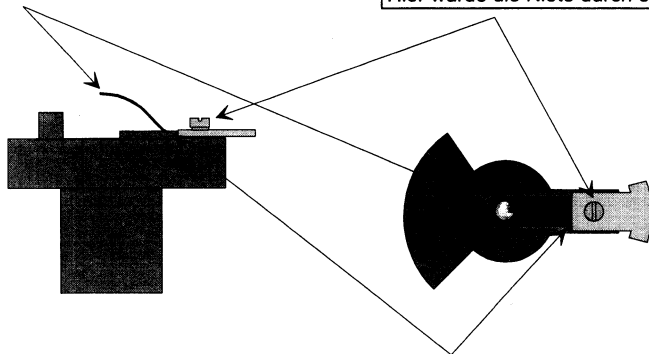
Guter Rat war teuer. Konnte ich selbst eine Stahlfeder bauen? Liessen sich vielleicht die Kontaktstreifen einer Flachbatterie dafür verwenden? Oder ein Streifen Kupferblech?

Ich wühlte in meinen Teilen und fand schliesslich einen intakten Rotor, welcher zwar nicht die gleichen Abmessungen hatte, aber doch wenigstens von gleicher Konstruktion war. Dies schien mir das Beste zu sein, denn ich zweifelte, ob etwas Anderes die gleiche Spannkraft aufgewiesen hätte oder der ständigen Beanspruchung durch die hohe Spannung gewachsen gewesen wäre.

Sorgfältig bohrte ich die Niete auf und konnte so die zerbrochene Feder entfernen. Gleich verfuhr ich mit dem Rotor des 11CV und bekam so einen Ersatz für die zerbrochene Feder. Da ich mich nicht getraute, die neue Feder im Rotor zu vernieten, bohrte ich ein 2,5mm Loch und schnitt danach sehr sorgfältig ein M3-Gewinde hinein. Schliesslich musste ich noch die seitliche Führung des Bakelits etwas ausweiten, was ich mit einem Stück einer zerbrochenen Eisensäge tat. Danach konnte ich die Teile zusammenschrauben, wobei ich selbstverständlich einen Federring unter den Kopf der M3-Schraube legte, damit sich diese nicht lösen konnte.

Dieses Plättchen war abgebrochen!

Hier wurde die Niete durch eine M3-Schraube ersetzt.



Hier musste das Bakelit nachgefeilt werden.

Die Improvisation hat sich bewährt, die Startschwierigkeiten sind behoben. - Und selbstverständlich beschaffe ich mir so schnell wie möglich einen neuen Rotor und lasse den umgebauten in der Werkzeugkiste verschwinden...

Daniel Eberli

Treffen der Region Süd vom Sonntag 26. April 1998



Die erste gemeinsame Ausfahrt im Jahre 1998



Zum traditionellen Treffen der Region Süd laden wir Euch gerne ein. Diesen Satz haben wir in der August-Ausgabe verwendet, als wir Euch zur letzten Ausfahrt im Jahr 97 eingeladen haben. Diese Ausfahrt konnte am schönsten Herbsttag durchgeführt werden. In der Zwischenzeit sind wieder 5 Monate vergangen. Die letzten oder ersten Reparaturen wurden sicher schon vorgenommen, so dass wir Euch gerne zu einer ersten Ausfahrt im Raum Wattwil - Rapperswil einladen würden.

- Zeitplan:
- | | |
|----------|--|
| ab 08.45 | Eintreffen in Lichtensteig
Parkplatz 150 Meter nach Kreuzung Richtung Wasserfluh
(St. Peterszell) auf der linken Seite beim Museum
Café Huber an der Kreuzung ist offen |
| 09.45* | Beginn der Führung in „ Fredy's mech. Musikmuseum “
mit anschliessendem Umtrunk |
| 11.15 | Abfahrt zur gemeinsamen Ausfahrt unter der Führung von Kurt |
| 12.30* | Abfahrt mit Kursschiff zur Insel Ufenau
- Mittagessen im Restaurant
- Inselrundgang |
| 15.00* | Abfahrt mit Kursschiff nach Rapperswil
Individueller Ausklang in der Stadt mit der Möglichkeit von
div. Besichtigungen: Schloss, Zirkusmuseum oder Kinderzoo |

*pünktlich

Eine Anmeldung ist erforderlich, da wir für die Führung (1-x Gruppen) im Museum die Teilnehmerzahl wissen müssen. Eure Anmeldung benötigen wir bis am **18. April 1998** schriftlich oder mündlich an Kurt Sutter, Bahnhofstr. 4, 8716 Schmerikon
FAX 055/282.18.04 oder Telefon 055/282.15.23

CTAC-Süd: Kurt,Koni,Christian

-----X-----X-----
ANMELDUNG für CTAC-Treffen vom Sonntag 26. April 1998

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

Anzahl Teilnehmer: Erwach.:..... Kinder:..... Bemerkungen:.....

Museumsbesuch: Ja / Nein Mittagessen: Ja / Nein

Keine Ausnahme für Oldtimer

aus der Automobil-Revue

Der Bundesrat ist nicht bereit, Veteranenfahrzeuge von der Vignettenpflicht zu befreien. Ein entsprechendes Postulat aus den Reihen der Freipartei (FPS) wird dem Nationalrat zur Ablehnung empfohlen.

Für den Postulanten sind Veteranenfahrzeuge historisch wertvoll und müssten als Kulturgut des 20. Jahrhunderts betrachtet werden. Die schätzungsweise 15 000 Oldtimer erbrächten nur eine sehr geringe jährliche Kilometerleistung und würden die Autobahnen höchstens für kurze Distanzen benutzen, weshalb eine Befreiung von der Vignettenpflicht gerechtfertigt sei.

In seiner Stellungnahme macht der Bundesrat geltend, eine Befreiung dieser Fahrzeuge von der Vignettenpflicht käme einem Systembruch gleich. Der Umstand, dass Veteranenfahrzeuge nur selten und nur für kurze Strecken auf Autobahnen fahren, dürfe bei der Beurteilung keine Rolle spielen. Solche Unbilligkeiten würden bei einer Pauschalabgabe bewusst in Kauf genommen. Andernfalls könnte man, so der Bundesrat, nicht von ausländischen Automobilisten verlangen, selbst für einmalige, kurze Fahrten auf Nationalstrassen eine Vignette zu erwerben. -/ø-

Anmerkung des Redaktors:

Es ist schon seltsam, dass sich die Landesregierung und das Parlament mit solch unsinnigen, absolut unwichtigen Postulaten befassen muss. Es geht der Freipartei mit ihrem Vorstoss nur ums Geld! An sich ist es rührend, dass sich eine Partei um den Geldbeutel der Oldtimerbesitzer sorgt. Für mich ist die Vignettenpflicht meiner beiden Tractions nie ein Problem gewesen, denn es sind manchmal sogar längere Strecken, die ich damit auf unseren Autobahnen zurücklege. Selbst wenn ich die Nationalstrassen nur wenig befahren würde, wäre ich bereit, meine Oldies mit der Vignette auszustatten, oder andernfalls auf ‚gewöhnliche‘ Strassen auszuweichen. Und wer die Fr. 40.-- pro Jahr im Budget seines Veteranen nicht aufbringen kann (oder will), der soll ihn besser veräussern. Die übrigen festen Kosten, wie die kantonalen Verkehrsabgaben und die Versicherungsbeiträge, übersteigen diejenigen der Autobahnvignette um ein Mehrfaches, wobei uns allen im besonderen eine gute Versicherung für unsere ‚Kulturgüter des 20. Jahrhunderts‘ wichtig ist. Da murren wir ja auch nicht! Ich hoffe nur, dass sich unser Parlament und die Landesregierung nicht nächstens mit einem Postulat zur finanziellen Unterstützung der so arg gebeutelten Oldtimer- und Classiccarbesitzer zwecks ‚Erhaltung dieser Kulturgüter‘ herumschlagen muss! Unsere Politikerinnen und Politiker haben nämlich weit wichtigere Aufgaben zu bewältigen und sollten in ihrer Arbeit nicht durch solch unwichtigen, unsinnigen Kleinkram behindert werden.





PATTY'S CLUBBOUTIQUE

Spiegelrahmen mit variablem Motiv,
Jeder kann seinen eigenen Citroën-Spiegel
kreieren

Traction Avant T-Shirts

Einkaufstaschen mit TA-Motiv
aus Baumwolle

Cabrioletmützen aus Tactel,
weiss, Futterstoff Baumwolle

3D-Pins, Traction Avant, vergoldet

Handgemalte Schirme mit Holzgriffen

Tiffany-Lampe, Traction Avant

Geschirrtücher mit TA-Explosionszeichnung

Immer noch

vorrätig !!

Der Club Pin.



Clubkleber

Clubaufnäher

Musikdosen

Traction Sackmesser,
Victorinox

Diverse Pins

Glückwunschkarten

Notitzblöcke

Bburago-Modelle TA

Bestellung telefonisch,
Lieferung per Post

Patricia Koch
Breiten
6022 Grosswangen
041 980 37 80

Bremsen

Nachlese zur Silikongeschichte von Röbi Isler

Lieber Röbi,

Mit Interesse habe ich Deine Erfahrungen mit der synthetischen Silikon-Bremsflüssigkeit gelesen. Ich bin gespannt, welche Ergebnisse Deine Tests zeigen werden, denn ich bin auch ein Opfer der Derendinger-Politik.

Bitte sei mir nicht böse, wenn ich gewisse Zweifel hege an Deiner Testeinrichtung. Die Sache mit dem Kaffeefilter finde ich in Ordnung. (Ich praktiziere diese Methode übrigens jeweils auch, wenn es um Kühlflüssigkeit geht. – Im Interesse der Umwelt und des Geldbeutels lässt sich diese so viel länger verwenden.)

Die Ergebnisse Deines Versuches mit dem Gemisch von 1 Teil Silikon und 10 Teile normaler Bremsflüssigkeit zweifle ich aus folgenden Gründen an:

Meiner Ansicht nach liegt die Gefahr nicht in der veränderten Flüssigkeit, sondern im veränderten Gummi. Nach mehrjährigem Betrieb mit Silikonflüssigkeit hat sich der Gummi verändert. Nun stellt sich die Frage, wie sich dieser verhält, wenn er während längerer Zeit mit normaler Flüssigkeit in Kontakt ist.

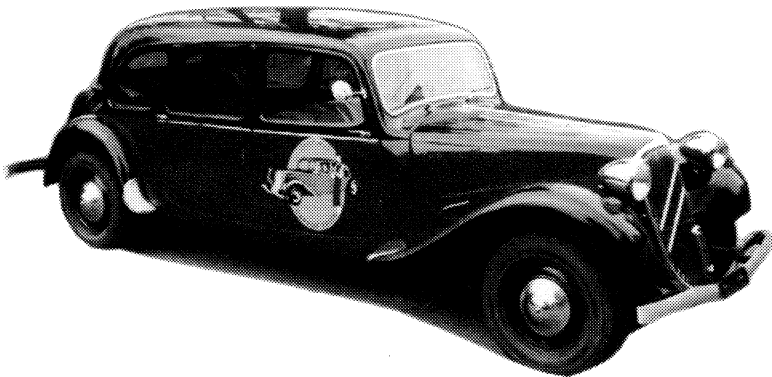
Ich stelle diese Frage aus einem guten Grund: Bei meinem Kleinteilereiniger ist mir vor einiger Zeit die Reinigungsflüssigkeit (übrigens von Derendinger...) ausgegangen. In der Not griff ich zu einem Pinselreiniger. Gummimanschetten, welche etwas länger darin liegenblieben, wurden dabei total weich und aufgequollen. Nachdem sie gut getrocknet waren, waren sie zwar wieder beinahe normal. Trotzdem frage ich mich (und Dich) mit leichter Besorgnis, was bei einem längeren Kontakt mit einer „falschen“ Bremsflüssigkeit passieren könnte. Vielleicht siehst Du eine Möglichkeit, Deine „Testanordnung“ zu ändern oder zu erweitern.

Daniel Eberli

Frick Traction-Avant AG

Bergwerkstr. 39 8810 Horgen

T/F 01-725 90 45



Reparaturen – Restaurationen – Ersatzteile

Das Leben der Traction Avant 7C Nummer 207698

von Res Diem, Wiesendangen

Juli 1938 war es, kurz vor den Werksferien, als ein Fließbandarbeiter bei Citroën die Plakette mit der Chassis-Nummer 207698 an einer Traction Avant 7C befestigte. Während er nach der nächsten Plakette griff, durchlief die Nr. 207698 die Schlusskontrolle und wurde mit fünf Litern Benzin im Tank auf die Reise durch das 20. Jahrhundert geschickt.

Für stolze 25,000 Francs (anciens) erstand ein wohlhabender Bürger die glänzende Traction und genoss die neue Freiheit unter den von Osten her aufziehenden Kriegswolken. Allzulange währte seine Freude aber nicht, denn schon bald wurde das Benzin knapp und Benutzung von Autos war nur noch mit Zustimmung der Besatzungsmacht möglich. Für die Nr. 207698 brach eine trostlose Zeit in einer Scheune an, verborgen vor fremden Augen.

Erst 1944 erwachte die Traction wieder zu neuem Leben, diesmal in den Händen grimmiger Widerstandskämpfer, die mit dem immer noch glänzenden Vorkriegslack kurzen Prozess machten und ihre eigene Farbe auftrugen. Aus dem vormaligen Spielzeug des wohlhabenden Bürgers wurde ein schonungslos genutztes Transportmittel. Manche Blessuren zog sich die Nr. 207698 in der folgenden Zeit im Kampf für Freiheit und Vaterland zu, bis sie schliesslich eines Tages vom Einsatz gezeichnet, mit eingedrücktem Dach, aber des Sieges gewiss, wieder vor dem Haus des wohlhabenden Bürgers stand – beide mittlerweile um acht Jahre gealtert, die Traction mit 12,000 km auf dem Tacho. Wie wenig dauerhaft Liebe sein kann, zeigte sich schnell. Des ehemaligen Stolzes überdrüssig stellte der gute Bürger die Nr. 207698 in den Hinterhof und überliess sie sich selbst. Wie lange sie dastand weiss wohl nur sie selbst, aber eines Tages fand sie den Weg in einen anderen Hinterhof, wo bereits ein Dutzend ihrer Artgenossinnen der ungewissen Zukunft harrten – gleich und gleich gesellt sich gern.

Nach 35 Jahren schweigenden Wartens kam 1981 die grosse Wende. Ein Prinz auf Brautschau geriet in den Hinterhof und befreite die immer noch in den FFI-Farben mit eingedrücktem Dach dastehende Nr. 207698. Nach einer Restauration à la française von den Verletzungen längst vergangener Zeiten geheilt, verbrachte die Traction die nächsten drei Jahre in Begleitung eines weissen Cabriolets gleichen Fabrikates – bald das unheilvolle Ungleichgewicht der Kräfte spürend. Bei allen wichtigen Anlässen kam das weisse Cabriolet zum Zug, während die Nr. 207698 allein in der düsteren Garage zurückblieb. So wunderte es nicht, dass ihre Haut eines schönen Tages wieder zu Markte getragen wurde. Der Besitzer wollte ein Haus bauen und brauchte Geld. Von einer seiner beiden Tractions musste er sich trennen – doch wohl nicht vom weissen Cabriolet?!

1984 schrieben die Automobilzeitschriften mittlerweile – ein denkwürdiges Jahr für alle Tractionisten und diejenigen, die es sehnlichst werden wollten! Zuerst im Frühling das 50-Jahre-Jubiläum der Traction auf dem Flugplatz Le Bourget in Paris, dann fast gleichzeitig das ICCCR in Knebworth in England und die Jubiläumsfahrt Paris-Moscou-Paris und natürlich die Ausstellung zum hundertjährigen Jubiläum des Automobils im Grand Palais in Paris – eine einmalige Gelegenheit, einen neuen Besitzer für die Nr. 207698 zu finden.

War es ein Zufall, dass wir just geheiratet hatten und uns auf Hochzeitsreise zum ICCCR nach England befanden? War es ein Zufall, dass wir in Paris Zwischenhalt machten, um die die Jubiläumsausstellung zu sehen? War es ein Zufall, dass die Nr. 207698 mit Verkaufsplakaten verziert gerade vor dem Grand Palais stand, als wir die Ausstellung verliessen? War es ein Zufall, dass nach dem ersten Augenschein ein Platzregen einsetzte und wir Schutz im Eingang des Grand Palais suchten? War es ein Zufall, dass direkt neben uns der Besitzer der Nr. 207698 stand, dessen Foto wir bereits auf dem Verkaufsplakat gesehen hatten?

Es war kein Zufall! Es war eine einmalige Gelegenheit – oder wenigstens glaubten wir das, denn erst viel später lernte ich, dass sich einmalige Gelegenheiten oft nicht von erstklassigen Fallen unterscheiden. Eine neue Zeit des Leidens sollte beginnen ... Jedenfalls wechselte die Nr. 207698 die Hand und wieder für die altbekannten 25.000 Francs – nouveaux diesmal.



Die 7 C Nr. 207'698 heute

Inserate

Nach jahrelangem Liebäugeln zu kaufen gesucht:

Citroën 11 B „Large“ - Modell mit Rädli oder Köferli

Karosserie und Mechanik in gutem, fahrbereitem Zustand

Othmar ULRICH, Postfach, 4502 Solothurn

Tel. privat: 032 623 71 75 (abends oder Telefonbeantworter)

Tel. Geschäft: 032 644 15 97

Aus Platzgründen zu verkaufen:

Citroën 11 BL, 1955, schwarz

vor acht Jahren neu lackiert

Interieur neu (durch Firma Bohnenblust, Solothurn)

bis vor zwei Jahren regelmässig gefahren

Preisidee: Fr. 8500.-- (inkl. diverse Ersatzteile)

Peter Burki, St. Urbangasse 53, 4500 Solothurn

Tel.: 032 623 18 81 oder 077 31 55 28

Fax: 032 622 99 13

Zu verkaufen:

1 Kühlerrouleau Légère

Getriebe 15/6, alle Wälzlager neu

Citroën HY, 1974, langer Radstand, revidiert

Div. neue original AXO-Blinkerkappen vorne/hinten und neue original Rücklichtkappen Köfferlimodell

1 Satz neue original Silentblöcke Vorderachse 15/6

1 Paar Antriebswellen 15/6, neu

Pilotfelgen 185/400, 165/400; belgische Felgen

Kupplungsdruckplatte 11 CV revidiert, rupffrei

Kupplungsdrucklager revidiert

Armin Frick, Bergwerkstr. 39, 8810 Horgen, Tel.: 01 725 90 45

Samstag, 25. April 1998, ab 9.00 Uhr
5. Internationaler
AUTO-VELO-MOTO-



T E I L E - M A R K T
+ grosse Modellauto-Börse
+ Modell-Eisenbahn-Verkaufsmarkt
W I N T E R T H U R

Reithalle Teuchelweiher

zwischen Technikum und Zeughaus Bus Nr. 4 ab SBB-Bahnhof Winterthur

Club-Treffen

Festwirtschaft

Oldtimer-Ausstellung

Organisation:

Edy Bühler, Garage, Wolfhausen, Tel.: 077 93 66 67, Fax: 055 243 14 55

In unmittelbarer Nähe der Mehrzweckhalle Teuchelweiher stehen etwa 1000 Prakplätze zur Verfügung. Bei vorheriger Absprache wäre es auch möglich, eine gewisse Anzahl von Classic-Cars oder Oldtimern direkt auf dem Marktgelände auszustellen.

Der Veranstalter bietet auch die Gelegenheit, kostenlos einen Club-Stand einzurichten, der mit einem Auto oder Motorrad des Clubs belegt werden könnte. Die Einrichtung könnte am Freitagnachmittag, 24. April, oder am frühen Samstagmorgen erfolgen. Bitte dazu den Veranstalter umgehend kontaktieren!

Zu verkaufen:

Traction 11 B (Radmodell)

Nur 50 000 km original

Interieur, Motor und Karosserie in ausgezeichnetem Zustand

Preisvorstellung: 45 000 FFr.

Laurent Fouquet, Voiron (Nähe Grenoble) Tel.: 0033 4 76 65 99 09

e-mail: nicolas.clement@hol.fr

Cash as cash can...

oder: Papier ist geduldig!

Antwort zum Kommentar von Röbi Isler im Clubheft 5/6-97.

Lieber Röbi,

mit Deinem Kommentar zum Artikel des "Cash" hast Du den Nagel ziemlich auf den Kopf getroffen. Allerdings ist es äusserst schwierig, einem Journalisten, der eine bestimmte Vorstellung hat, klarzumachen, dass seine Sicht möglicherweise nicht ganz richtig ist. Auch ich betrachte ein Auto ohne Ausnahme als schlechtes Investitionsobjekt. - Das heisst, diese Formulierung stimmt nun auch schon wieder nicht: Ein Auto - und ganz besonders ein altes - ist sogar ein äusserst geeignetes Objekt, um viel Geld zu investieren. Mit dem - wie es so schön heisst - "Return of Investment" sieht es dann allerdings düster aus, zumindest, wenn man "Cash" erwartet.

Mit den Zahlen und Werten, die im Artikel abgedruckt wurden, habe ich nichts zu tun. Auch ich möchte wissen, wo man auf der einen Seite so günstig ein Traction-Cabriolet kauft, und auf der anderen Seite einen "gewöhnlichen" Légère mit viel Gewinn weiterverkauft. (Auch mein 11BL ist noch nicht verkauft...)

Der Grund, warum ich mich für das Interview zur Verfügung gestellt habe, ist simpel: Auf diese Weise kommt unsere Adresse unter die Leute. Auf der anderen Seite kann ich nicht regelmässig selbst Artikel für Zeitungen schreiben. Ich muss leider daran erinnern, dass ich neben meiner Hauptbeschäftigung als Clubpräsident auch noch einen nicht unwichtigen Nebenjob am Flughafen und eine Familie habe, dazu ein Haus und ein paar Autos, die zu unterhalten wären.

Wenn aber - auf welchem Weg auch immer - unsere Adresse bekannt wird, dann gelangen die Interessenten an unseren Club, wo sie besser informiert werden können. So haben sich gerade in letzter Zeit recht viele Leute an uns gewandt, **bevor** sie blindlings ein Auto kauften. Wenn ich weiss, dass diese Leute ein Auto suchen (und feststelle, dass sie durch vernünftige Argumente nicht davon abzubringen sind...), dann lege ich der an sich bereits umfangreichen Clubinformation noch einige Blätter bei, mit denen auf die Stärken und Schwächen unserer Tractions hingewiesen wird. Darunter ist ein Artikel, den ich bereits **1985** für das damals junge "Auto Exclusiv" geschrieben habe. Dort steht: Zitat

"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 15'000.- bis 18'000.- ein gutes und schönes Auto zu bekommen. 15/6 werden ca. Fr. 3000.- bis 4'000.- 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 praktischen Hände verfügt, sollte wenigstens ein dickes Bankkonto zur Verfügung haben. Wem beides fehlt, wird der Wagen nach kurzer Zeit verleiden." Zitatende.

Offensichtlich lassen sich nur vernünftige Leute durch solche Argumente von einem Kauf abhalten: Seit 1985 ist die Mitgliederzahl unseres Clubs markant angewachsen... Zugegeben, letztes Jahr konnte ich ja auch nicht widerstehen. Allerdings zähle ich mich nicht gerade zu den vernünftigen Leuten! Aber schliesslich ist "Spass" nicht mit "Cash" aufzuwiegen...

Daniel Eberli

HOL-DE-RADIO...

In den CTAC-Mitteilungen 1/97 hat uns Hansueli Gehrig einen Spannungswandler von 6 auf 12 Volt vorgestellt, welcher sich zum Betrieb eines modernen Radios eignet. Nun ist die Spannungsversorgung eine wichtige Voraussetzung für den Betrieb eines Radios in einer

Traction. Für mich spielt aber auch die Optik in unseren alten Autos eine Rolle. Deswegen habe ich mir zu diesem Thema Gedanken gemacht und dann ein altertümliches Gehäuse für ein Radiogerät gebaut.

Folgende Überlegungen spielten dabei eine Rolle:

- Das Radiogerät sollte „antik“ aussehen. Im Hinterkopf dachte ich dabei an ein Gerät, wie es - noch mit Röhren versehen - für Tractions angeboten wurde.

- Eine Traction ist ohnehin kein fahrender Konzertsaal. „Hi-Fi“ spielte deswegen eine untergeordnete Rolle.

Aus den obengenannten Gründen entschied ich mich für ein nicht mehr ganz neues Radiogerät, welches noch über die „traditionellen“ Knöpfe verfügte, aber bereits mit einem Tonband und Ver-

kehrsfunk ausgestattet war.

Die beiden Lautsprecher baute ich in das gleiche Gehäuse ein und nahm natürlich damit in Kauf, dass der Stereo-Effekt flöten ging.

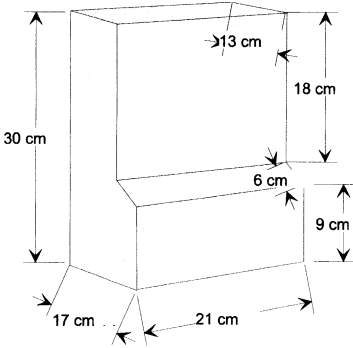


Bild 1

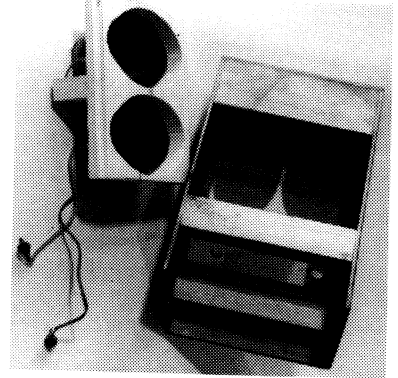


Bild 2

Tja, und dann ging ich an's Werk. Ich ordnete Radio und Lautsprecher entsprechend meiner Vorstellungen an und vermass die Komponenten (Bild 1. Die Zahlen sind ungefähre Aussenmasse und müssen natürlich an die vorhandenen Komponenten angepasst werden). Für die Gehäusewände wählte ich 6 mm Sperrholz, nicht zu hart; für die Klangplatte und die Abtrennung der Lautsprecher 2 cm starkes Tannenholz, ebenso für die Verstrebungen und die Auflage des Radios im Gehäuse. (> Bild 2, links das Lautsprecher-Paar, rechts das Gehäuse von hinten.)

Die Trennung der beiden Lautsprecher musste ich im Mittelbereich mit der Feile dünner machen, damit der Platz genügte.

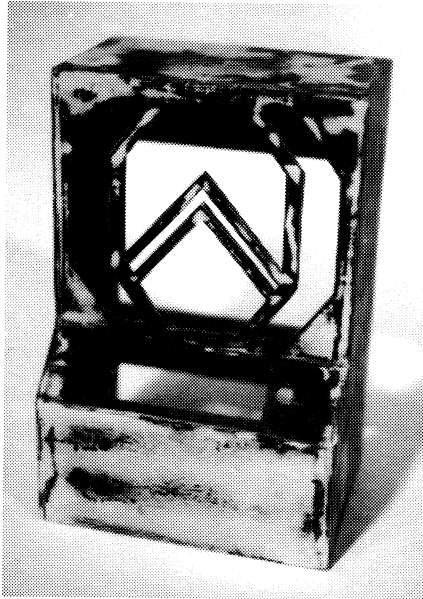


Bild 3

Das Citroën-Zeichen sägte ich mit der Laubsägemaschine aus. Dahinter kam eine weitere Sperrholzplatte mit ausgeschnittenen Öffnungen für die Lautsprecher, über die ich einen geeigneten Stoff gespannt und mit Bostitch-Klammern befestigt hatte. Für die Holzbearbeitung stand mir eine Bandsäge, eine Stichsäge und eine Tischkreissäge zur Verfügung. Zur Not dürfte aber auch eine Stichsäge genügen. Natürlich benötigt man auch eine Bohrmaschine.

Nachdem ich das Gehäuse mit feinen Senkkopf-Schrauben verbunden und zusammengeleimt hatte, schliiff ich es, bis die Oberfläche möglichst glatt war. Nach einer Grundierung spachtelte ich die Nahtstellen. Eine erste schwarze Lackierung zeigte noch verschiedene Mängel in die Oberfläche welche ich nochmals spachtelte. Nach einem weiteren Überschleifen (Bild 3), war dann der Finish fällig. Die letzte Lackierung bekam ganz leichte Risse, welche dem Gehäuse genau die richtige Patina gaben. Bild 4 zeigt das fertige Gerät.

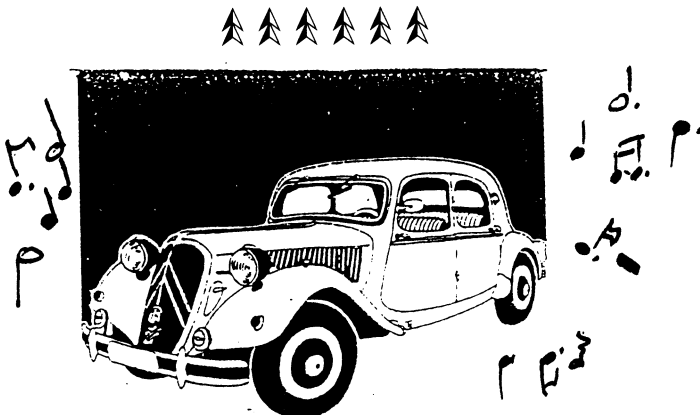


Bild 4

Eine an die Spritzwand geschraubte Holzleiste mit Nut erlaubte das simple Einhängen des fertigen Geräts.

Der erste Testbetrieb zeigte, dass das Gehäuse auch bei lauten Bässen nicht scheppert. Allerdings erreichten die hohen Töne, bedingt durch die tiefe Montage des Geräts, das Ohr nur schlecht. Ich neigte darauf die Platte mit den Lautsprechern so weit es ging nach hinten, was den Klang positiv beeinflusste. (Die hohen Frequenzen bereiten sich weniger zur Seite aus, als Bassfrequenzen. Deshalb müssen Hochtöner auf den Zuhörer gerichtet werden.)

Daniel Eberli



Redaktionelle Beiträge CTAC Mitteilungen 1997

Autor	Beitrag	Seiten	Heft
Christian Bolliger	Kleider aus den Jahren 1932 bis 1952 Teil 2	3	1/97
Christian Bolliger	Kleider aus den Jahren 1932 bis 1952 Teil 3	3	2/97
Ruedi Bräuer	CTAC-Treffen vom 27. April 97	1	2/97
Jürg Deller	Randonnée Alpine 2. Teil	4	4/97
Res Diem	Randonnée Alpine 3. Teil	5	4/97
Res Diem	Lady in Black oder Puzzle in Blech?	1	4/97
Daniel Eberli	Die Altersstruktur im CTAC	1	1/97
Daniel Eberli	Sacré Chien	2	2/97
Daniel Eberli	Starten des Motors mit Hilfe der Kurbel	1	3/97
Daniel Eberli	Geschichten mit offenem Ende	1	4/97
Daniel Eberli	Zum Schmunzeln	1	4/97
Daniel Eberli	Bremsen	1	4/97
Daniel Eberli	"Dr. A.C.Traction - Der Légère im Elch-Test"	½	5/97
Daniel Eberli	"Hallo, wie geht's?"	3 ½	5/97
Daniel Eberli	Der Sechs-Zylinder-Légère"	4	5/97
Kurt Gasser	Flaminio Bertoni	2	5/97
Hansueli Gehrig	Autoradioeinbau mit DC-Wandler 6-12V	5	1/97
Regine Hansche	Monte Carlo 97	9	2/97
Regine Hansche	Tulpenrally	3	3/97
Jörg Henauer	Warum auch Paris eine Reise wert ist	2	3/97
Jörg Henauer	La Traction en BD	3 ½	3/97
Röbi Isler	Randonnée Alpine 4. Teil	4	4/97
Robert Isler	Ersatzteilsuche (via Internet)	1/3	5/97
Robert Isler	Die Silikongeschichte	2/3	5/97
Robert Isler	Risiken und Nebenwirkungen	1	5/97
Hansruedi Kehr	Tour de Champagne 1. Teil	4	3/97
Udo Kenkel	Scheunenfund	1	5/97
Hans Georg Koch	Tour de Champagne 2. Teil	4	3/97
Florentin Liebmann	Bericht Treffen vom 5. Oktober 1997	1	5/97
James Liebmann	Randonnée Alpine 1. Teil	2	4/97
Cuno Seiler:	Herzverpflanzung	1	5/97
Cuno Seiler	Vom 2CV zur Traction	1 ½	1/97
Remo Spaini	Schlosserlebnis	1	2/97
Remo Spaini	Der Gepäckträger	1	4/97
Remo Spaini:	Alte Freundschaft rostet nicht	2	5/97
Paul Stehrenberger	Bande dessinée	3	2/97
Hansruedi Zwingli jun	Treffenbericht 27. April Region Ost	1	3/97
Hansruedi Zwingli jun	Wattwiler Oldtimerparade	1	3/97
Unbekannt	Der verflixte doppelte Boden	½	1/97
Total		86 ½	

24.1.98/ed

Impressionen eines glimpflich verlaufenen Unfalls

Ein unvorsichtig gefahrener Lastwagen fuhr ungebremst auf eine Kreuzung zu und stürzte beim Abbiegen über eine Böschung auf die beiden unterstehenden Wagen (2 CV und BX), in denen zum Glück niemand sass.





INTERNATIONALES TREFFEN VON CITROEN-VETERANEN-FAHRZEUGEN NEUENBURG -SCHWEIZ

TRACTION- DS- ID - SM - CHAPRON

Sonntag 20. September 1998

- 8h00/11h00 Ankunft in Neuenburg, Parking du Nid-du-Crô - Schwimmbad
Einschreibung der Fahrzeuge und Teilnehmer
- 11h15 Geführte Ausfahrt in der Region Neuenburg mit den Fahrzeugen
- 13h00 Mittagessen im Restaurant la Tène à Marin
- 16h00 Diskussionen und Preisübergaben
- Kosten: Einschreibgebühr Sfr. 20.- pro Fahrzeug
 Mittagessen Sfr. 50.-- pro Person

Informationen und Anmeldungen:

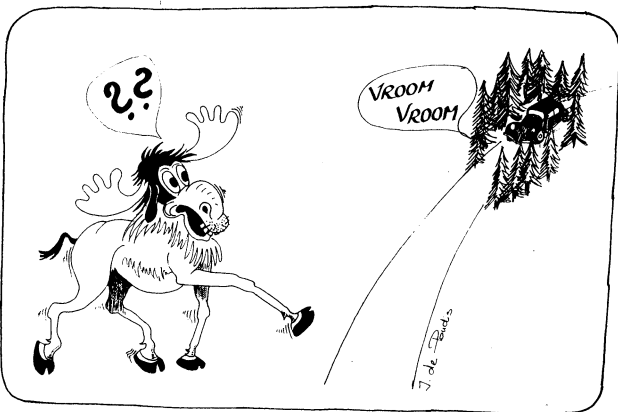
Französisch und Italienisch:

Catia & Vincent Crescia
Bachelin 11, CP 24
CH- 2072 St.-Blaise (NE)
Tél. & fax 0041-32-753 07 60
Natel 0041-79-213 79 44

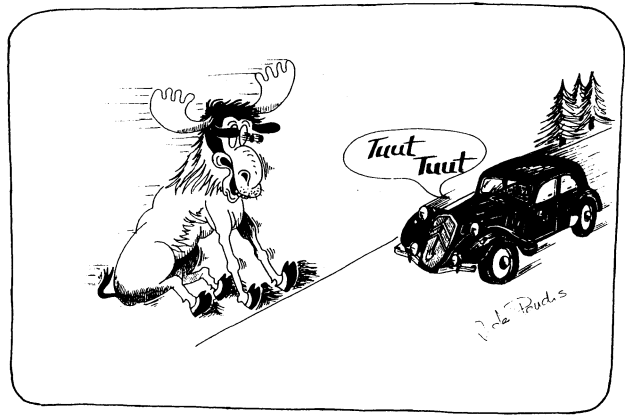
Deutsch:

Christian Häfliger
Industriestrasse 4, CP 32
CH - 4658 Däniken (SO)
Tel. 0041-62-291 31 37
Fax 0041-62-291 31 34

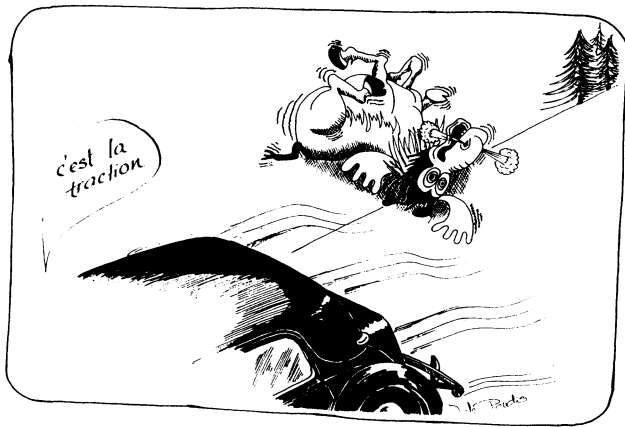
1



2



3



Heft 11/97 November 8(128)

05 44 - 4 134 14 288 - Fax 46 - 14 149
46 71 - 71 2218 748 26 - 46 71 -

OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRAD

VERBUNDIGT MIT
OLDTIMER
Magazin

GROSSE TELEFONAKTION BEWEIST:

H-Kennzeichen: Beamte sind oft ahnungslos!

oder-Krebshilfe:
bei Autos und ein
Motorrad zu gewinnen!



BESSER, ALS DIE POLIZEI ERLAUBT:

Citroën Traction Avant

Es ist mir gelungen,
vom Verlag ein paar Ex-
emplare des "Markt"
Heft 11/97 zu kaufen.
Ich kann diese zum Vor-
zugspreis von Fr. 5.-
weitergeben (am näch-
sten Clubtreffen oder zu-
sätzlich Versandspesen.)
- S'hätt so lang's hätt!

Daniel Eberli
Im Chellhof 3
8463 Benken
Tel. 052 319 25 17
oder beim Clubpostfach.

CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name

Vorname

Vorname Partner.....

PLZ/Ort.....

Adresse.....

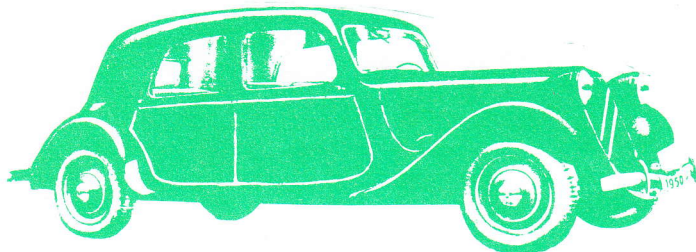
Geburtstag..... / /

Tel (P):..... /

Gültig ab:.....

Tel (G):..... /

Senden an: Robert Isler, Wolfzangenstrasse 48, 8413 Neftenbach



Mitglieder-Werbung

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



CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen

Tel.: 052/319 25 17

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC.

Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name.....

Vorname.....

Vorname Partner.....

Geburtstag..... / /

Adresse.....

PLZ/Ort.....

Tel (P):..... /

Tel (G):..... /

PP
8058 Zürich

PP/Journal
CH-8058 Zürich

Adressänderung melden an:
CTAC, Postfach 1066
CH-8058 Zürich-Flughafen



P.O. BOX 124 • B-1410 WATERLOO
BELGIUM