

# 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 1986

---

Präsident	Vizepräsident	Kassierin	Aktuar
Daniel Eberli Im Kellhof 8436 <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 8645 <u>Jona</u> P. 055-28 38 74	Flemming Gubler Kirchrain 11 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 Hirtenweg 23 9010 <u>St. Gallen</u> P. 071-25 86 69	Guido Hobi Schulstr. 19 8307 <u>Effretikon</u> P. 052-32 49 62	Hans-Georg Koch Steinlerweg 15 4402 <u>Frenkendorf</u> P. 061-94 84 18
Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 <u>Schmerikon</u> P. 055-86 15 23	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 Zellwegstr. 4 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	Christian Bolliger Postfach 62 8832 <u>Wollerau</u> P. 055-27 41 20

---



## I N H A L T

---

- 38 Das wort des präsidenten
- 39 Veranstaltungen  
Zivilstandsecke  
Korrigendum zeitung 1/86
- 40 Das pfingsttreffen in zahlen  
Gesucht: fotos vom internationalen mit wettbewerb
- 41 Leserbrief
- 42 Die vielbewunderte eleganz der alten "Citronen"
- 44 Der neue "Citroën 7" vorderradantriebswagen
- 45 Katastrophaler zustand der bremsen
- 46 Auspuffkrümmer 15/6
- 47 Inserate und kleinanzeigen
- 52 Luftdrucktabelle für reifen Michelin X
- 54 Sogar in Südafrika gibt's Citroën-fans
- 59 Veteranen- und alltagsautomotoren und das bleifreie benzin
- 61 Rätselhafte fettpresse
- 62 Lieber Fritz (antwort zu fettpresse)  
Sommerzeit = Reisezeit
- 63 Nichts besonderes
- 64 Adresse befreundeter clubs und clubfunktionäre

### Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen  
Citroën Bern AG  
Freiburgstr. 447  
3000 Bern  
T. 031-55 33 11

Reparaturen u. Teile  
Armin Frick  
Dorfstr. 39  
8912 Obfelden  
T. 01-761 15 95

Garage  
Christian Heussi  
Alte Landstrasse  
8865 Bilten  
T. 058-37 17 29

Garage + Teile  
Chr. Schelbli  
Grenzstr. 7  
8580 Amriswil  
T. 071-67 45 42

Rep. + Rest. Garage  
B. Schenk  
Güterstr. 129  
4053 Basel  
T. 061-35 25 25

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

Zürich, im juni 1986

Liebe Clubmitglieder,

das Internationale Treffen in Winterthur, für das wir mehr als ein Jahr gearbeitet haben, ist nunmehr eine schöne Erinnerung.

Nachdem Jacques Wolgensinger, der bis Ende 1985 die PR von Citroën France leitete, im Jubiläumsheft das Vorwort geschrieben hat, ist diese Aufgabe jetzt wieder an mir. Auch muss die schöne farbige Ausführung des letzten Clubhefts, das von Res Diem zusammengetragen und redigiert wurde, aus finanziellen Gründen wieder wieder dem herkömmlichen Schwarz/Weiss weichen; die Redaktion macht wie bisher Armin Frick.

Das Treffen in Winterthur war, das darf ich mit Ueberzeugung schreiben, sehr erfolgreich. Die Vorarbeit des Organisationsteam unter der Leitung von Röbi Isler, mit Res Diem, Guido Hobi und Andreas Rutishauser, hat sich gelohnt. Alles verlief programmgemäss, und sogar Petrus hatte ein Einsehen und spendierte uns herrliches Wetter. Den obengenannten Herren, aber auch Trudi + Jürg Deller sowie den vielen anderen Helfern, die für diesen Anlass gearbeitet haben, möchte ich an dieser Stelle nochmals herzlich danken. Auch an Citroën Suisse geht unser Dank für die grosszügige Unterstützung. Nicht zuletzt möchte ich Christof Schelbert erwähnen, der das Treffensignet entworfen und verfeinert hat.


Eine besonders erfreuliche Erinnerung hat uns der "Belgische Oude Citroën Club" beschert, der mit 16 alten Citroën und einer eigens für diesen Anlass hergestellten Rally-Plakette nach Winterthur gefahren und unser Treffen bereichert hat. Sogar einen musikalischen Geburtstagsgruss haben Sie uns geschickt!

Dass schlussendlich das finanzielle Ergebniss nicht den Erwartungen entsprach, ist darauf zurückzuführen, dass weniger Teilnehmer verzeichnet werden konnten, als erwartet werden mussten. Dies wird jedoch die schönen Erinnerungen derjenigen, die am Treffen mitgemacht haben, nicht trüben können.

Damit wir eine umfassende Dokumentation über das Treffen zusammenstellen können, bitten wir alle, die gute Fotos (Papierbilder mit Negativ, oder Dias) gemacht haben, diese mit Namen und Adresse versehen an Andreas Rutishauser, Altstetterstr. 163, 8048 Zürich, zu senden. Er verpflichtet sich, die Bilder sorgfältig zu behandeln und nach dem Kopieren zurückzusenden.

Damit ist auch für mich das Internationale Citroën Traction Avant Treffen 1986 abgeschlossen, ich kann zur Tagesordnung übergehen: Für die kommenden Ferien publizieren wir in diesem Clubheft eine Liste der ausländischen Clubs, mit denen wir Zeitschriften austauschen. Im Falle einer Panne wird man dort sicher Unterstützung finden. Also: - ins Handschuhfach damit!  
Damit wird es schon bald Zeit, ans Herbsttreffen (mit GV) im Baselbiet zu denken. Wir freuen uns auf's nächste Beisammensein!

Tractionellement

  
Daniel Eberli



## VERANSTALTUNGEN

---

- C T A C            13./14. sept. 2-tägiges treffen mit GV.
7.            sept.    Bergrennen Turckheim-Trois Epis (F, Elsass) organisation Dachverband. ES besteht die möglichkeit, zwischen den Renn-der modernen wagen, die strecke mit den oldtimern abzufahren.
- 17.-20. sept.    14. internationales treffen des Autoklub Wielpolski in Poznan (PL). Preis pro person incl. uebernachtung u. verpflegung ca sfr. 180.-. Infos bei Andreas Rutishauser.
- 27./28. sept.    Rassemblement des Dachverbandes der Markenclubs in Avenches. In der altstadt und im amphitheater; mit concours d'élégance, ball, ausstellung etc. Sicher ein besuchenswerter anlass, auch um unsere welschen Tractionfreunde wieder einmal zu treffen. Genaue infos später
- 4.,5. u. 6. sept. 1987 7. ICCCR in der BRD. Ort: Loreley am Rhein.
- 

## Z I V I L S T A N D S E C K E

---

Es heiraten:

Isabelle Schär  
René Marchand  
am 6. september 1986,  
14.00 uhr, in der kirche zu Sutz/BE

---

Das licht der welt erblickte:

Carmen Martina  
am 18. mai 1986  
Die glücklichen eltern:

Brigitte und Markus Wullschleger-Friedli  
Spitzackerstr. 4, 8309 Nürensdorf

---

---

## K o r r i g e n d u m

Die Langenthaler Cabrios sind Vierplätzer und nicht wie auf Seite 17 oben im Jubiläumsclubheft irrtümlicherweise geschrieben Zweiplätzer.

Quellenangaben zum betreffenden Artikel über die Schweizer Tractions:

Le Grand Livre de la Traction Avant (Olivier de Serres), Zürich Leu, Toutes Les Citroën (René Bellu), B-11 Bladet (Clubheft des schwedischen Traction Clubs).

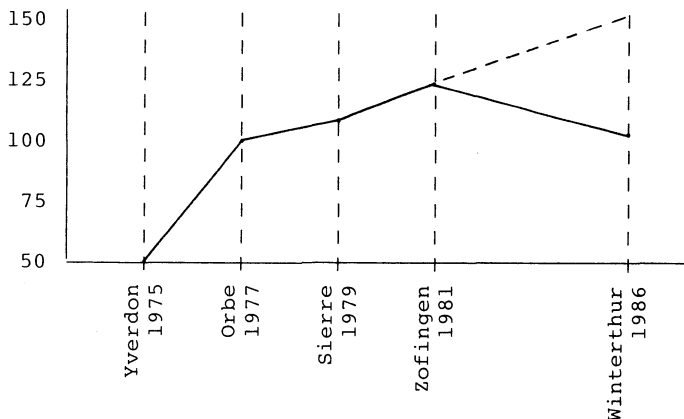
Der Sünder Res Diem

---

## Das Pfingsttreffen in Zahlen

Für das Pfingsttreffen rechneten wir mit etwa 150 Wagen. Grundlagen für diese Schätzung waren einerseits die Teilnehmerzahlen an früheren internationalen Traction-Treffen in der Schweiz (siehe Grafik) und der Grossaufmarsch 1984 in Paris und Knebworth, andererseits die seit dem Zofingertreffen stark gestiegene Mitgliederzahl unseres Clubs. In Zofingen nahmen 43 Schweizer und 86 Ausländer-Tractions teil. Ueberträgt man nun das Clubwachstum auf die Teilnehmerzahl und geht davon aus, dass wieder gleichviele Ausländer kommen, so erreicht man die geschätzten 150 Tractions mühelos.

### Teilnehmer:



Erstaunlicherweise kamen statt der erwarteten 150 Wagen nur deren 106 nach Winterthur. Während das Budgetziel bei den Schweizer Teilnehmer mit 78 Wagen weit übertroffen wurde, blieben die Ausländer mit nur 28 Wagen weit hinter den Erwartungen zurück. Unter diesen 28 Ausländern waren zudem ganze zwei, die schon in Zofingen dabei waren.

Entsprechend der Teilnehmerzahl war auch das finanzielle Ergebnis in Winterthur. Wäre es bei 150 Wagen ausgeglichen gewesen, so liegt es jetzt mit etwa 4000 Franken unter dem Gefrierpunkt. Tragisch ist das allerdings nur diejenigen Clubmitglieder, die nicht dabei waren. Die Anwesenden bekamen für die Verminderung des Clubvermögens eine ahnsehnliche Gegenleistung.

Verfasst aus der Pleitegeier-Perspektive von Res Diem dem Herrscher über leere Kassen.

---

### G E S U C H T : Fotos vom internationalen treffen in Winterthur

Die fotos werden für folgende zwecke benötigt:

Für das clubarchiv

Für die clubzeitung

Für eine dokumentation zh Citroën Suisse

Für eine prämirung der besten aufnahmen!!!

Senden sie bitte ihre bilder mit den negativen an: Andreas Rutishauser, Altstetterstr. 163, 8048 Zürich. Die negative werden benötigt um die dokumentation zusammenzustellen, sowie um nötigen archivkopien herzustellen. Nach gebrauch werden ihre bilder und negative selbstverständlich retourniert.

af

Hans Ulrich Oehrli  
Oberdorfsgasse 12  
3806 Bönigen b.I.

3806 Bönigen, 24. Mai 1986

Familie  
Jürg Deller  
Püntengasse 6  
8304 WALLISELLEN

Internationales Citroen Traction Avant Treffen in Winterthur

Tschau Trudi und Jürg

Nach gut gelungener Heimfahrt am Montag, hat uns bereits der Alltag wieder voll ergriffen. Aber trotz des Alltages, sind die Erinnerungen und Erlebnisse vom Treffen in Winterthur noch ganz frisch und sie werden wohl einen besonderen Platz in meinem Traction-Herzen bekommen. Bereits auf der Heimfahrt haben wir "Berner Oberländer" beschlossen, dass ein so phantastisches und gut organisiertes Treffen nicht ungerühmt und gelobt in Vergessenheit geraten darf! Auch was fürs Geld geboten wurde, war mehr als erstaunlich und zeugt somit von einer guten Organisationskunst, aber auch Zeit und die Liebe zum ganzen Drum und Dran, vorallem zum Traction, wurden voll investiert. Dies alles ist für uns "Berner Oberländer" und unheimliche Traction-Fans Grund genug, Euch beiden und dem ganzen OK noch einmal ganz herzlich zu danken und zu gratulieren für die schöne Zeit, welche wir bei Euch erleben durften!

Mit tractionellen Grüssen



Beatrix Oeler H. Cebal  
Stich Michel  
Hans Hummer A

In Winterthur fand das Internationale Citroën-Traction-Avant-Treffen statt

## Die vielbewunderte Eleganz der alten «Citronen»

Zu einem nostalgischen Rendez-vous haben sich über Pfingsten 109 Citroën-Oldtimers mit ihren Besitzern und Passagieren auf dem Teuchelweiherplatz eingefunden. Die aus der ganzen Schweiz, aus Frankreich, Deutschland, Belgien und Holland angereisten Veteranen haben mit ihrer noch immer bestechenden Eleganz viel Bewunderung erregt. Ein Höhepunkt des Treffens war die «Schönheitskonkurrenz», bei der die stilvolle Präsentation bewertet wurde.

(sa) Aus dem alltäglichen Strassenbild sind sie verschwunden, die mit ihrer langegezogenen Kühlerschnauze tief auf der Strasse liegenden Citroëns, die lange Zeit nicht nur in Frankreich, sondern auch bei uns zu den populärsten Autos gezählt hatten. Vergessen aber sind sie nicht; wimmer eines auftaucht, wenden sich die Köpfe, leuchten Augen auf im Wiedererkennen der unvergleichlichen Eleganz. Kein Wunder also, dass der vor zehn Jahren von 50 Tractionisten – wie sich die stolzen Besitzer der zwischen 1934 und 1937 gebauten Citroëns nennen – gegründete Citroën-Avant-Club heute schon über 280 Mitglieder in der deutschen Schweiz zählt; Grund genug, das Jubiläum mit einem internationalen Treffen der schon klassischen Oldies zu feiern.

Die klaren Linien, der schöne Schwung der breiten Kotflügel und die Ausgewogenheit der Karosserie allein waren es aber nicht, die die Citroëns légère, large und 15six zu aussergewöhnlichen Autos machten. Wohl noch bedeutender waren die darin verwirklichten technischen Lösungen, die mit dem revolutionären Frontantrieb und der selbsttragenden Karosserie der Zeit weit voraus waren. Dabei sind die Motoren unsäglich leiblich. Da war kaum ein Fahrzeug in der Reihe an Reihe stehenden Pa-

rade auf dem Teuchelweiherplatz, das nicht mindestens drei- bis viermal die Strecke rund um die Erde auf dem Kilometerzähler hatte. Die sachverständigen Oldtimer-Fans versammelten sich denn auch immer gleich dort, wo eine hochgeklappte Motorhaube den Blick freigab auf das kraftstrotzende Herzstück.

Da und dort waren am Samstagabend aber auch Chauffeure zu beobachten, die sorgsam das letzte Stäubchen vom spiegelnden Lack wischten, und ein Traction-Besitzer aus dem Hochsavoyischen liess sich dabei ertappen, wie er die Chromblenden rings um seine bildhübsche Limousine anhauchte, um sie dann emsig auf Hochglanz zu polieren.

Beim «Concours d'élégance» wurden eben vorab der äussere Zustand, Besonderheiten im Ausbau und die Präsentation bewertet. Wer Chancen wahren wollte, musste sich also auch in der Kleidung etwas einfallen lassen. Der Savoyarde im zeitgenössischen Staubmantel und seine Gattin im elfenbeinfarbenen, sonnenplisséverzierten Costume samt echt antiker Hutschachtel rundeten den Stil ihrer cremeweiss-schwarz lakierten Traction stilgerecht ab. Sie hatten aber harte Konkurrenz.

Nicht nur Laien, auch der Jury fiel es schwer, unter all den mit viel Mühe und beträchtlichem finanziellem Aufwand aufgemöbelten und gehätschelten Kostbarkeiten einen Favoriten zu erküren. Applaus erhielten sie alle: die Mini-«Citrone» als Tretmodell, die von einem kleinen Mädchen gelenkt, eine Traction mit Waadtländer-Nummer am dichten Zuschauer-Spalier vorbei zum Jury-Wagen schleppte, der grüne Citroën-Veteran, der mit Baujahr 1932 aus der Vor-Traction-Avant-Zeit stammt, das weisse, eigens aus Holland aufgekrenzte Luxus-Cabriolet, dessen einzigartig schnittige

Carrosserie seinerzeit in Worblaufen gebaut wurde, die vielen gepflegten Limousinen mit der charakteristischen «Kiste» am Heck und vor allem die rar und teuer gewordenen «Köpfungbaren», die Faux-Cabriolets.

Das Rennen aber machte ein dandyhaft gekleideter Belgier, der seiner eleganten, wie direkt den frühen fünfziger Jahren entstiegene Begleiterin und ihrem lebensgrossen Pink Panther galant die Türen seiner geleckten, grau-schwarzen Traction aufhielt. Der leise und zufriedene brumende Motor liess keinen Zweifel an der Megaphon-Durchsage aufkommen, wonach die Anfahrt von der Nordseeküste zum Eulachstrand in nur neun Stunden bewältigt worden war.

Normalerweise aber schonen die Tractionisten ihre Lieblinge und damit auch die Umwelt, versicherte der für die Organisation des Treffens verantwortliche Winterthurer Robert Isler. Sogar für den obligaten Ausflug in die weitere Umgebung wurde das Dampfhäuschen vorgezogen, was begreiflich ist, wenn man weiss, dass ein einziger Pneu für diese noch verkehrstüchtigen Museumsstücke über 500 Franken kostet.

Aus:

"Der Landbote"

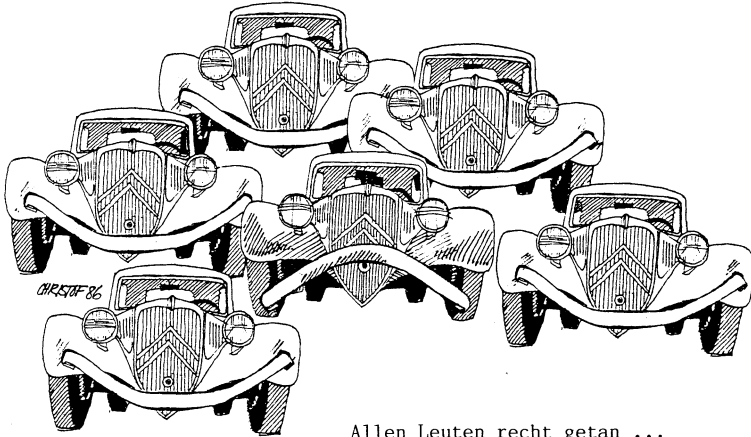
20. Mai 1986



In der Parade der Citroën-Veteranen wurde auch das Auftreten der Fahrerinnen und Fahrer bewertet. (hd)



Das internationale Treffen  
aus der Sicht des Organisers



Allen Leuten recht getan ...



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

# Rundschau

## Personenwagen

### Der neue „Citroen 7“-Vorderradantriebswagen

Nachdem die umfangreichen Fabrikneubauten der Pariser Citroen-Werke beendet, 1000 neue Werkzeugmaschinen aufgestellt und die neuen Montagebänder in Gang gesetzt worden sind, haben jetzt die ersten Wagen vom neuen Typ „Citroen 7“ die Fabrik verlassen. Citroen hat sich mit dieser Neukonstruktion erstmalig vom Standardbau abgekehrt und die französische Öffentlichkeit mit einem Frontantriebswagen überrascht. Das neue Fahrzeug, dessen Ganzstahlkarosserie, ähnlich den von Ambi gepreßten Adler-Trumpf- und Hanomag-Modellen, mit dem Fahrgestell eine Einheit bildet, ist dadurch besonders verwindungsfest. Außer der Tatsache des Frontantriebs ist die Einzelaufhängung der Vorderräder besonders bemerkenswert, deren Abfederung mittels Torsionsstäben erfolgt. Da Citroen bekanntlich die Chrysler-Lizenz für Europa innehat, ist der Motor wieder schwebend aufgehängt. Die außerordentlich leichten Kolben aus einer Speziallegierung laufen in auswechselbaren Zylinderlaufbuchsen. Der auf 38 PS abgebremste Motor soll dem Wagen eine Spitzengeschwindigkeit von 100 km/h geben. Das Gesamtgewicht des Fahrzeugs beträgt 900 kg. Den erzielbaren hohen Straßendurchschnitten hat man die aerodynamische Formgebung der Karosserie angepaßt, bei der, strömungstechnisch richtig, eine wirbelfreie, glatte Verkleidung der Fahrzeugunterseite vorgenommen ist. Durch den Fortfall der Kardanwelle wurde eine wesentliche Tieferlegung des Schwerpunktes möglich. Der neue Wagen ist mit einem Dreiganggetriebe, das durch einen am Instrumentenbrett montierten Schallhebel betätigt wird, sowie mit hydraulischen Bremsen ausgestattet. Der Brennstoffverbrauch wird mit 9 l je 100 km angegeben. Die viersitzige Limousine wird zu einem Preis von 17 700 Fres. auf den Markt gebracht. Die unabhängige Vorderradaufhängung und die Federung mittels Torsionsstäben wird übrigens auch für die großen Citroen-Modelle übernommen.

Dipl.-Ing. C. C.

Aus: Derendinger Bulletin 1/86

So geschehen: Weil das Fahrzeug beim Stoppen immer stärker aus der Spur geriet und die Bremsen dabei fürchterlich kreischten, bemühte sich der Fahrzeugbesitzer schliesslich und endlich doch einmal in eine Garage. Dort stiess man bei der Ursachensuche auf eine total verschlissene Vorderachsbremse. Deren Bremsscheibe war bis auf die Kühlrippen abgenützt (Bild 1), und die Bremsklötze besaßen keine Spur mehr von Bremsbelag; die metallenen Belagträgerplatten waren zudem bis auf die Hälfte ihrer ursprünglichen Dicke abgefahren. Hier wurde nur noch mit Metall auf Metall "gebremst".

Die Bremsanlage war schwerwiegend defekt, und zwar schon lange bevor dieser Endzustand erreicht worden ist. Dadurch war aber das Fahrzeug auch schon seit längerer Zeit verkehrsuntauglich.

Derartige und ähnliche "Musterbeispiele" von Nachlässigkeit und Gleichgültigkeit gibt es nicht selten. Sie vermögen Werkstattheute kaum noch in Entsetzen zu bringen.

Beunruhigend dabei aber ist, dass Fahrzeuge mit solchen Bremsen auf unseren Strassen zirkulieren. Sie bedeuten eine latente Gefahr und somit ein Sicherheitsrisiko. Man kann sie wohl als Mordwerkzeuge bezeichnen.



Anmerkung der redaktion: Wer nun meint das so etwas nur bei einem "modernem" auto, aber sicher nicht bei einem Trac-tion vorkommt, der irrt sich ganz gewaltig, wie bild 2 zeigt. Ein kommentar ist da wohl überflüssig.

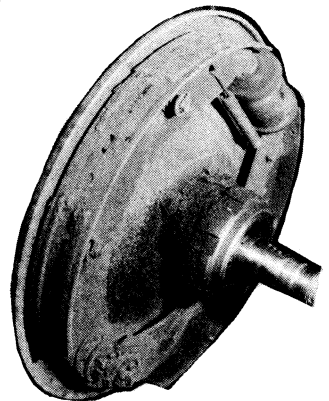
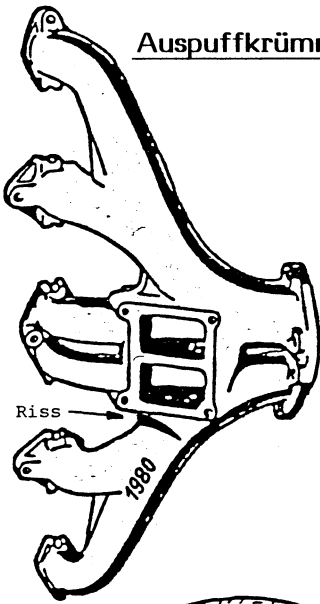


Bild 2, af

## Auspuffkrümmer 15/6, Ersatzteil Nr. 456 512

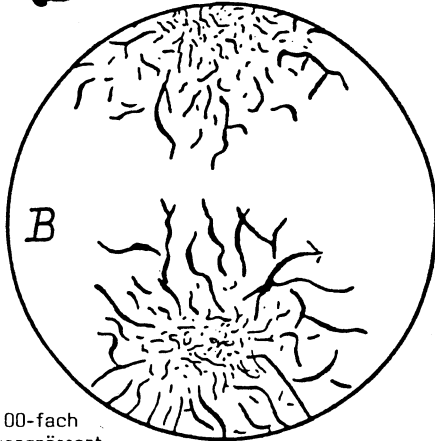


\* Beim CVC wurde dieser Auspuffkrümmer neu angefertigt. Als Werkstoff wurde GG 20 gewählt.

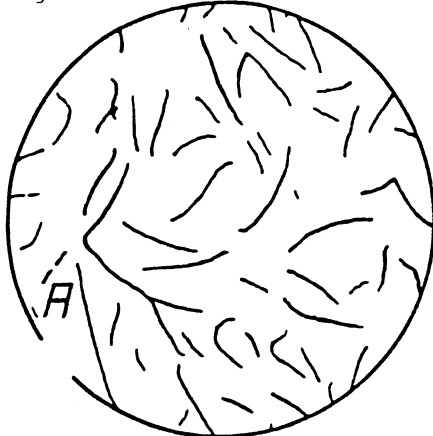
Geht an:  
Albert Schorta, Derendingen  
Armin Frick, Horgen  
Christian Schelbli, Amriswil  
Klaus Schäfer, Aurich  
R. Degen, Buch am Erlbach

GG 20 ist Grauguss mit einer Zugfestigkeit von 20 kp/mm<sup>2</sup>. Grauguss ist der billigste mögliche Werkstoff für Auspuffkrümmer. Grauguss hat den Nachteil, dass bei hohen Temperaturen metallurgische Veränderungen stattfinden.

1. Aus perlitischem Gefüge kann ferritisches Gefüge entstehen. Ferritisches Gefüge hat eine tieferen Festigkeit. Die Gefügeumwandlung bewirkt eine Volumenverkleinerung.
2. Entlang der Graphitlamellen kann eine innere Oxydation ablaufen. Dadurch entsteht eine Volumenvergrößerung.



100-fach  
vergrössert



Die Volumenvergrößerung infolge innerer Oxydation überwiegt bei weitem, wodurch Spannungen entstehen.

Albert Schorta hatte einen neuen Krümmer aus der "Produktion CVC" in Betrieb. Dieser neue Krümmer ist gerissen (siehe oben). Eine Materialprobe wurde entnommen und ein Schliff angefertigt. Unter dem Mikroskop zeigt sich überwiegend eine Graphitform B nach VDG-Merkblatt. Das heisst: Beim Werkstoff handelt es sich um sehr schlechte Qualität mit ungleichmässiger Graphitausbildung. Diese bewirkt örtlich hohe Spannungen und ungleichmässige Wärmeverteilung. Diese Qualität ist für dünnwandige Auspuffkrümmer gänzlich ungeeignet.

Guter Grauguss hat eine Graphitanordnung A nach VDG-Merkblatt.

Der Berichterstatter möchte niemandem das Geschäft vermiesen, sondern nur eine technische Information vermitteln. Schade um den enormen Aufwand zur Herstellung der Modelleinrichtung.

Kurt Gasser  
Spiegelgutstrasse 19  
8200 Schaffhausen

\* CVC = Citroën Veteranen Club Deutschland. Der Bericht wurde am 30.4.86 versandt. Bis heute ist keine Stellungnahme vom CVC eingetroffen. Sollte eine solche erfolgen wird sie selbstverständlich veröffentlicht.

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 6 cm, stk fr. 3.- plus versand.
- \* Universaltassen, weiss mit clubemblem, stk fr. 7.50 plus versand.
- \* Clubkleber, stk 1.50 plus versand.
- \* Traction zum aufbügeln/nähen in schwarz oder rot, stk fr. 3.- plus versand.
- \* Plaquetten des Internationalen Treffens 1986, stk fr. 15.- plus versand.
- \* Uhren in Form des Traction-Kühlers, als armband-uhr oder im set, chrom oder gold-plaque (neu jetzt auch mit metallband) zwischen fr. 185.- und fr. 265.- incl. versand in der Schweiz (günstiger club-preis). Bestellformulare sind beim CTAC-postfach erhältlich.
- \* Plakate (ca A3) mit dem club-signet, stk fr. 1.- plus versand.

Solange der vorrat reicht, erhalten sie beim CTAC die club-mitteilungen der jahre 85, 84, 83, 82, 81, 80, 79 u. 78 mit vielen interessanten beiträgen. Z.b. Traction briefmarken, technische artikel, treffen berichten, literatur hinweisen, 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: Bildband vom 6. ICCCR in England (1984). Brandneu: Ventildeckeldichtung aus 3mm gummikork für die 4-zyl. Traction, sowie oelpumpendruckfeder (sollte bei jeder motorrev. ersetzt werden). Motor für Traction 7A. Viele occ. und neuteile für Tractions. Armin Frick, Dorfstr. 39, 8912 Obfelden, tel. 01-761 15 95.

---

Zu verkaufen: Citroën CV 7 légère, jg. 1937, mechanisch revidiert, in einwandfreiem zustand, fahrbereit. Preis fr. 15'000.-. Anfragen an: Fredi Clerc, tel. 055 - 64 44 64.

---

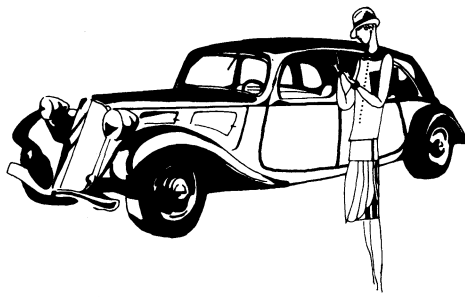
Gesucht: Uf de Winter für en Nachwuchs-Traxionischt es Holz-Chinderbettli (Grössli ca 70x140cm). Es chan au e chli beschädigt sii. Mir gäbed gern öppis uus defür. Eberli, 052 - 43 25 17.

---

Hans telephoniert in die garage: Min légère gaat nûme, es hät welewäg wasser im vergaser.

Mir chömed. Wo schtaat de wage?

I de aare, öppe zäh meter vom ufer ewägg.



FRICK TRACTION-AVANT AG  
REPARATUREN & ERSATZTEILE

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

## Benzintank - Abdichtmittel

für alte sowie neue fahrzeuge

Die elastische kautschuk-innenbeschichtung

- verhindert rostschäden oder chemische zersetzung
- stoppt benzinverlust bei rissen, undichten schweiss- und lötlstellen
- eignet sich für stahl-, aluminium- und polyester-behälter
- beschichtung kann leicht selbst vorgenommen werden

Informationsblatt gegen frankiertes antwortcouvert und fr. -.50 in briefmarken.

Elektronische 6 und 12 volt zündungen auf bestellung.

Neue radkappen und schrauben für alle modelle.

Neue batterie-kästen, heizungsrohre und heckabschlussbleche.

Sämtliche gummiteile für den Traction.

Handbrems- und kupplungsseile.

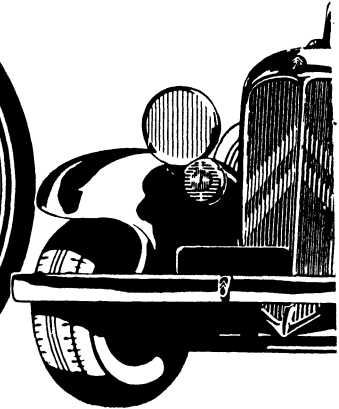
Antriebswellen für alle Citroën's revidiert im austausch.

Silentblockrevision für alle Tractions.

T R A C T I O N trampiauto.

Quarzuhr mit rundem zifferblatt und Traction-kühlergrill darauf.

Endoskopische hohlraumuntersuchung, zb vor einer hohlraumbehandlung zur feststellung der von aussen nicht sichtbaren fortgeschrittenen korrosion, oder über die qualität einer bereits durchgeführten hohlraumbehandlung etc etc.





## Für den Anfänger

ist es wichtig, ein Auto mit größter Straßenübersicht und sichersten Fahreigenschaften zu besitzen. Diese finden Sie vereinigt mit dem nötigen Platzkomfort beim mittleren Wagen für die Stadt und übers Land der Marke

# CITROËN

10 PS

ab Fr. 8750.— plus Wust

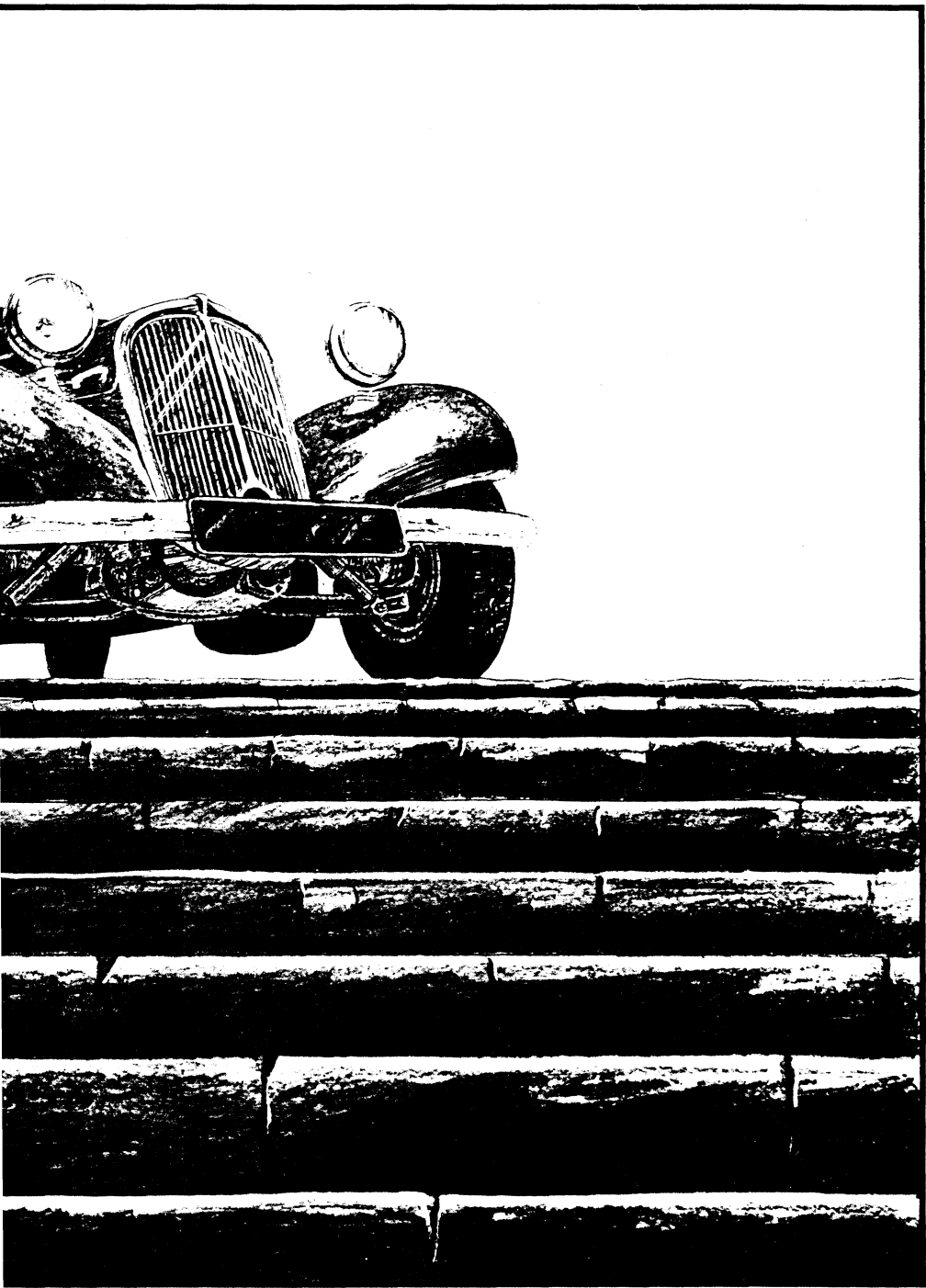
BASEL  ZÜRICH  
AUTOMOBILE A.G.  
*seit 1899*

Zürich 8, Falkenstraße 12, Tel. (051) 34 00 54

Obenstehendes inserat ist aus dem jahr 1949. Da die Schweiz eine andere berechnungsformel hat, kommt ein Trac-tion hier auf 10 steuer-PS (Frankreich 11 steuer-PS). Zum "günstigen" kaufpreis muss bedenkt werden, dass ein ar-bei-ter damals ca 2.70 fr./std. verdiente.

MI/af

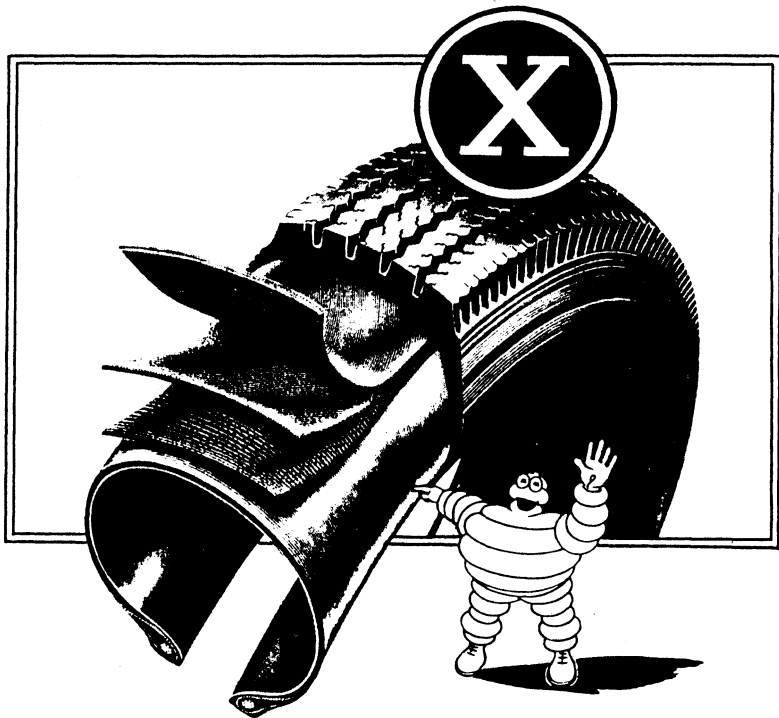




1961

# Luftdrucktabelle für Reifen **MICHELIN "X"**

Ausgabe MICHELIN - SCHWEIZ



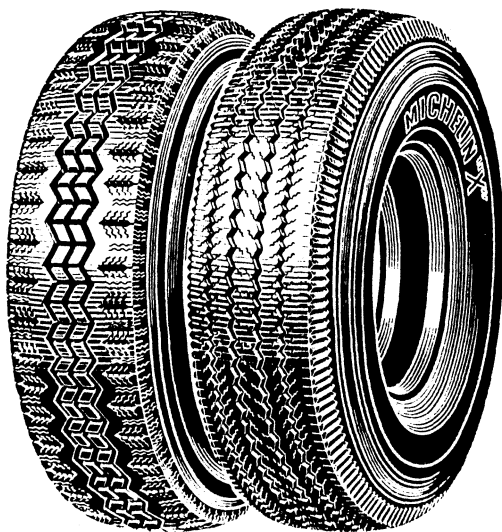
Mit dem Pneu "X"

**2 mal mehr Kilometer**  
**2 mal mehr Komfort**  
**2 mal mehr Sicherheit**

Marques Marken	Types Typen	Dimension		Pneus " X " Pressions Luftdruck		Types de sculpture Profil
		Equipement d'origine Erstbereifung	Pneus " X "	avant vorn	arrière hinten	
CITROËN . . . . .	2 CV Berline	{ 125 - 380 X 135 - 380 125 - 400	125 - 380 X	1.25	1.4	1
			135 - 380	1.3	1.55	1
			125 - 400	1.2	1.5	1
	2 CV Fourgonnette Kastenwagen	{ 135 - 380 135 - 400	135 - 380	1.15	1.4	1½
			135 - 400	1.35	1.5	1
	AMI 6		125 - 380 X	1.3	1.45	1
	11 Légère		165 - 400	1.35	1.55	1
Normale		165 - 400	1.45	1.6	1	
15 Berline		165 - 400	1.7	—	1	
DS 19 - ID 19	{ AV/v AR/h	155 - 400	—	1.4	1	

### Sculptures - Profile

1 2



Frage :  
Welche Drücke werden 1985 empfohlen ?

KuGa

#### MONTAGE DES "X"-PNEUS

- 1) Der "X"-Pneu mit Schlauch kann auf jedem beliebigen Rad den schlauchlosen Reifen ersetzen. Durch die Montage des Pneus mit einem MICHELIN « Airstop »-Schlauch (sehr luftdichter Schlauch) hat der Automobilist den Reifendruck **nur noch alle 3 Monate** zu prüfen.
- 2) Um alle Vorteile des "X"-Pneus in bezug auf Strassenhaltung ausnützen zu können, ist es nötig das Fahrzeug vollständig damit auszurüsten. Man kann jedoch mit nur 2 "X"-Pneus auf der Hinterachse beginnen.

#### LUFTDRUCK DES "X"-PNEUS

Bei den angegebenen Luftdruck-Werten handelt es sich um Grundansätze. Dieselben entsprechen einem normalen Gebrauch des Fahrzeuges und können ohne Nachteil leicht erhöht werden.

## S. A. des Pneumatiques MICHELIN

### LAUSANNE-RENNES

20, chemin du Chêne  
Tél. (021) 24.24.77

### GENÈVE

42-44, rue Prévost-Martin  
Tél. (022) 24.02.77

### ZÜRICH

Neugasse 57-59  
Tel. (051) 42.35.30

## Wer hätte das gedacht: Sogar in Südafrika gibt's Citroën-Fans.

Lauter wunderschöne Traction Avants. Sie glänzen wie neu. Und doch feiern diese wohlgeformten Autos ein 50-jähriges Jubiläum. Man sieht's auf dem Transparent: "50 YEARS TRACTION AVANT". Ein Traction Register (auf deutsch heisst das ungefähr 'eingetragener Traction-Club') ehrt damit jenen Wagen, von dem wir alle auch schwärmen, ein Auto, dem diese Ehre auch wirklich zukommt. Eine Feier also, die soweit anno 1984 in ähnlichem Rahmen an vielen Orten stattgefunden hat.



Was Ihr auf dem Transparent aber auch noch sehen könnt, dass ist die Abkürzung "R.S.A.". Das bedeutet nichts anderes als "Republik Südafrika". Man staune: Soweit im Süden noch, weit von Frankreich weg, gibt es also eingefleischte Citroënisten, die ihre Lieblingsstücke mit ebensoviel Engagement hegen und pflegen wie wir.

Wie ich das herausgefunden habe? Ende September 1985 weilte ich berufshalber in Südafrika, genauer in Johannesburg. Vor dem Flug in den Süden habe ich mich bei Andreas Rutishauser erkundigt, ob er irgendeine Adresse in Südafrika wisse, über die ich auf eine heisse Citroën-Spur stossen könnte. Und siehe da: Er gab mir die Telefonnummer eines gewissen Stephen Le Roux. Nomen est omen, dachte ich mir, denn schliesslich sollte dieser Stephen mit seinem französisch klingenden Nachnamen Präsident des südafrikanischen Traction Registers sein.

Kaum in Johannesburg, habe ich mich mit Stephen in Verbindung gesetzt, um einen Treff zu arrangieren. Das klappte dann auch tatsächlich - und wie: Stephen organisierte für mich und meinen Arbeitskollegen einen seiner Bekannten, der uns im Hotel abholen sollte. Wie staunten wir, als dieser ein Schweizer war, der seit zehn Jahren in Südafrika lebt. Martin Noser heisst er. Uebrigens wird er mit seiner Familie in die Schweiz zurückziehen, und zwar für immer. Was er auch für immer will, hoffentlich: Clubmitglied in unserem C.T.A.C. werden (wer von Euch hat schon jemals ein Clubmitglied in Südafrika geworben?). Also, unser neues Mitglied in spe, Martin, führte uns zu Stephen, der uns einen herzlichen Empfang bereitere und uns gleich zum Essen einlud.



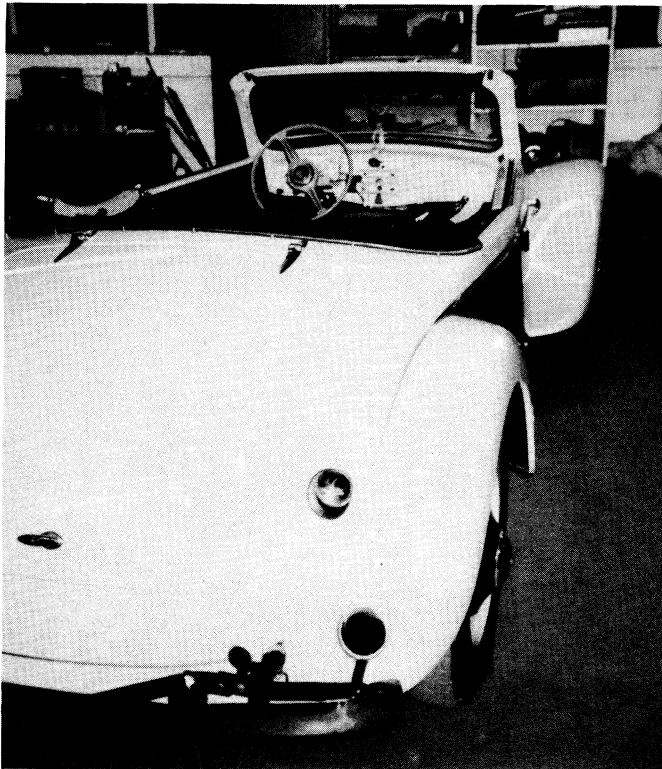
Bei einer kalten Platte und südafrikanischem Wein packte uns bald das Fieber. Angeregt diskutierten wir, erzählten uns über die Clubs und deren Aktivitäten, schwärmten von den schönsten Autos, von den Traction Avants eben. Und von diesen gibt's ein paar schöne Exemplare in Südafrika.

Zum Beispiel ein Langenthal-Cabriolet. Es gehört John Groen, Uebersee-Coordinator des südafrikanischen Traction Registers. John hat das Cabriolet unter einem eingestürzten Vordach in der Nähe von Johannesburg gefunden. Es befand sich in einem äusserst miesen Zustand. Aber jetzt sieht es wieder ganz anständig aus, sehr gut und gepflegt, möchte ich sogar sagen, wenn auch nicht alle Details stimmen. Aber wenn stört das schon bei dieser Rarität - John Groen jedenfalls nicht.

Stephen Le Roux besitzt ein Coupé, dass er im Anschluss an Le Bourget (50-Jahr Traction-Avant Feier in Frankreich, 1984) in Frankreich gekauft hat und mit dem Schiff nach Südafrika bringen liess. Der Zustand des Coupés war etwas besser als jener des Langenthal-Cabis. In nur acht Monaten und mit beträchtlichem Aufwand hat Stephen das Coupé auf Vordermann gebracht. Und zwar so, dass man meinen könnte, es sei fabrikneu: so schön, so perfekt. Ich hatte auch Gelegenheit, das Coupé zu steuern. Zum erstenmal in meinem Leben konnte ich ein Coupé fahren. Was für ein Gefühl. Und das dazu noch in Südafrika.

Uebrigens: Martin Noser wird seinen rechtsgesteuerten 11 CV mit in die Schweiz nehmen und nicht in Südafrika zurücklassen. Wer kann sich denn schon von einem Traction Avant trennen?

Walter Rey



John Groen's Langenthal-Cabriolet



John und sein Cabriolet, zweifarbig ist es, blau und grau, mit englischem Kühlergitter und Piloterädern.



John Groen und ich vor seinem Coupé



Das Coupé von hinten. Im Hintergrund links mein Kollege Peter Rohr, ein eingefleischter Heinkel-Fan, in der mitte Stephen Le Roux, rechts Martin Noser.

---

**1948 CITROEN  
STREET ROD**

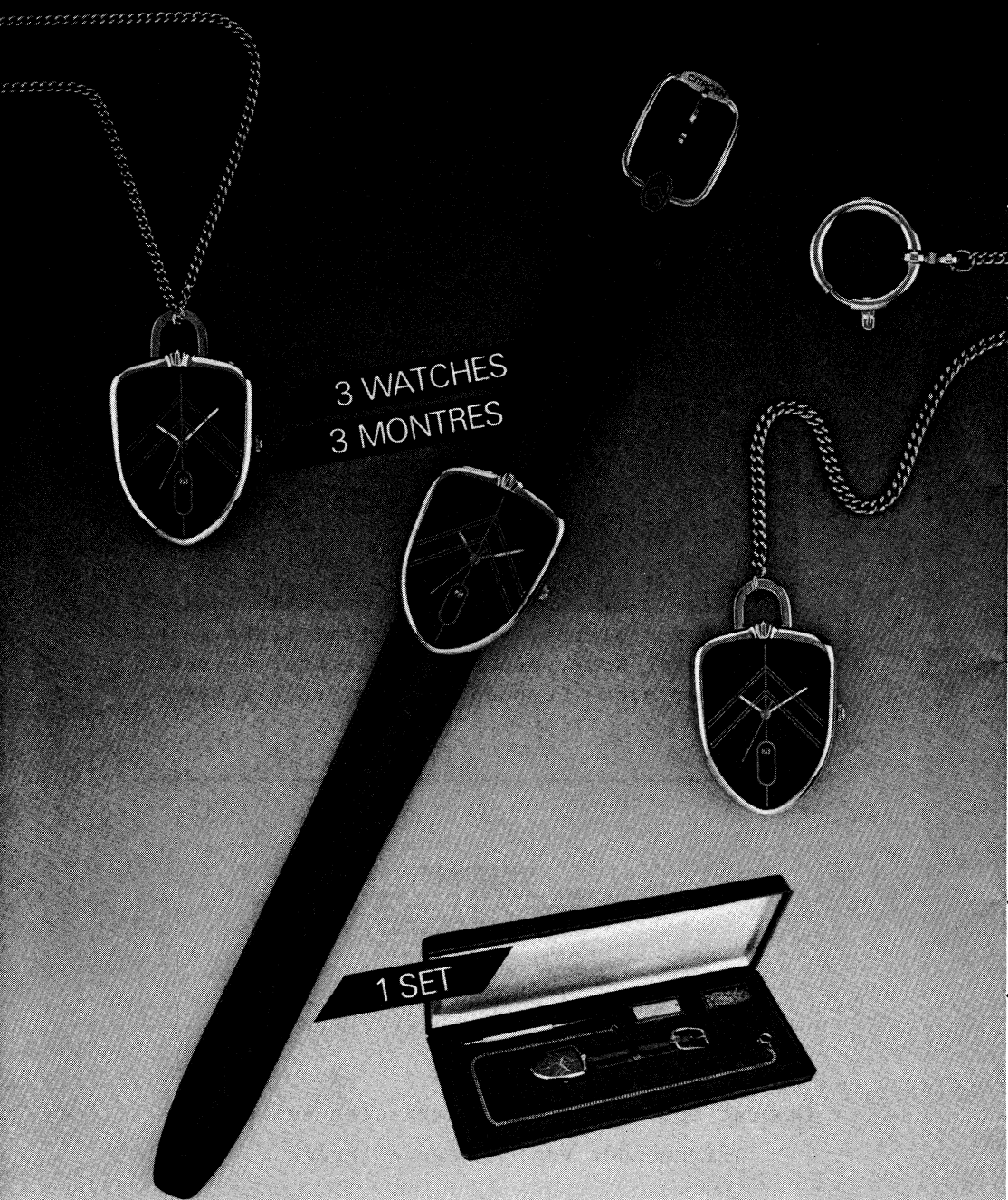
With fitted V8 motor and gearbox, power brakes, oil cooler, full instrumentation, mag wheels and stainless steel exhaust plus many extras. Motor still under guarantee R3 000 onco.

**PHONE 462250**

Inserat aus einer südafrikanischen zeitung.

Eingesandt von: Thomas Wüthrich

# CAR LINE CITROEN WATCH/MONTRES



3 WATCHES  
3 MONTRES

1 SET

Bestellformulare sind erhältlich bei:

Citroën Traction Avant Club Postf. 1066 CH-8058 Zürich-Flughafen

# Veteranen- und Alltagsautomotoren und das bleifreie Benzin

Aus: Die Motorpfeife, Organ des Schweizer Motor-Veteranen-Clubs.  
Leicht gekürzt für unsere clubzeitung. af

Zu Beginn meiner Lehrzeit als Automobilmechaniker tankten die Automobilisten in den meisten europäischen Ländern bereits bleihaltiges Benzin. Bei uns in der Schweiz wurde Benzin mit tieferer Oktanzahl ohne Bleizusatz verkauft. Während meine Kameraden in der Gewerbeschule davon berichteten, dass bei neuen Amerikanerwagen die Zylinderköpfe demontiert werden mussten, um eine zwei bis drei Millimeter dicke Kupferplatte mit einer zweiten Zylinderkopfdichtung zwecks Verminderung der Kompression einzubauen, demontierten auch wir Zylinderköpfe bei den 11- und 15-CV Citroën, um eine Quetschkante abzuschleifen. Wurden diese Arbeiten nicht durchgeführt, so "nagelten" die Motoren und nach kurzer Bergfahrt lief der Citroën-Motor stotternd und hatternd weiter, nachdem der Kunde den Zündungsschlüssel schon längst abgezogen hatte. Die Quetschkante war so heiss geworden, durch das für diese damals modernen Motoren ungeeignete Benzin. Der Motor lief mit unkontrolliertem Zündzeitpunkt als Glühzünder weiter.

Glühzündmotoren standen ja, wie die meisten von ihnen wissen, zu Beginn des Automobilzeitalters, also vor rund 100 Jahren, im Einsatz. Damals konnte der "Zündzeitpunkt" in bescheidenem Masse durch die BrennerEinstellung beeinflusst werden. Diese Zeilen kurz für den hoffentlichen auch für Sie interessanten geschichtlichen Rückblick.

Nachdem pro Liter Benzin (ca 1951-1952) 0,4 Gramm Blei pro Liter Benzin beige-misch wurden, zur Verbesserung der Klopfestigkeit des Benzins, so zeigte es sich, dass nicht nur die Motoren so liefen, wie die Konstrukteure in den Fabriken dies anstrebten (die Vergaserdüsen etc und die Zündverstellkurven sowie die Wärmewerte der Kerzen stimmten dann z.B. bei den mit kleinerer Verdichtung laufenden Amerikanermotoren nicht mehr). Die Lebensdauer der Ventile wurde wesentlich verlängert. Ursache: Neben verbessertem Material = Panzerringauslassventile, welche aber teilweise schon 1950 und 1951 eingebaut wurden, wirkte das Blei im Benzin dämpfend zwischen Ventilsitzring im Zylinderkopf oder Motorblock und dem Ventil und dem Ventilteller. Die Ventile wurden nicht mehr so hart auf die Ventilsitze "geschlagen", und es erfolgte fast keine Veränderung des Ventilspieles mehr. Für nicht Berufskollegen aber nicht minder liebe Veteranenfreunde noch kurz: Die Ventile leiten die durch die Verbrennung aufgenommene Wärme grösstenteils an die Ventilsitze in den Motor, bzw an die Zylinderkopfumgebung ab, während die Ventile geschlossen sind. Je kleiner also das Ventilspiel, desto kürzer die Zeit, die zur Verfügung steht, um diese Wärme abzuleiten. Es kann nun aber nicht beliebig viel mehr Ventilspiel eingestellt werden. Der Motorenkonstrukteur hat das Ventilspiel in die effektiven Oeffnungs- und Schliesszeiten der Ventile einberechnet. Soll ich das Viertaktssystem kurz erklären, oder empfinden Sie dies als Beleidigung für einen Besitzer eines Veteranenautos? Nun seien Sie mir nicht böse, wenn ich wenigstens ein Foto zur allfälligen Gedankenstütze abdrucken lasse.

Vor ca 2 Jahren wurde aus Umweltschutzgründen der Bleigehalt im Superbenzin in der Schweiz von 0,4 gr. pro Liter auf 0,15 gr/lt herabgesetzt. Auch beim Normalbenzin erfolgte eine Verringerung des Bleigehaltes. Da aber die Klopfestigkeit des nun in Fachkreisen meist Kraftstoff genannten Benzins beibehalten werden musste, um die modernen Motoren mit höherer Verdichtung betreiben zu können, mussten andere chemische Stoffe als Klopfbremse dem Benzin beige-misch werden. Die Literleistung der Motoren und die Drehmomente waren durch die Konstrukteure ja dauernd gesteigert worden. Wir wissen in der Zwischenzeit, dass ein Teil dieser chemischen Zusätze bei geringeren Temperaturen verdampft als beim früheren Benzin mit 0,4 Gramm Blei/Liter der Fall war. Auch über die gesundheitlichen Auswirkungen der neuen Benzinzusätze ist von Chemikern nicht nur Gutes zu hören.

Ein zweiter Zusatz verändert den Siedepunkt des Kraftstoffes nicht, ist aber wesentlich teurer als der oben erwähnte Zusatz. Die einzelnen Benzinfirmen mischen

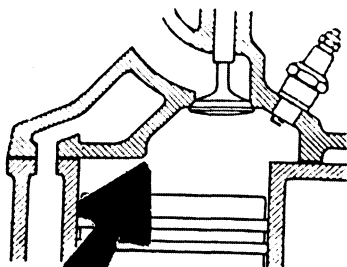
diese Zusätze nicht in den gleichen Verhältnissen. Dadurch ergibt sich, dass die verschiedenen Benzine unterschiedliche Siedepunkte aufweisen können.

Als Tip: Es lohnt sich evtl, einmal einen Versuch mit einer anderen Benzinmarke zu machen. Fahren Sie nie bei heissem Sommerwetter mit sehr wenig Benzin im Tank. Sie wissen ja, wenn Sie nur wenig Wasser in einer Pfanne erhitzen wollen, so kocht dies bei gleich starker Hitze schneller, als wenn die Pfanne fast ganz gefüllt ist. So kann also bei verschiedenen, vielleicht etwas anfälligeren Fahrzeugen die Dampfblasenbildung des Kraftstoffes vermindert oder gar verhindert werden. Dampfblasenbildung heisst in Grenzfällen, welche Sie als Fahrer nicht einmal unbedingt bemerken, auf jeden Fall höhere Verbrennungstemperatur und somit grössere thermische Belastung für den Motor. Ein späterer Motorschaden könnte die Folge sein. Bei Vetertanen-Fahrzeugen muss teilweise zu dem schon vor mehr als 50 Jahren bekannten Trick mit der Isolierung der Benzinleitung gegriffen werden. Das Fehlen der dämpfenden Wirkung des Bleizusatzes im Benzin bewirkt, dass sich das Ventilspiel verringern kann und somit der Motor später mit verbrannten Ventilen zerlegt werden muss. Obwohl viele Autohersteller den Kunden heute niedrigere Wartungskosten versprechen und dabei oft das Einstellen der Ventile nicht mehr in den Wartungsvorschriften enthalten ist, zeigt es sich in der Praxis, dass es sich lohnt, das Ventilspiel periodisch zu überprüfen, um spätere teure Reparaturen auch an Alltagsautos zu vermeiden.

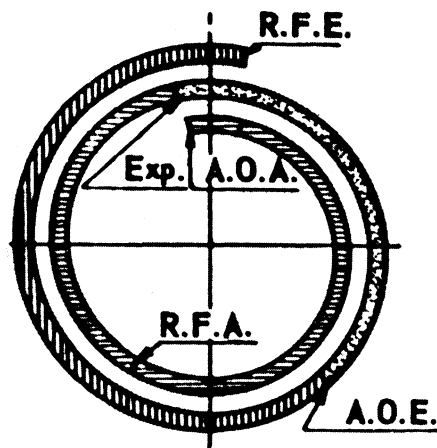
Eine saubere Motoreneinstellung, welche auch zur Verringerung der Umweltbelastung beiträgt, beginnt bei sauber eingestellten Ventilen!

Richi Berchtold

Diese Kante musste abgeschliffen werden, um ein Weiterlaufen des Motors durch Glühzündungen zu verhindern.



Quetschkante =  
gutes homogenes  
Gemisch



- AOA = Einlassventil öffnet
- RFA = Einlassventil schliesst
- Exp. = Zündzeitpunkt
- bis AOE = Arbeit des Motors
- AOE = Auslassventil öffnet
- RFE = Auslassventil schliesst

Steuerdiagramm welches sich verändert, bei ungenauem bzw verstelltem Ventilspiel.



Oder: Es gibt nichts, was es nicht gibt, denn alle Dinge sind ungleich-verschieden!?

Mein lieber Presi,

In der CTAC-Mitteilung 4/85 habe ich mit Interesse Deinen Bericht gelesen.

Was die weibliche Logik betrifft, so ist dies eingangs schon erklärt, sie ist effektiv ungleich-verschieden, nach dem Motto: " Der Rücken ist hinten...wenn man sich umdreht ist er vorne."

Zur Handlampe kann ich mich nicht äussern, da ich meine aus bekannten Gründen vor ca 3 Jahren weggeschmissen habe. Warum allerdings Deine Fettpresse immerzu leer ist, dies kann ich Dir erklären, muss aber dazu etwas "ausholen".

Nach Deinem regen Geist und Deiner Intelligenz zu schliessen, gehörst Du kaum zu jenen Mitbürgern, die eine gewisse Tageszeitung konsumieren, deren Name ich hier nicht erwähnen möchte. Sicher kennst Du sie aber und wirfst hin und wieder einen "Blick" darauf. Habe ich recht? Denn höre und staune... genau da liegt das Problem mit Deiner leeren Fettpresse. Wie?... Du kannst mir nicht folgen? Nun also, hier die ausführliche Erklärung.

Sicher weisst Du was ein Staubsauger ist. Zu Deiner Erinnerung hier kurz dessen Funktion aus technischer Sicht: Durch einen "Propeller" wird vorne Luft angesaugt und hinten wieder ausgeblasen. Vorne bringt man eine "Saugluftverlängerung", den sogenannten Staubsaugerschlauch an, mit dessen Düse man dann eben Staub etc aufsaugen kann. Acht bitte darauf, dass nur bleifreie Luft eingesaugt wird, es besteht sonst Gefahr einer geballten "Schrotladung" hinten am Gerät!

Dass nun Deine Fettpresse nicht ganz nach diesem Prinzip arbeitet ist mir auch klar... sonst wäre sie ja immer voll und nicht leer. Für meine weiteren technischen Erläuterungen ist es aber eben enorm wichtig, dass Du die Arbeitsweise des Staubsaugers bis ins letzte Detail verstanden hast. Es ist sozusagen der "Keller des Hauses".

Wenn Du nämlich jetzt dieses komplizierte "Luftumwirbelungsprinzip" des Staubsaugers rückwärts denkst, also von hinten nach vorne, kommst Du unweigerlich zur Funktion eines Haarföhns. Im Gegensatz zum Staubsauger kommt hier die Luft nicht hinten raus, sondern vorne. Das Propellerprinzip bleibt das Gleiche. Vorsicht... ..auch mit dem Föhn nie bleihaltige Luft verwenden... Du könntest Dich beim Haartrocknen erschliessen!

Mit dem Föhn sind wir nun der Funktion Deiner Fettpresse schon viel näher. Da Fett aber nicht durch einen Propeller zu bringen ist, wird hier anstelle des propellers ein "Bödéli" verwendet. Ich hoffe, es wird nicht zu schwierig mit meinen vielen Fachausdrücken. Zum besseren Verständnis meiner Erklärung besorgst Du Dir bitte im "Lädéli" eine kleine Dose Ravioli. Die Marke und der Abfallgehalt sind dabei unwichtig. Nun bohrst Du auf der einen Seite, sagen wir unten, ein Loch von ca 1,5cm Durchmesser. Oben schneidest Du mit einem Büchsenöffner den Deckel ganz weg, belasse ihn aber wo er ist. Wenn Du jetzt mit beiden Daumen fest auf den Deckel drückst, entsteht in der Büchse eine Kompression, man spricht vom sogenannten "Raviolidruck" und die Ravioli sausen unten raus. Vorsicht Kleider.. Tomatensauce ist schlecht auszuwaschen!

Ein kleiner Schritt weiter bringt uns nun zur Funktion Deiner Fettpresse. Anstelle Deiner Daumen bedient man sich hier eines Hebels, der vom Französischen ins Deutsche übersetzt ist, damit Du genügend Druck auf die Ravioli bzw hier auf's Fett bringst. Wenn Du nun also am Hebel ziehst, entsteht in Deiner Fettpresse ein Druck, logischerweise der sogenannte FETTDROCK.

Und genau dieser Fettdruck ist die Lösung Deines Problems!

Wenn Du Dir vorstellst, wieviel Schlagzeilen und sonstiger Unsinn in der eingangs erwähnten Zeitung "fettgedruckt" werden, wirst Du sofort einsehen, dass nicht nur Deine, sondern eine Vielzahl von Fettpressen immer leer sind!!

Tractionellst: Fritz

Alias Sm15

(Stud.mech.quinze)

PS: Falls Dich dereinst Dein Sohn danach fragen sollte, kannst Du ihm dies genauso erklären. Zum besseren Verständnis solltest Du aber möglichst nicht soviel Fachausdrücke verwenden!

Lieber Fritz,

Herzlichen Dank für Deine aufschlussreichen Erläuterungen. Bislang war mir nur bewusst, dass die Schweiz deshalb zu den saubersten Ländern gezählt wird, weil jeglicher Mist für die gewisse Tageszeitung gesammelt wird, die zwar von niemanden gekauft wird, in die jedoch jedermann hin und wieder einen "Blick" tut.

Selbstverständlich habe ich gleich nach dem lesen Deines Briefes eine geeignete Raviolidose (die Marke tut hier nichts zur Sache) in der von Dir beschriebenen Art geöffnet. Danach konnte ich feststellen, dass tatsächlich ein erheblicher Druck aufgebaut wird, ehe die ersten Ravioli durch das 1,3cm (Ich habe keinen 1,5cm Bohrer) -Loch gepresst werden. (Vielleicht hättest Du den Warnsatz doch Fett drucken sollen. Immerhin, dank meinem Charme und dem Versprechen, innert Jahresfrist für eine neue Küche zu sorgen, hat sich die beste aller Ehefrauen recht bald wieder beruhigt.)

Da ich feststellen konnte, dass das entstehende Ravioli-Mus in der Viskosität genau meinem "Universal-Schmierfett" entspricht, schmiere ich inzwischen meine Autos nur noch mit Ravioli-Mus. Zwar wird dadurch meine Fettpresse nicht voller, aber ich ärgere mich nicht mehr darüber.

Da Du Deine Handlampe weggeworfen hast, weiss ich Dir als Gegenleistung einen kleinen Tip: Nimm eine Petrolampe. Du wirst damit nicht mehr sehen als ohne, aber sie wird Dich auch nicht blenden, und darauf kommt es ja schliesslich an!

Also, nochmals vielen Dank dafür, dass mir ein Problem weniger den Schlaf rauben kann!

Herzlichst Daniel Eberli

---

## S o m m e r z e i t = R e i s e z e i t

(oder wie man zu einem preis kommen kann)

Zitat aus dem vorwort des CTAC Präsidenten vom oktober 1984:

"Natürlich lieben wir es nicht, wenn jemand mit seinem Renault Colt, seinem Opel Golf, Subaru 504 oder seinem Audi CX mitten in unserem convoi mitfährt, aber diskret am ende ist jedermann (jederwagen) willkommen."

Irgendwie habe ich verständnis dafür, dass sich einige mit ihrer Traction nicht allzuweit von der heimischen garage weggetrauen. Aber an einem Traction-, oder Citroën-treffen einen preis zu erhalten ist ja auch etwas schönes. Nur setzt das voraus das man mit einem ebensolchem auto erscheint -, meinte ich bisher wenigstens.

Wenn sie also mit einem preis liebäugeln, können sie jetzt getrost einmal mit einem der im zitat erwähnten fortbewegungsmittel zu einem Citroën-treffen im ausland fahren. Sie können dann noch etwas wie: " Habe zu hause auch 'ne Traction, ist aber defekt, sonst wäre ich ... " etc, etc, murmeln. Vielleicht haut das auch bei anderen markttreffen hin. Und wenn das prämiierungssystem vom CTAC in Winterthur schon allgemein usus ist, bekommen sie evt den preis des einzigen teilnehmenden schweizers, für das sie sich mit ihrem VW Passat oder was auch immer, ein paar hundert kilometer durch Europa gequält haben, vielleicht hatten sie dabei sogar noch ein pannchen. Möglicherweise hatten sie aber sowieso dort in der gegend zu tun, dann waren ihre qualen evt etwas erträglicher, wenn sie dann bei der preisverteilung von der jury doch unberücksichtigt blieben.

PS Interessant wäre zu wissen, ob es auch schon vorgekommen ist, dass an einem treffen ein mietwagen preisträger wurde.  
Diesbezügliche erfahrungsberichte sind bitte der redaktion zu senden.

Armin Frick

# NICHTS BESONDERES ...

---

Schon öfters, wenn ich fremde Leute in meiner Traction mitgenommen habe, zeigten sie sich überrascht, wie komfortabel, sicher und ruhig der Wagen seiner Bahn folgt. "Der fährt sich ja wie ein Golf !!!"

Im Grunde genommen muss ich ihnen Recht geben. Auch im heutigen Verkehr sind unsere Wagen noch zu gebrauchen. Sie sind, 50 Jahre nach Produktionsbeginn immer noch mit "dabei". Gerade deshalb stimmt die obige Aussage jedoch nicht: Eine Traction fährt sich nicht wie ein Golf, sondern ein Golf fährt sich wie eine Traction. Endlich baut die Konkurrenz Fahrwerke wie Citroën vor 50 Jahren ...

Gerade die gegenwärtigen Geschwindigkeitsbegrenzungen reduzieren die Vorteile und Vergnügen neuer Wagen auf die Super-Hi-Fi-Anlage. - Doch was ist die im Vergleich zum "Traction-Sound"?

Dass doch noch gewisse Unterschiede bestehen, erlebt man, wenn man mit der Traction hinter einem gierig aufgemotzten GTI durch die Strassen fährt: Der GTI bleibt unbeachtet...

Es gibt viele Gründe, seine Traction häufiger als 3 mal im Jahr zu benutzen. Einer davon ist die Frage, ob man es sich leisten kann, einen Wagen, in den man viele tausend Franken und unzählige Arbeitsstunden investiert hat, unbenutzt in der Garage stehen zu lassen. Sicher werden dadurch Verschleissteile geschont, dafür leiden andere, vitalere (Zylinder, Auspuff, Bremszylinder) an Korrosion durch Kondenswasser.

Wenn wir mit den Autos fahren, benötigen wir natürlich mehr Verschleissteile (Kupplung, Bremsbeläge, Teile der Radaufhängung, Reifen), doch gerade dies könnte dazu führen, dass sich die Situation auf dem Ersatzteilmarkt bessert: Es lohnt sich dann viel eher für einen Produzenten, ein bestimmtes Teil weiter zu fabrizieren oder neu aufzulegen. Ganz speziell trifft dies auf die Reifen zu.

Das heisst nun noch lange nicht, dass wir unbedingt in salzigsten Schneematsch umherfahren müssen (obwohl eine Traction gerade dort ihre Qualitäten offenbart), aber etwas häufiger dürften wir uns das Vergnügen "Traction-Fahren" schon gönnen. Wenn wir deswegen unseren Erstwagen zum Zweitwagen machen, brauchen wir uns wegen der Umweltbelastung kein Gewissen zu machen.

Unsere Garage ist ja kein Museum. Benutzen wir also unsere Autos, wofür sie konstruiert wurden: Zum Fahren. Schliesslich sind sie ja - nichts Besonderes!

Daniel Eberli

---



Adressen befreundeter Clubs sowie Clubfunktionäre

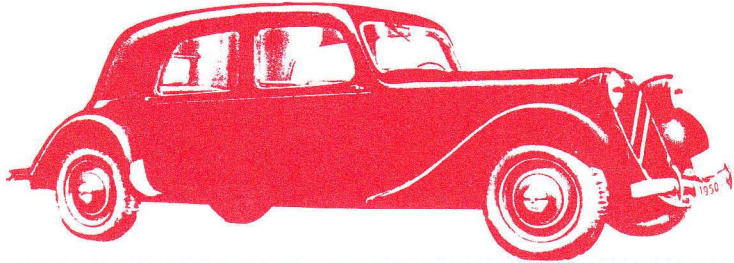
Zusammengestellt von Chr. Bolliger

Name/Firmenname	Strasse/Nummer	PLZ/Ortschaft
A. C. A.	41, rue Marcel Sembat	F-59184 Sainghin en Weppe
Ancienne D'Alsace	Boite postale 1186	F-68053 Mulhouse Cedex
André-Citroen-Club	Draiser Str. 89	D-6500 Mainz 1
Archive Cit./J. DUPONT	31, Bd. de Verdun	F-76200 Dieppe
Auto-Club/Wielkopolski	U.L. Rolna 17	PL-61491 Poznan
Auto-Exclusiv/Hr.Strebel	Nordring 4	3013 Bern
Automobilrevue/Hr.R.Gloor	Nordring 4	3013 Bern
B.Bengtsson/Svenska B11-K	Stationsvägen 1 B	S-26073 östra Ljungby
Belge des Ancienn.Citroen	4, Vuurgaatstraat	B-1900 Cverijse
CDSCS/ Citroen DS Club	Postfach 506	4142 Münchenstein
Citroen Cl.Ow.Club of Aus	P.O. Box 377	Boronia, Vic. 3155
Citroen France	47, rue de Fourqueux	F-78100 St. Germain en La
Citroen Suisse 34/57	Case Postale 230	1001 Lausanne
Citroen Traction Regist.	P.O.Box 84602	GREENSIDE 2034 South Afri
Citroen/TAKASHI HAGINO	1-9-20 Rokkakubashi/F221	Kanagawa-ken/YOKOHAMA/Jap
Citroenclub Belgische Du.	Langestraat 61	B-2130 Brasschaat/BELGIEN
Club Praha, Josef KEC	postovni schr. 304 (3)	CS-11121 Praha 1
Czajkowski Jürgen	Haedenkampstr. 22	D-4700 Hamm 3
Dansk Citroenklub	Hovvej 10	DK-9240 Nibe
Degen Richard	Freidlinghaus 4	D-8311 Buch am Erlach
Eberli Daniel	Im Kellhof	8463 Benken
Frick Armin	Zugerstr. 115	8910 Morggen
Ges. für hist.Kraftfahrw.	Hütteldorferstr. 1	A-1150 Wien
J.-P.Monchiet /Club Air F	16, rue de l'Abreuvoir	F-94150 Rungis
J.F. Indjoudjian/La Tract	11, rue J.M. de Hérédia	F-75007 Paris
J.Kiddell/ Citroen Tracc	Calle Andarrios, 18 bis	E-28043 Madrid
K.Haldi/Heck Club Suisse	Bollenhofstr. 5	8953 Dietikon
K.Häusler /Topolino Club	Matzingerstrasse	9547 Wittenwil
Kojiro Imamura	938-56 Himuro-machi/Utsun	Tochigi-ken JAPAN
La Traction Universelle	19, rue du Banquier	F-75013 Paris
La Traction d'occitanie	Auberge du Pount-Rouge	F-11000 Carcassonne
Landesbibl./Zeitschriften	Hallwylerstr. 15	3003 Bern
MARKT* Redaktion	Postfach 8	D-6270 Idstein-Wörsdorf
Marchand Rene	Arinweg 11	9470 Buchs
Michon Nico	Hollemaestraat 94	NL-3238xK Zwartewaal
Motor Veteranen Club	Postfach 886	8021 Zürich
Musallam P.-Theodere	Ob. Mühlestettenweg 37	4450 Sissach
N.Hall/Traction Owners Cl	16, Lymbourn Road	GB- Havant,Hants
O.Nonnemacher/Traction IG	Pirolweg 9	D-5100 Aachen 46
Oldtimer / H.Tratnik	Franz Xav.Wirth Atr. 15	A--9500 Villach
Oldtimer Club Bern	Postfach 2010	3001 Bern
Oldtimer Innerschweiz	Hr.Noser / Birkenstr. 5	6003 Luzern
S.P. 1e Roux	P.O. Box 43	Walkerville 1876 South Af
Schaefer Klaus	Goschmeersweg 21	D- 2960 Aurich 1
Schrott Röbi	Bodenächerstr. 18	5417 U-Siggenthal
Traction Avant Nederland	Postnus 180	NL-3720 Bilthoven
Traction Norvège	Postboks 72	N-Vinderen OSLO 3

Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau

MUTATIONSKARTE

NAME:..... VORNAME:.....
STRASSE:..... PLZ:.....
ORT:..... TEL.:...../.....
FAHRZEUGTYP:..... JAHRGANG:..... FARBE:.....
KONTROLLSCHILD:..... EINGELOEST/FAHRBAR: JA O NEIN O
BESONDERHEITEN:.....
BEMERKUNGEN / WUENSCHEN:.....
GUELTIG AB:..... ORT/DATUM:.....



\*\*\*\*\*

MITGLIEDER - WERBUNG

\*\*\*\*\*

Untenstehend haben wir werbetalons vorbereitet, die ausgeschnitten, fotokopiert 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 - 43 25 17



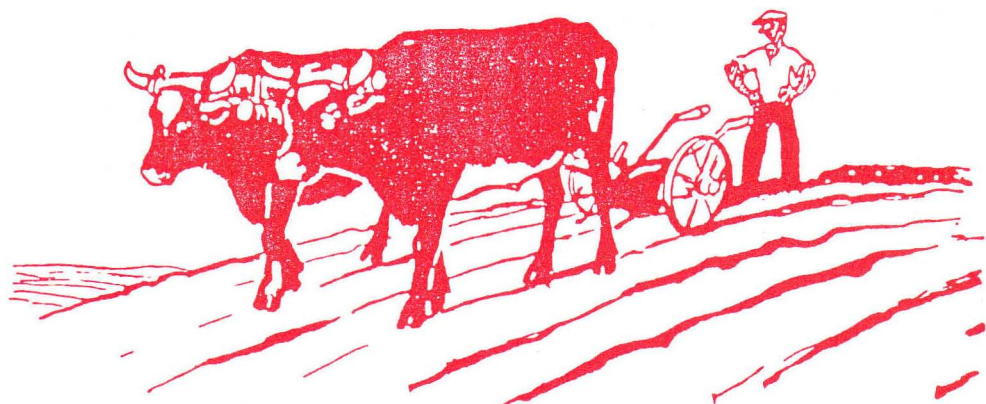
Ich interessiere mich für eine mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden sie mir diesbezügliche unterlagen.

Name ..... Vorname .....
Adresse .....
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen Trac-
tion: Ja ... Nein ... Typ ..... Baujahr ..... Farbe .....
Chassisno. .... Besonderheiten .....

P. P.  
8810 Horgen

IMPRIME

*Remettons les bœufs avant la charrue*



**LA 7 A TRACTION AVANT**



*Voici une publicité qui plaira aux services de la Sécurité Routière, partis en guerre, ces temps-ci, contre celles qui mettent la vitesse et l'agressivité des conducteurs en vedette. Pas agressif pour un sou, ce bon laboureur, et ne parlons pas de la vitesse de ses bœufs !*

*Elle fut publiée en 1934, en Belgique, et nos amis de l'Historical Club l'ont publiée dans leur bulletin sans en relever le caractère exemplaire...*