

CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen
Postcheck 80-18535, Telephon 052-43 25 17
Mitglieder- und Gönnerbeiträge: SKA Rapperswil, PC 80-705-3



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 1986/87

Präsident	Vizepräsident	Kassierin	Aktuar
Daniel Eberli Im Kellhof 8463 <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 Im Isisbüel 4 8800 <u>Thalwil</u>	Felix Gähler Hauptstr. 74 9422 <u>Staad</u> P. 071/42 11 97

Region 1 (TG,SH,AR,AI,GR,SG)	Region 2 (UR,SZ,TI,ZG,GL,AG,ZH)	Region 3 (BE,LU,SO,BS,BL,OW,NW)
Vorstand Wolfgang Eisenring Hirtenweg 23 9010 <u>St. Gallen</u>	Vorstand Guido Hobi Schulstr. 19 8307 <u>Effretikon</u> P. 052/32 49 62	Vorstand Hans-Georg Koch Steinerweg 15 4402 <u>Frenkendorf</u> P. 061/94 84 18
Paul Stehrenberger Kohlengasse 99 9056 <u>Gais</u> P. 071/93 11 75	Christian Heussi Alte Landstrasse 8865 <u>Bilten</u> P. 058/37 17 29	Beat Scheidegger Brückfeldstr. 36 3012 <u>Bern</u> P. 031/24 12 62
Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 <u>Schmerikon</u> P. 055/86 15 23	Manfred Schumacher Adlikerstr. 79 8105 <u>Regensdorf</u> P. 01/840 30 78	Walter Schütz Tulpenweg 13 3177 <u>Laupen</u> BE P. 031/94 88 84

Zeitungsredaktion	Archiv/Modelle	Bibliothek	Mitglieder
Armin Frick Zugerstr. 115 8810 <u>Horgen</u> G. 01/761 15 95	Andreas Rutishauser Altstetterstr. 163 8048 <u>Zürich</u> P. 01/62 67 95	Res Diem Dorfstr. 29 8542 <u>Wiesendangen</u> P. 052/37 22 90	Christian Bolliger Postfach 62 8832 <u>Wollerau</u> P. 055/27 41 20

Vertreter im Dachverband DSMHA: Res Diem und Andreas Rutishauser.



I N H A L T

- 26 Das wort des präsidenten
- 27 Veranstaltungen
- 28 Anmeldeformular für das Randonnee alpine 87
- 29 Zündkraftverstärker
- 30 Liebe redaktion
- 31 Nur oldtimer-import kein problem
- 33 Lieber Daniel, liebe clubmitglieder
- 34 Versicherungsecke: halteverbot auf T-förmigen verzweigungen
- 35 Neue clubmitglieder
- 36 Kochbuch für den tractionisten, kapitel 1
- 37 Inserate und kleinanzeigen
- 41 Schöne erinnerungen
Citroën by satellite
- 42 Nadine - meine Traction
- 46 Auspuffkollektor 15/6, stellungnahme
- 50 Mach mehr aus deiner garage: die sache mit dem brett

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

Zürich, Anfang April 1987

Liebe Clubmitglieder,

hier ist es, das neue Clubheft, auf das alle sehnsuchtsvoll gewartet haben. Dank der Mitarbeit verschiedener Mitglieder ist es diesmal abwechslungsreicher geraten. Es liegt an Euch, dafür zu sorgen, dass es auch in Zukunft so sein wird. Dass die Zeit zwischen dem Erscheinen des Clubheftes und dem Redaktionsschluss für die nächsten Mitteilungen jeweils so knapp (und die Zeit zwischen dem Redaktionsschluss und dem Erscheinen des neuen Heftes so lang *) ist, soll kein Grund sein *keinen* Beitrag zu schreiben. Der Redaktor nimmt auch ausserhalb der "offiziellen Daten" gerne Texte entgegen.


Mit steigenden Temperaturen wird es höchste Zeit, seine Traction auf Vordermann zu bringen. Es gilt, eine Vielzahl von Anlässen zu besuchen. Und warum soll man das Auto nicht auch einfach dazu verwenden, wozu es gebaut wurde: Zum Fahren als Alltags- und Freizeitfahrzeug?

Neben den Regionaltreffen, die unser Club organisiert, ist das herausragende Ereignis in diesem Jahr sicher das ICCCR, das "International Citroën Car Club Rally" an der Loreley in Deutschland. An diesem Grossanlass werden Mitglieder von Citroën Clubs aus aller Welt teilnehmen. Fahrzeuge aller Typen, von 1919 bis heute, werden vertreten sein. Concours, Geschicklichkeitsfahren, 2CV-Cross und vieles mehr werden stattfinden - ein "Muss" für jeden begeisterten Tractionisten. Weitere Informationen werden zu gegebener Zeit mit separater Post verbreitet werden.

Bereits jetzt müssen wir uns Gedanken machen, wer das nächste ICCCR, das ca. 1990 stattfinden wird, organisieren soll. Falls sich die verschiedenen Schweizer Clubs bereiterklären, dieses Riesentreffen in der Schweiz abzuhalten, brauchen wir auch von unserem Club Helfer, die sich zur Verfügung stellen. Aus diesem Grund bitte ich bereits heute Freiwillige, sich bei mir zu melden. Wir suchen auch jetzt schon ein geeignetes Gelände, damit wir die Entscheidung noch in diesem Sommer treffen und am ICCCR in Deutschland mitteilen können.

Oft erhalten wir Einladungen zu Anlässen im In- und Ausland zu knapp, um alle Mitglieder zu informieren. Wer zum Beispiel in den Ferien an solchen Treffen teilnehmen möchte, kann bei mir Informationen bekommen, wo wann was los ist.

Ich wünsche allen Mitgliedern schöne, interessante Treffen und einen pannenfreien Sommer.



Daniel Eberli

* Anmerkung des Verfassers

Veranstaltungen

CTAC 17. mai
20. + 21. juni region 2
4. okt. region 1 mit GV

10. mai Rendez-vous Citroën Siblingen (SH), Ueli Fischer, 053 - 7 18 55
17. Mai Regionaltreffen des CTAC (Ballenberg, Einladung beiliegend)
23. + 24. Mai Grosse Oldtimershow in der BEA, Bern
28. - 31. Mai Tour de Belgique des CBAC (Infos beim Club-Postfach)
28. - 31. Mai CITRAEF Dänemark (Infos beim Club-Postfach)
29. - 31. Mai Bergfahrt des Aero Car Club Prag (Infos beim Club-Postfach)
30. Mai Oldtimer&Teilemarkt Burgdorf
19. - 21. Jun 3. AU-TREFFEN der Citroën-Freunde in Wädenswil
(Infos Sylvia Gfeller, Postfach 218, 8810 Horgen)
20. + 21. Jun Regionaltreffen des CTAC
11. - 14. Jul Tour of Brittany (Infos beim Club-Postfach)
18. Jul-22. Aug Nordkap 87 (Infos beim Club-Postfach)
27. - 31. Jul Randonnée Alpine (Einladungen beim Club-Pf. Meldeschluss 9.5.)
4. - 6. Sep 7. ICCCR, Loreley, BRD
13. Sep Interclub Rally (34/57, Alfa, DKW, MG, Panhard)
18. - 20. Sep Int. Veteranen Rally Poznan (Polen)
20. Sep Markt von Lipsheim (Elsass)
26. + 27. Sep Treffen des Dachverbandes DSMHA in Avenches
4. Okt Regionaltreffen des CTAC mit Generalversammlung

Kinder- Malwettbewerb

Der Landesbezirk 6-1 im Citroën-Veteranen-Club von Deutschland richtet anlässlich der 7. ICCCR einen Zeichen- und Malwettbewerb aus. Teilnehmen können alle Kinder bis zum Alter von 16 Jahren. Das Bild sollte mindestens DIN A 4 (Briefbogen) sein. Als Motiv soll es auf jeden Fall einen Citroën zeigen; entweder einen Oldtimer, eine Ente oder sonstiges, was unter dem Doppelwinkel rollt. Natürlich gibt's auch tolle Preise zu gewinnen. Unter anderem eine Kamera, Malkästen und jede Menge Wurfscheiben. Sendet die Bilder an:

Citroën-Veteranen-Club
Helmut Kloos
Emma von Mumm Str. 3
D-6222 Geisenheim-Johannisberg



Vergesst nicht, auf der Rückseite des Bildes euren Namen mit Adresse, euer Alter und vielleicht den Citroën-Club, von dem Ihr diese Mitteilung habt.

Wichtig: Einsendeschluß ist der 1. August 1987!

ZITAT

Einiges haben männer und autos gemeinsam:
sie müssen beide getränkt, gefüttert und in einem warmen haus zu bett gebracht werden.

Joyce Wilkins

I N S C R I P T I O N

A LA RANDONNEE ALPINE

DU LUNDI 27 JUILLET AU VENDREDI 31 JUILLET 1987

Le montant total de l'inscription est à verser au CCP 10-1185-4, Club Citroën Suisse 34/57, 1001 Lausanne, ou par chèque bancaire libellé au nom du caissier, Philippe MIGNOT, envoyé au Club Citroën Suisse 34/57, case postale 327, 1001 Lausanne.

DERNIER DELAI : 9 MAI 1987

NOM : Prénom :
 ADRESSE : (rue, No)
 LOCALITE : (No postal) PAYS :
 Nombre de personnes : Adultes : | Enfants : âge :
 Citroën type : Année de constr. :

FINANCES :

1. Inscription du véhicule		Frs.S.	50.-
2. Lundi 27 juillet 1987 : demi-pensions à frs. 48.-		Frs.S.	
3. Mardi 28 juillet 1987 : repas de midi à frs. 22.-		Frs.S.	
4. Mardi 28 juillet 1987 : nuitées à frs. 40.-		Frs.S.	
5. Mercredi 29 juillet : demi-pensions à frs. 48.-		Frs.S.	
6. Jeudi 30 juillet : repas de midi à frs. 22.-		Frs.S.	
7. Jeudi 30 juillet : nuitées à frs. 40.-		Frs.S.	
8. Vendredi 31 juillet : nuitées à frs. 40.-		Frs.S.	
9. Vendredi 31 juillet : repas du soir (offert)			
10. Samedi 1er août : nuitées à frs. 40.-		<u>Frs.S.</u>	

Montant total : Frs.S.
 =====

Les personnes ayant des enfants en bas âge s'arrangeront sur place avec le restaurateur.
 Le prix unitaire par personne est de FrS. 40.- pour une nuit avec petit-déjeuner et de FrS. 48.- pour la demi-pension.

CAMPING :

	oui	non
Je réserve une place du 27 au soir jusqu'au 31.7.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je désire rester jusqu'au 1er août	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nombre de personnes :		
Dimensions de la tente au sol X m.		

Les personnes qui désirent faire du camping ne paient que les positions suivantes à l'avance : pos. 1 (FrS. 50.-) pos. 3 (FrS. 22.-) pos. 6 (FrS. 22.-) par personne + 2 X Frs. 15.- pour les repas des lundi et jeudi soir.

Je m'engage à présenter un véhicule en très bon état mécanique. De plus, je prends note que le Club Citroën Suisse 34/57 ne se rend pas responsable des accidents et incidents qui pourraient se produire lors de cette randonnée.

....., le Signature :

Zündkraftverstärker: Sensation oder Bluff?

«Als Sensation und Erfindung des Jahrhunderts werden in grossen Zeitungsinserten sogenannte Zündkraftverstärker angeboten. Das kleine Gerät kostet lediglich Fr. 79.50 und soll bei allen Autos problemlos eingebaut werden können. Versprochen werden dem Automobilisten eine Benzinersparnis von bis zu 20 Prozent, bessere Fahrzeugbeschleunigung, Sofortstart auch bei kältestem Wetter, bessere Abgaswerte. Ein richtiges Wunderding also. Glaubst der Beobachter an Wunder?»

Der Beobachter ist von Haus aus skeptisch und vertraut in solchen Fällen dem Urteil der Fachleute. Testversuche auf dem Motorenprüfstand mit Zündkraftverstärkern machte die Automobilabteilung des kantonalen Technikums Biel im Auftrag des Tou-

ring-Clubs. Die Messungen zeigten, dass weder die Leistung des Motors noch der Benzinverbrauch und auch nicht die Abgaswerte in irgendeiner Weise positiv beeinflusst werden. Im übrigen sind Zündkraftverstärker «Schnee von gestern». Schon kurz nach dem Zweiten Weltkrieg waren sie – nebst amerikanischen Kugelschreibern – das Bombengeschäft des billigen Jakobs auf Jahrmärkten. Wer bereits ein solches Wunderding eingebaut hat, braucht sich allerdings nicht zu ängstigen. Zündkraftverstärker nützen zwar nichts, richten aber auch keinen Schaden an, abgesehen vom kleinen ins Portemonnaie gebrannten Loch. (up)

Beobachter, no. 6, 27.3.87

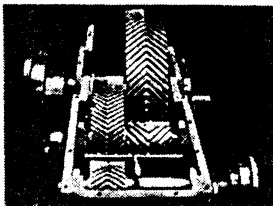
5-Zimmer-Wohnung

im 2. Stock, mit Einbauküche mit Geschirrspüler, Bad/WC, in allen Zimmern Spannteppiche und Parkplatz.

Für den Kinderwagen?

Citroënisten-wohnung! MG

Beobachter, no. 6, 1987



RÉDUCTEUR CITROËN

TYPES "SÉRIE" ET TYPES "SPÉCIAUX"

ENGRENAGES CITROËN

31, QUAI DE GRENELLE - PARIS-15^e

Beinahe, aber eben - nur beinahe - hättet Ihr mir mit Euren letzten Club-Nachrichten ein echt schlechtes Gewissen aufgehalst. Wegen der Mitarbeit an der Club-Zeitschrift und so. Ihr wisst schon...

Aber auch als Freier Berufsjournalist und Fotograf - und wenn ich auch im stolzen Besitz eines Tractions (Légère, Juni 1956, 28000 km) bin - ich bin wohl keinesfalls der (dringend) gesuchte Zeilen- und Foto-Lieferant der Region 1. Wie Armin Frick in seinem Vorwort bereits treffend bemerkte: Unsere Zeitschrift braucht keinen professionellen Stil - im Gegenteil. Die Professionalität tötet nicht selten auch Kreativität und hemmt irgendwie auch indirekt eine wirklich freie Meinungsäußerung. Und von Kreativität und Meinung lebt solch ein Club-Organ. Es lebt also von jedem einzelnen. Und selbstverständlich auch von ungehobelten Erfahrungen mit der Traction. Unter "ungehobelt" verstehe ich selbstverständlich den Schreibstil - nicht etwa die Traction. Unter "ungehobelt" verstehe ich aber auch Klarheit und Ehrlichkeit. Eben nicht jenes Wischiwaschi, das wir - je nach Pseudo-Intellekt einer Zeitung - täglich lesen müssen und uns je länger je mehr von einer verständlichen Information oder "nur" Unterhaltung entfernen.

Warum ich nicht wenigstens mal über meine Traction schreibe? Vielleicht mach ich mal etwas. Doch ein "glücklicher" Bericht wird es mit Sicherheit nicht werden. Denn ich weiss wirklich nichts zu schreiben. Erstens fehlt mir sämtliches technisches Verständnis, zweitens habe ich mit meiner Traction weniger Probleme als mit einem anderen Auto je zuvor, und drittens sehe ich es als selbstverständlich an, dass man sich einen Traum erfüllen kann. Negativ-Erlebnisse sind mir bezüglich meinem 56er eben etwas sehr fremd.

Trotzdem werde ich vielleicht mal ein paar Zeilen über ein Treffen schreiben - auch wenn ich aus Zeitmangel nur sehr selten an Meetings teilnehmen kann.

In Beilage sende ich Euch einen Zeitungsausschnitt (von mir verfasst) und zwei Fotos. Text zum einen vielleicht: Immer wieder inoffizielle Attraktion einer Citroen-Ausstellung ist die Traction.

Vielleicht könnte man noch etwas "Gangster-Limousine" oder sonst was in den Text reinbringen.

PS. Der 1. April als Redaktionsschluss ist natürlich etwas knapp...

Nur Oldtimer-Import kein Problem

Freie Automobilhändler haben das Nachsehen: Ab Oktober 1987 dürfen nur noch Fahrzeuge in die Schweiz importiert werden, die den strengen Abgasnormen entsprechen, also mit einem Katalysator ausgerüstet sind. Aber auch der Import von Katalysator-Autos birgt seine Tücken – denn ohne den offiziellen Schweizer Importeur läuft in Sachen Einfuhr nichts mehr. Einzig Oldtimer und Fahrzeuge, die vor dem Oktober 1982 im Ausland immatrikuliert worden sind, können problemlos eingeführt werden. Über die heutige Situation sprechen wir mit zwei freien Ostschweizer Importeuren.

«Kein Problem» mit der Einfuhr seiner Gangster-Limousinen hat der Amriswiler Garagist Christian Schelbli: «Die neuen und auch älteren Abgas- und Lärmvorschriften für Automobilveteranen wie etwa den Citroën Légère sind für mich kein Thema, bereiten keinerlei Probleme – sieht man einmal vom administrativen Papierkram ab.» Mehr Sorgen bereitet dem Oldtimer-Importeur die Tatsache, dass mit rund 1000 Gangster-Limousinen auf Schweizer Strassen der Markt bald gesättigt ist: «Diese Citroëns sind eben auch im heutigen Verkehr noch problemlos Fahrzeuge – kaum tot zu kriegen...» Teurer dürfen die meist schwarzen Lumousinen in absehbarer Zeit allerdings werden, denn auch in Frankreich wird das «Nationalgefährt» der 30er, 40er und 50er Jahre immer rarer.

Freie Importeure haben das Nachsehen

Weniger rosig sieht es bei den freien Importeuren von Neu- oder Gebrauchtwagen aus. Seit die Schweiz im Oktober 1982 im Gegensatz zum Rest-Europa erstmals strengere konstruktionsbedingte Abgasvorschriften einführt, gehört die ehemals helle(re) Welt des freien oder privaten Automobil-Imports

der Vergangenheit an. Wer einen Neuwagen importieren will, kommt heute nicht mehr am offiziellen Schweizer Importeur vorbei. Und das kann je nach Marke recht zeitaufwendig und kostspielig werden. Für die notwendige Administration werden vom offiziellen Importeur teils recht happige Prämien (Bearbeitungsgebühren) verlangt, wie uns Werner Seiler von der gleichnamigen Kreuzlinger Autohandelsfirma erklärte. Aber auch sonst sei der Import von Neuwagen nicht mehr so lukrativ wie auch schon: «BMW zum Beispiel ist schon im Herkunftsland ein relativ teures Fahrzeug und bei Porsche, Audi und VW gestaltet sich der Import äusserst aufwendig und dementsprechend teuer.» Etwas interessanter gestalte sich für Kunden- und Importeure – die Einfuhr von Mercedes-Limousinen. Die sogenannten «problemlosen» Fahrzeuge, eben Autos, die im Ausland vor Oktober 1982 immatrikuliert worden sind, versprechen den Händlern nur noch kärglichen Profit. Ein uninteressantes Geschäft also, denn die Fahrzeuge sind zu alt, werden nur noch älter und dementsprechend unrentabel.

Stagnierender Import

Grundsätzlich dürfen heute Gebrauchtwagen in die Schweiz importiert werden, welche bei ihrer ersten Inverkehrsetzung im Ausland auch den damals herrschenden gesetzlichen Normen der Schweiz entsprachen. Neuwagen können ab Oktober 1987 nur noch mit dem umweltfreundlichen Katalysator (US-Norm 83) importiert werden. Davon ausgenommen sind Dieselfahrzeuge. Eigentlich kein grosses Problem mehr für einen Schweizer Importeur – bietet das benachbarte Ausland doch heute mehr und mehr Kat-Autos der «Schweizer Norm» an. Aber eben – teils empfindlich teurer und somit für den Import in die Schweiz trotz harten Schweizer Fran-

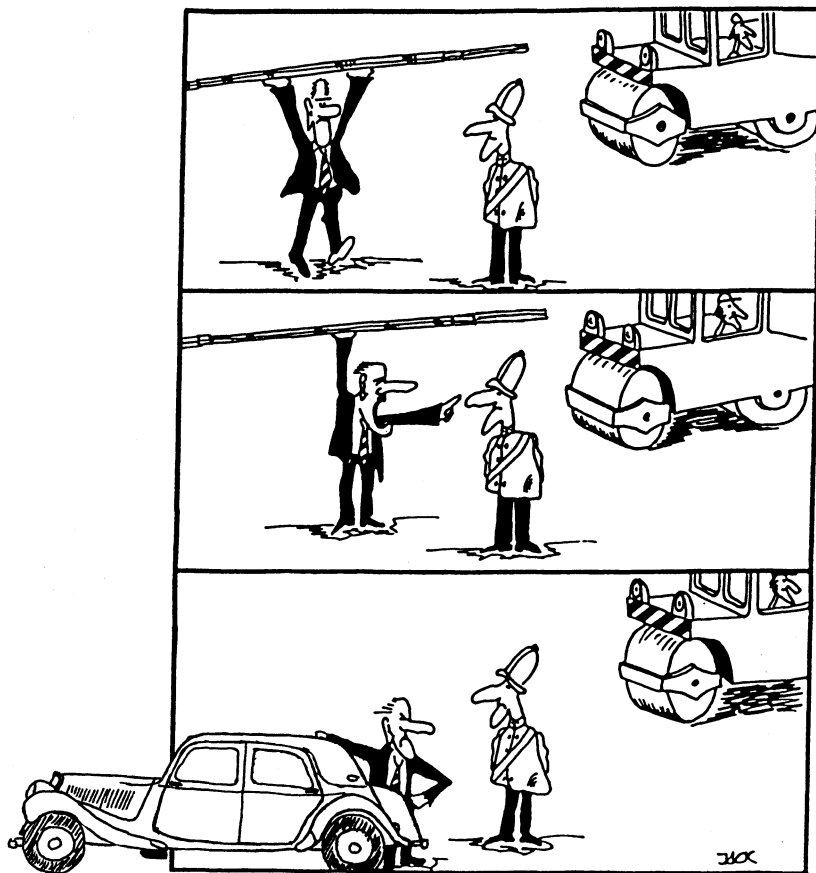
kens nicht sehr lukrativ. Zollgebühren müssen ja schliesslich auch noch bezahlt werden. Somit erstaunt es dann auch nicht, dass ein Sprecher des Strassenverkehrsamtes des Kantons Thurgau zahlenmässig «keins grossen Bewegungen» in Sachen Auto-Import verzeichnen kann. Dies auch trotz fortschreitendem Katalysator-Angebots in Deutschland.

«Totenglocke» für Kleinwagen

Neben einer Verbesserung der Luftqualität fordert die neue Abgasnorm aber auch seine Opfer. Das prominenteste ist sicherlich der Citroën 2CV, der «Döschwes». Nachdem dieses Fahrzeug 1986 noch mit Ach und Krach den Lärm- und Abgasrest für die Abgasverordnung 1986 (AGV 86) bestanden hatte, läutet für dieses Unikum des Fahrzeugbaus nun endgültig die «Totenglocke»: Bereits heute können keine Döschwes mit «Schweizer Pass» mehr im Mutterwerk geordert werden. Von den Schweizer Strassen wird aber auch der kleine Renault verschwinden. Diese Fahrzeuge sind konstruktionsbedingt nicht für den Einbau des Katalysators geeignet. Der Käufer von Billig-Fahrzeugen wird in Zukunft also etwas tiefer in die Tasche greifen müssen. **Bildbericht: prg**



«Kein Problem» mit der Einfuhr seiner Gangster-Limousinen hat der Amriswiler Garagist und Oldtimer-Importeur Christian Schelbli.



JULI 1986

Lieber Daniel,
Liebe Clubmitglieder,

Ich habe "Das Wort des Präsidenten" in den Frühlings-Club-Mitteilungen aufmerksam durchgelesen und muss beschämend gestehen, dass auch ich zu den Mitgliedern gehöre, welche immer bloss "meckern", jedoch selber nichts zum Inhalt des Club-Heftes beitragen.

Deshalb habe ich mich nun gehörig in den Hintern geklemmt und an Armin Frick interessante Unterlagen vom Technischen Dienst von Citroën Suisse in Genf zugestellt. Aus diesen Unterlagen kann er sich für künftige Ausgaben der Club-Mitteilungen jedesmal einen Beitrag aussuchen.

Ich hoffe, damit einen kleinen Zustupf an den Inhalt des Heftes zu leisten und wünsche, dass sich noch viele andere Clubmitglieder von mir "anstecken" lassen, ebenfalls mit-zuhelfen.

Mit herzlichen Grüssen

Euer

Albi

Se reporter à notre tarif pour désignation des caractéristiques de ces courroies n° 5683

**COURROIE
TRAPÉZOÏDALE
BERGOUGNAN**

**POUR DYNAMO & VENTILATEUR
CITROËN
TRACTION AV. 15 CV. (1939)**

SOLIDE FLEXIBLE

INEXTENSIBLE

af

Halteverbot auf T-förmigen Verzweigungen

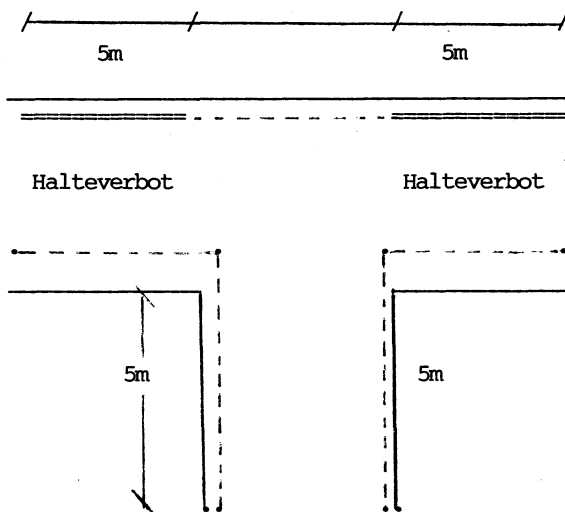
Wer seinen Wagen genau gegenüber einer Einmündung einer Strasse (in T-Form) in eine andere, durchlaufende Strasse an der geschlossenen Seite letzterer abstellt, handelt rechtwidrig, falls dort das freiwillige Halten nicht durch Signalisierung oder Markierung ausdrücklich erlaubt ist.

Nach Art. 37 Abs.2 des Strassenverkehrsgesetzes dürfen Fahrzeuge nicht dort angehalten oder aufgestellt werden, wo sie den Verkehr behindern oder gefährden könnten. Art 18 Abs.2 lit.d der VRV untersagt das freiwillige Halten "auf Strassenverzweigungen sowie vor und nach Strassenverzweigungen **näher als 5m von der Querbahn**". Art 19 Abs.2 lit.a VRV untersagt schliesslich das Parkieren dort, wo das Halten verboten ist. Die Wendung "auf Strassenverzweigungen" ist nachträglich in die Vorschrift von Art 18 aufgenommen worden, weil die Fünfmeterregel mit Bezug auf die Querbahn namentlich auch bei T-förmigen Einmündungen immer wieder Anlass zu Missverständnissen gegeben hatte. Das Bundesgericht ist nun einer Neigung zürcherischer Gerichte entgegengetreten, Fahrzeugführer freizusprechen, die ihr Fahrzeug auf T-förmigen Verzweigungen am Rande der durchgehenden Strasse aufstellen, d.h. gerade gegenüber der in diese einmündenden und insoweit nicht durchlaufenden Strasse (die den lotrechten Teil des T bildet, wenn die durchlaufende Strasse als waagrechter angesprochen wird).

Als Verzweigungsfläche gelten nämlich auch bei einer T-förmigen Einmündung - wie bei einer rechtwinkligen Kreuzung - die Schnittflächen der beteiligten Strassen. Der Abstand von 5m soll von den (gedachten) Randlinien dieser sich schneidenden Strassenflächen aus bemessen werden. Dieser Abstand bezieht sich nicht - wie der Verordnungstext annehmen lassen könnte - einzig auf die an der Einmündung liegende Seite der durchlaufenden Strasse. Wenn die Verkehrsbehinderung, die der Ordnungsgeber ausschalten wollte, vermieden werden sollen, so muss auch die Einmündung gegenüberliegende Seite der durchlaufenden Strasse von abgestellten Fahrzeugen bis auf 5m vor der der erwähnten Schnittfläche von freiwillig angehaltenen Fahrzeugen frei bleiben. Nur dann, wenn die Strassenbreite namentlich des waagrechten T-Astes so beträchtlich ist, dass Halten bzw. Parkieren dort nicht hinderlich wird, kann die Behörde das Parkieren dort mittels Signals gestatten.

Wenn nun ein Fahrzeugführer nun sein Fahrzeug im Sinne der Rechtsauslegung in unzulässiger Weise auf einer T-förmigen Verzweigung aufstellt, damit aber den Verkehr konkret gefährdet oder behindert, so kann gegen ihn eine blosse Ordnungsbussse gemäss Ziff. 116.2 der Ordnungsbussenlis-

te wegen Uebertretung von Art 18 Abs.2 lit d in Verbindung mit Art 19 Abs 2 lit a VRV ausgefällt werden. Im vorliegenden Fall hatte die Vorinstanz auch Art 37 Abs 2 SVG in ihrem Entscheid erwähnt. Dies war richtig als gesetzliche Grundlage der genannten VRV-Bestimmungen. Dagegen ist, solange bloss eine abstrakte, niemanden persönlich direkt treffende Verkehrsgefährdung oder -behinderung vorliegt, nicht auch zugleich eine Verurteilung nach Art 37 Abs 2 SVG im Sinne eines strafschärfenden Zusammentreffens mehrerer Strafbestimmungen gemäss Art 68 des Strafgesetzbuches am Platze. Solange eine lediglich abstrakte Verkehrswidrigkeit vorliegt, handelt es sich, wie die Juristen sagen, nicht um eine Idealkonkurrenz zweier Strafbestände, sondern nur um eine unechte Gesetzeskonkurrenz.



Gestrichelte Linien = Halteverbot. Doppelt gestrichelte Linien ebenfalls Halteverbot.

Bo.

Wir freuen uns, die nachstehenden Mitglieder neu in unserem Club begrüessen zu dürfen.

Max Bürki, Wiesenstr. 32, 3014 Bern	031/421004
D. Christen, Lindenstr. 27, 2552 Orpund	
Claude Freppel, 12, rue du Gausser, F-68510 Magstatt le Bas	
Urs Fischli, Ackersteinstr. 171, 8049 Zürich	
Friedemann Reich, Ruetlistr. 55, 4051 Basel	061/223941
Paul Schaad, Alemannenweg 1, 4514 Lommiswil	065/612263
Julius Weder, Wildenaustr. 8, 9444 Diepoldsau	071/731302
Werner Zimmermann, Brunnenwiesenstr. 8, 8305 Dietlikon	

KOCHBUCH FÜR TRACTIONISTEN

Kapitel 1

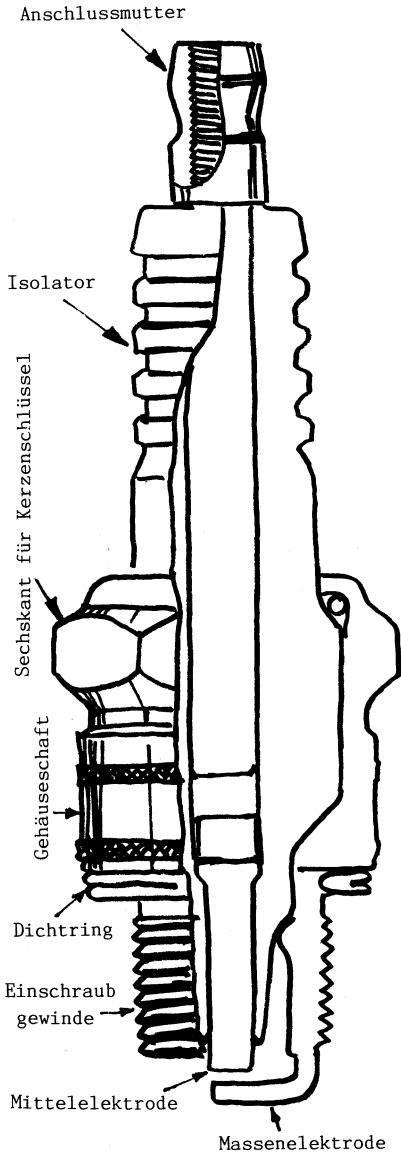
Dort wo der Funke springt, die Zündkerze.

Wie wir alle wissen, ist die Zündkerze verantwortlich, dass die Verbrennung des Benzindampfes im Brennraum des Zylinderkopfes überhaupt in Gang kommt. Gesteuert durch den Unterbrecher und geschaltet durch den Verteiler gelangt für diesen Zweck ein Hochspannungsschoss über das Kerzenkabel auf den Anschluss der Zündkerze. Die Elektrizität wird durch den Isolator zum Isolatorkörper zur Mittelelektrode geleitet, wo sie in einem Funkenschlag zur Masselektrode überspringt und das Benzin-Luftgemisch entzündet.

Es ist dabei wichtig, dass der Abstand zwischen den beiden Elektroden richtig eingestellt ist, und dass die Lücke dazwischen offen ist. Sie darf nicht durch leitende Russpartikel überbrückt werden sonst entsteht kein Funke mehr. Als Faustregel gilt unter alten Tractionisten, dass der Abstand etwa der Dicke des Daumennagels entsprechen sollte. Im allgemeinen empfiehlt man 0.6mm. Beim regelmäßigen Reinigen der Zündkerze (alle 5000km) sollten die Elektroden mit einer Messingbürste blank gerieben werden. Russ zwischen Mittelelektrode und Einschraubgewinde sollte sorgfältig entfernt werden. Die ganze Kerze sollte aussen sauber gereinigt und von Wasser, Salz, Rost und Öl befreit werden.

Diese Substanzen können einen Teil der Zündenergie ableiten und den Zündfunken vermindern. Der Isolator darf weder Risse noch abgeschlagene Kanten und Ecken aufweisen. Ansonsten ist die Kerze zu ersetzen. Der Kerzentyp sollte selbstverständlich der Vorschrift entsprechen.

Le cuisinier



INSERATE UND KLEINANZEIGEN

Kleinanzeigen für clubmitglieder sind gratis.

Gewerbliche und private inserate kosten entsprechend ihrer grösse, jedoch mindestens fr. 20.-. 1/1 s. fr. 60.-, 1/2 s. fr. 30.-, 1/3 s. fr. 20.-. Für fotografische repros werden die entsprechenden kosten verrechnet. Der rechnungsbetrag ist zum voraus zu begleichen.

Inserate und kleinanzeigen bitte direkt an die redaktion senden.

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 aufbügel/nähen in schwarz oder rot, stk fr. 3.- plus versand.
- * Plaquettes 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.
- * Zofinger treffen-signet plakat (ca A3), stk fr. 1.- plus versand.

Solange der vorrat reicht, erhalten sie beim CTAC die club-mitteilungen der jahre 86, 85, 84, 83, 82, 81, 80, 79 & 78 mit vielen interessanten beiträgen. Preis pro nummer fr. 3.- plus versand. Bestellungen sind an die club-adresse zu richten.

Inserate werden nach den angaben des inserenten verfasst.

G E S U C H T

Unterbeschäftigter schreibmaschinen-, klebband- und tip-ex besitzer, der gewillt ist, einen teil seiner freizeit für den CTAC zu opfern, indem er viermal im jahr p ü n k t l i c h ein clubheft zusammenschustert. Zeitaufwand für ein heft, in vorliegender qualität ca 10 std., ohne vorbereitende arbeiten. Wenn keine oder nur einzelne, sowie nicht reproduzierbare beiträge eintrudeln, dass doppelte oder mehr. Interessenten/innen welche sich für diese anspruchsvolle aufgabe geeignet fühlen (wird nicht angelernt), melden sich bitte mit den üblichen bewerbungsunterlagen bis zur gv beim CTAC-postfach, kennwort: p ü n k t l i c h e r redaktor.

Armin Frick

Zu verkaufen: Traction 11 BL 1952, preis 650.- ab platz, standort Paris-Nord, kompletter zustand, motor blockiert. E. Galliker, 25 avenue Alphant, F-94160 St. Mandé, tel. 0033-48081380.

"Sie hämmer doch geschter e Traction verkauft. Würded sie widerhole, was sie ales grüehmt händ a däm chare. Ich bi nämli ganz deprimiert."

Zwei dinge wird kein mann zugeben:

Erstens, dass er impotent ist.

Zweitens, dass er schlecht auto fährt. (Stirling Moss)



Zündholzbriefchen von Citroën
vorkriegszeit. Hergestellt in Frankreich

CITROËN

request you, kindly to receive
their

He will not try, to sell you a
car, but only to demonstrate

the outstanding features of
the CITROËN cars.

Manufacturers in England:

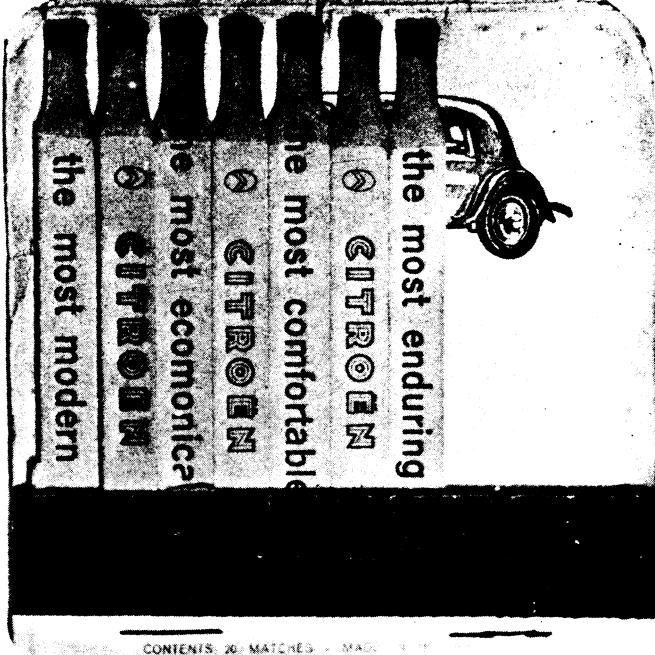
Citroën Cars, Ltd.

Teleph.: Slough 1600

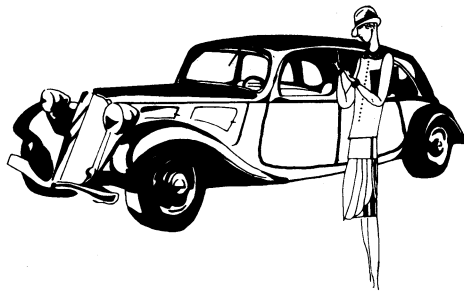
Trading Estate

Telegr.: Citroworks

SLOUGH (Bucks)



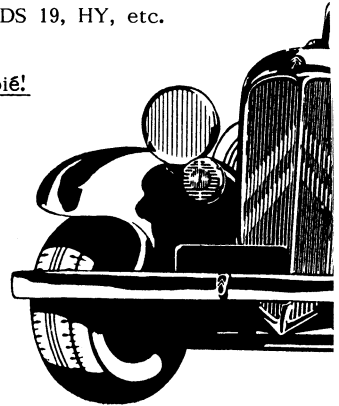
roën England aus der
wurde es in Holland. MI



FRICK TRACTION - AVANT AG
REPARATUREN & ERSATZTEILE

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

- Wasserpumpenwellen, büchsen, dichtungen, für alle modelle.
- Kipphebelwelle alle 4 zyl. modelle, 6 zyl. auf bestellung.
- Anfertigen von hydraulik-/bremsleitungen légère/large, 15/6H, ID/DS 19, HY, etc.
- Federkugeln prüfen und füllen, neue und alte ausführung.
- Lampeneinsätze, légère/large und ID/DS: Marchale, Ducellier, Cibié!
- Vorderachs- und lenkungsteile.
- Silentblockrevision, vorder- und hinterachse.
- Antriebswellen- und achsschenkelmanschetten.
- Blinkerbirnen 6 volt 15 watt.
- Sämtliche gummiteile.
- Fensterführungsprofil.
- Neue und occ. getriebeteile.
- Radkappen/radkappenschrauben alle modelle.
- Kühler revisionen.
- Benzintank revisionen: reinigen und innenbeschichten!
- Kupplungsdrucklager rev. im austausch.
- Bremstrommeln vorne mit revidiertem konus (!) im austausch. Occ. trommeln am lager.
- Blinkerschalter, 6 volt arbeitsrelais, zündspulen u. blinkerrelais.
- Türklemmspiegel.
- Tachometerwellen.
- Abziehbilder für luftfilter und bremsflüssigkeitsbehälter.
- Silikonbremsflüssigkeit, nimmt kein wasser auf und verhindert korrosionsschäden in den bremszylindern.
- Scheibenwischerarme und wischerblätter.
- Unterbrechersätze, alle mod. für die Traction.
- Betriebsanleitungen, reparaturhandbücher, ersatzteilkataloge.
- Motor- und getriebedichtungen.
- Cardanwellen revidiert im austausch.
- Reparatur von beschädigten cardanwellenkonus.
- Quarz-armbanduhr mit rundem analog-zifferblatt und Traction kühlerrillensignet darauf.



Haben sie manchmal auch schöne Erinnerungen, an die Schulzeit, an die erste Liebe, an das erste Auto? Als Traction-Fahrer passiert es mir immer wieder, dass ich schöne Erinnerungen wecke. Alleine durch das Vorbeifahren, oder das Abstellen eines Tractions auf dem Parkplatz. Es ist erstaunlich, wieviele Erlebnisse mit diesen Gangsterwagen in Verbindung stehen.

Kürzlich musste ich meinen 52er mitten in der Stadt Basel am Petersgraben notfallmässig parkieren. Als ich nach einiger Zeit wieder zum Wagen kam, beobachtete ich während einigen Minuten wie jemand mein Auto interessiert betrachtete. Ein etwas untersetzter Mann, ca 50 jährig, gut gekleidet in einem stahlblauen Anzug und Aktenmappe inspizierte den Wagen aus allen Perspektiven. Er hatte die Mappe auf den Randstein gestellt und spähte durch das Fenster der Fahrertür in mein Auto, indem er mit beiden Händen links und rechts des Kopfes die Spiegelungen des Tageslichtes zu verhindern suchte. Danach umrundete er die Motorhaube und gneisste von der anderen Seite in der beschriebenen Weise ins Innere. Danach betrachtete er lange die schmale Heckscheibe und das Kofferli. Er behändigte die Aktenmappe um sie auf den Boden zu legen, kniete mit dem linken Bein darauf und versuchte so einige Eindrücke von der Wagenunterseite zu erhaschen.

Ich näherte mich jetzt meinem 11 BL und fragte: "Gefällt er ihnen?" "Ausgezeichnet" antwortete er, "haben sie ihn selbst restauriert?" Damit hatte er mich beim Stolz getroffen. Ich antwortete wahrheitsgemäss mit: "Ja, alles selfmade." Danach packte er etwas mehr aus. "Wissen sie, das war mein erstes Auto, 1956 habe ich mit dem letzten Geld meinem Götti einen Traction abgekauft. Ein wunderbares Auto, damals schon ein Prunkstück." Während er von den damaligen Ausfahrten und Ferienerlebnissen erzählte, kamen immer wieder technische Details zur Diskussion: Braucht dieser auch so viel Oel? Kocht das Kühlwasser auch am Hauenstein? Wie steht es mit den Kardangelenken der Antriebswellen? Mussten sie die Stossdämpfergummis hinten auch wechseln? Der Mann strahlte übers ganze Gesicht und schwelgte: "Das Gefühl am Lenkrad, mit der langen Kühlerhaube und den Kotflügeln mit den Scheinwerfern dazwischen."

Ich schloss die Türe auf, streckte mich quer durchs Fahrzeug und öffnete die Fahrertür. Ich forderte ihn auf: "Probieren sie es doch nochmals, sitzen sie ans Steuer!" Der Mann wurde sichtlich jünger. Gelenkig kletterte er hinter das Volant stemmte sich mit den Armen in den Sitz zurück und legte den Kopf genüsslich in den Nacken. Er sagte nichts mehr, nur ein Lächeln im ganzen Gesicht. Die Augen waren zwar offen, der Blick jedoch völlig nach innen gekehrt. Nach einigen Sekunden atmete er tief ein und kam von seinen offensichtlich "schönen Erinnerungen" in die Wirklichkeit zurück. Er stieg aus, bedankte sich herzlichstens und ging beschwingten Schrittes weiter.

CITROEN BY SATELLITE

Auch alte Autos gewöhnen sich an neue Medien. So hat sich zum Beispiel ein bordeauxroter Traction ans Satellitenfernsehen gewöhnt und flimmert während einer Waschmittelreklame allabendlich über unsere Bildschirme. Eine einfache, für Tractionisten alltägliche Story, scheint sehr werbewirksam zu sein. Für alle Tractionisten ohne Satellitenantenne eine kurze Zusammenfassung der Videostory:

Ein aus dem Alltagsstress entfloherer Familienvater widmet sich am Abend seinem Traction. Dazu trägt er (natürlich) ein helles Hemd mit dunkelroten Chevrons auf dem Rücken und einem Traction Avant Club Schriftzug auf der Brusttasche. Dank dem ausgezeichneten Zustand des Citroens sind die Oelflecken auf der Brust eher gering. Dagegen prangt ein riesiger Kaffeefleck an der linken Schulter. Warum der Kaffeefleck genau dort ist kann sich auch die leidgeprüfte Ehefrau nicht erklären, die in diesem Moment die Szene betritt und die Oelflecken sofort bemerkt. Nach der Kontrolle der Etikette mit den Pflegehinweisen stellt sie fest, dass das Hemd nur mit 40 Grad gewaschen werden darf... Der Tractionist beharrt aber darauf, dass das Kleidungsstück wieder sauber werden muss. (Weil er es wahrscheinlich beim nächsten Treffen anziehen will.) Glücklicherweise

entdecken die beiden in der Waschküche ein Paket eines längst bekannten, aber völlig neu entwickelten, den morgigen Erkenntnissen der Forschung angepassten Waschmittels, das das Fleckenproblem mühelos lösen kann. Nachdem das Waschmittelpaket in Grossaufnahme gezeigt wird ist der Werbespot leider zu Ende. Waschtip für alle ebenfalls leidgewohnten Hausfrauen in der Schweiz: Bei uns wird das gleiche Waschpulver zusammen mit einer Plastikkugel "Arielette" verkauft...

Hans Georg Koch

Nadine - Meine Traction

Längst schon fasziniert von diesem technischen Wunderwerk Traction, einem Meilenstein in der Geschichte des Automobils, nahm ich schliesslich eine Chance wahr.

Eine Traction wurde ganz in meiner Nähe zum Verkauf angeboten. Der erste Blick in die Garage - ein alter Schopf - genügte, mir war sofort klar, das ist es. Ein 11er Koffer-Modell. Genau das muss es sein.

Nach zweifacher Besichtigung und einigen Telefongesprächen, unter anderem auch mit Clubmitgliedern, entschloss ich mich, den Wagen zu kaufen.

Ein grosses Gefecht entbrannte. Der Wagen war irrtümlich zweimal verkauft worden. Nach Drohungen mit rechtlichen Folgen und grossem Hin-und-Her gehörte dieser Wagen am 21. November definitiv mir. Nadine sollte er heissen (von russisch Nadjeschda - Hoffnung). Ich bin halt etwas sentimental.

Jetzt kamen erst die grossen Schwierigkeiten.

Eine Garage musste gefunden, eine Versicherungs-Expertise gemacht und ein Ersatzteillieferant gefunden werden.

Mit der Expertise hatte ich echt Mühe - und habe sie noch. Natürlich war mir längst klar, dass einiges an diesem Wagen noch in Ordnung gebracht werden musste. Doch was der Experte von der Winterthur in seinen Bericht kritzelte, liess mir für einen Augenblick den Atem stocken.

Jedoch auch nur solange, bis ich beim aufmerksamen Durchlesen auf zwei Hinweise stiess:

Ein Kenner der Materie wird kaum behaupten, eine Traction habe ein 4gang-Getriebe oder der Ersatzteilmarkt sei schlecht.

Wie also soll der gute eine brauchbare Expertise erstellen können?

Oldtimer – Expertenbericht
Rapport d'expertise pour oldtimer

Police Nr.: 7091671
Police No:

Fahrzeughalter: Perroulay Markus Adresse: Bougerstr. 14
Détenteur du véhicule: Düdingen
Besichtigungsort: Rupal AG Lampen Telefon: _____
Lieu d'expertise: _____ Tél. _____
Kontaktstelle: Agentur Düdingen Telefon: _____
Lieu de contact: _____ Tél. _____

- Der Antragsteller wünscht für nachstehendes Fahrzeug eine TK-/VK-Versicherung abzuschließen.
Le propositant désire conclure pour le véhicule suivant une assurance VACP/VACC:
- Es besteht bereits eine Kaskoversicherung mit besonderem Versicherungswert. Dieser ist den heutigen Verhältnissen anzupassen.
Il existe déjà une assurance casco avec une valeur d'assurance particulière. Celle-ci doit être adaptée aux conditions actuelles.
Versicherungswert/Valeur d'assurance: Fr. _____

Fahrzeugmarke: Citroen Fahrzeugtyp: MB
Marque: _____ Type: _____
Kontrollschild: keines Karosserieform: limo
Plaques No: _____ Forme de carrosserie: _____
1. Inv. setzung: 8. 10. 57 Türen: 4
1ère mise en circ.: _____ Portes: _____
Chassis-Nr. / Chassis No: 444 079 Plätze/Places: 4-5
Steuer PS / cm³: 1911 Farbe/Couleur: schwarz
CV impôts / cm³: _____ Getriebeart: normal 4G
Letzte Prüfung: 11.6.86 Genre de transmission: _____
Dernier contrôle: _____ Verwendungshäufigkeit: ? (eher selten)
Km/Meilen / Km/milles: (?) 25867 Fréquence d'utilisation: _____
Ersatzteilsituation/Situation marché pièces de remplacement: schlecht

- 1. Zustand:** vollrestauriert teilrestauriert nicht restauriert
Etat: entièrement restauré partiellement restauré pas restauré
- a) Allgemeinzustand/Etat général: schlecht für einen Veteranen sehr schlecht!
- b) Mechanischer Zustand/Etat mécanique: mittel (Motor gef. HA?)
- c) Karosserie/Carrosserie: mittel (Rev. - Bedi. offig.)
Farbe/Chrom / Couleur/chrome: mittel
Chassis: mittel Es wurde nur soviel gemacht, dass Fahrzeug gef. werden konnte! :
- d) Elektrische Anlage/Installation électrique: mittel
- e) Interieur: schlecht! Himmel verrissen, Polster nicht schön etc
Intérieur: _____
Verdeck: -
Capote: _____
- f) Bereifung: 4x Michelin X vorne schlecht hinten i.O.
Pneumatiques: _____

- 2. Investitionen:** UN will im Winter die Arbeiten machen!
Investissements: _____
Revisionen: Fahrzeug kann dann wieder bes. werden
Revision: _____
Dat.: Mit UN tel bespr. 22. 12. 86 Vflian
Date: _____

3. Inter Classic Bewertung:

Valeur Inter Classic:

Das Fahrzeug kann in Wertskala 4-5 eingestuft werden.
Le véhicule peut être rangé dans la classe _____ de l'échelle de valeur.

Vergleichbares Modell wurde gehandelt mit Wertskala div. am div. für Fr. 5-15000.-
Un modèle comparable a été considéré avec une échelle de valeur de _____ le _____ pour Fr. _____

4. Kaufpreis vor/nach Revision Fr. [circled]
Prix d'achat avant/après revision

Markt-Handelswert Fr. 3-15000.- je nach Zustand: (Reg. Motor gab. Interieur etc.)
Valeur commerciale sur le marché

5. Versicherungssumme max Fr. 5000.- !!
Somme d'assurance
(in jetzigem Zustand)

Wünsch[bar] [circled]

6. Aufgrund des Zustandes und des Wertes lässt sich folgendes verantworten:
Compte tenu de l'état et de la valeur la réponse ci-après doit être apportée:

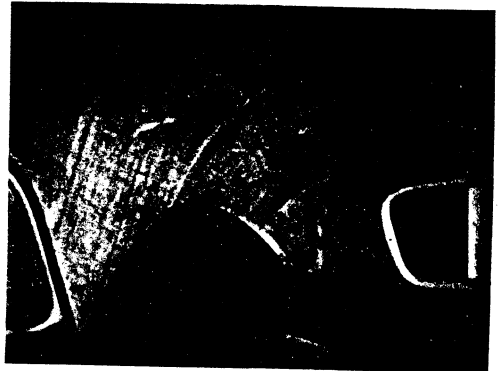
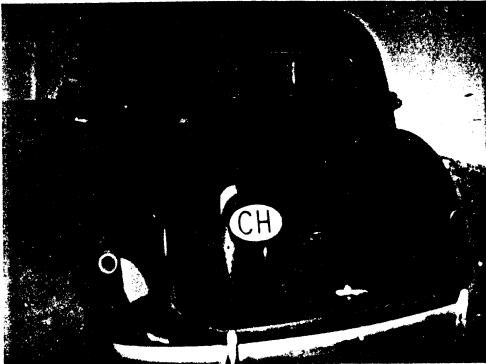
Teilkasko
Casco partielle

Vollkasko
Casco complète

keine Kasko
pas de casco

7. Bemerkungen:
Remarques:

Das Fahrzeug ist leider für einen Veteranen in sehr schlechtem Zustand! Es wurde nur das aller notwendigste gemacht, dass das Fahrzeug geprüft werden könnte! Bisherweise dürfte ein solches Fahrzeug nicht ver. werden! Muss aus Vers. Tech. Gründen das Fahrzeug ver. werden, dann nur TK!!



Ort, Datum
Lieu et date

Bern 19.12.86

Experte:
Expert:

Meinhard Vitan
Autoexperte

RD Bern, Tel. 031 / 25 45 1

Dem folgte das Kapitel "Ersatzteile".

Von zwei kleineren Versand-Händlern hatte ich im Handumdrehen die Liste, SCHAEFER kassierte nach mehreren Versuchen einen Check über DM 12.-- und ward nicht mehr gehört. Auch MUELLER machte mir anfangs Sorgen, sandte aber schliesslich auf meinen Eingeschriebenen hin gratis ein Verzeichnis. Es hat sich für beide Parteien gelohnt. Seine Preise sind ausserordentlich günstig. Die erste Bestellung ist bereits erfolgt.

Am 5. Dezember liess ich mir Nadine in meine Garage überführen. Von der Versicherung hatte ich trotz mehrmaligem Mahnen nichts gehört. Der Verkäufer aber war glücklich, seine Garage endlich wieder benützen zu können. Grosszügigerweise hatte er während 2 Wochen nach dem Verkauf beide Augen zugeedrückt, weil die Versicherung diesen Wunsch äusserte.

Weitere 2 Wochen vergingen. Am 19. Dezember besichtige schliesslich ein Experte den Wagen, um eben jenen Schicksalsbericht zu verfassen.

Inzwischen bin ich nun mit grossem Spass am Werken.

Meine Hoffnung geht dahin, Nadine am 1. April (kein Aprilscherz!) auf die Strasse zu bringen.

Bis dahin muss das Interieur in Ordnung sein. Der Motor und die Karosserie sollen im zweiten Lauf in Ordnung gebracht werden. Es gibt noch mehr Winter.

Die letzten für mich interessanten Details, die ich in Erfahrung gebracht habe, sind:

- der Wagen mit der Chassis-No 444079 wurde als einer der letzten 11CV überhaupt 1957 aus der Fabrikationshalle gefahren
- der ehemalige Besitzer, der erste in der Schweiz, hat diesen Wagen im Jahre 1982 selbst aus Südfrankreich importiert. Dort hatte er 25 Jahre lang einem Weinbauern gedient.

Soviel heut, mehr beim nächsten Mal.

Im Januar 1987/Marco Perroulaz

CITROËN VETERANEN CLUB

Richard Degen · Freidling Haus 4 · 8311 Buch am Erlbach

Herrn
Kurt Gasser
Spiegelgutstrasse 19
CH 8200 Schaffhausen
Schweiz



~~XXXXXXXXXX~~

Richard Degen
Freidling Haus 4
8311 Buch am Erlbach
Telefon (08706) 362

Betr.: 6-Zyl. Auspuffkrümmer

Datum 11.02.1987

Sehr geehrter Herr Gasser,
in meiner Stellungnahme vom 12. Juni 1986 habe ich Ihnen zu erklären versucht, daß der oben genannte Betreff nichts mit dem CVC zu tun hat. Sie konnten es aber nicht lassen, Ihren Artikel im Sommerheft 1986 "CTAC-Mitteilungen 2/86 " zu verbreiten um die Angelegenheit doch noch zur "CVC-Sache" werden zu lassen. Meine Stellungnahme ergeht deshalb auf dem CVC-Briefpapier um uns eindeutig und letztmalig im Namen des CVC in der Sache zu distanzieren.

Zur Sache:

Eine Person kauft bei einem Ersatzteihändler einen Auspuffkrümmer 15/6 Citroen, dieser Krümmer bekommt Risse, wie und weshalb sei dahingestellt. Anstatt sich jetzt an den Verkäufer zu wenden, beauftragt er einen Dritten, welcher von der Sache etwas versteht. Dieser verfaßt ein schlaues Schreiben, richtet es gleich an mehrere Personen und behauptet, völlig unwissentlich, das oben genannte Produkt stammt vom CVC.

So, Herr Gasser, geht es nicht!! Ihre Behauptung, daß Sie vom CVC keine Antwort erhalten haben, stimmt und muß deshalb selbstverständlich nicht veröffentlicht werden.

Zu Ihrer Information haben die Verantwortlichen für das Produkt Auspuffkrümmer nicht geschlafen, d.h. der Krümmer ist seit Weihnachten 1985 in Sphäroguß lieferbar. Ich würde Sie bitten, Ihren Clubkamaraden zu informieren, damit sich dieser endlich mit mir in Verbindung setzt um diese mehr als leidige Angelegenheit aus der Welt zu schaffen.

Mit freundlichen Grüßen

Ø Arnim Frick, Klaus Schäfer

Richard Degen

Buch am Erlbach, 12. Juni 1986
Freidling Nr. 4

Herrn
Kurt Gasser
Epizelgutstr. 19

CH 8200 Schaffhausen

Betr. 6 Zyl. Auspuffkrümmer

Sehr geehrter Herr Gasser!

Zu Ihrem Schreiben vom 30.4.86 möchte ich wie folgt Stellung nehmen.

1. Die 15 Six Krümmer werden im Auftrag der Fa. Schäfer, Aurich bei namhaften Firmen unter meiner technischen Aufsicht hergestellt. Der Name CVC hat damit nichts zu tun.
2. Bei bisher 200 gefertigten und verkauften Krümmern hatte Herr Schäfer lt. Rücksprache eine unberechtigte Reklamation. Herr Schorta ist der Zweite.
3. Die in Ihrem Schreiben gemachten Ausführungen sind uns mehr als bekannt - oder glauben Sie, daß man ohne fachliche Kenntnisse so ein Krümmerprojekt durchziehen kann?! Anbei eine Stellungnahme des Metalurgen.
4. Sehr wichtig ist auch die Entspannung der Auspuffrohre, damit hier keine zusätzlichen Kräfte in den Krümmer eingeleitet werden. Auch schadhafte Motoraufhängungen können hier durch zuviel Bewegung des Aggregats zu Spannungen und Rissen führen. Der bisher erste Krümmer ist an einer völlig falsch eingestellten Zündung unter Zusammenwirkung o.a. Punkte gestorben, d.h. thermisch überlastet - rotglühend.
5. Die angefertigte Handgußform wurde an den Stellen verstärkt, an welchen die Original-Krümmer immer gerissen sind. Hier sind bislang keine Schäden mehr aufgetreten.

Zusammenfassend würde ich Sie bitten, Herrn Schorta zu veranlassen, den Krümmer an mich per Post zu senden:

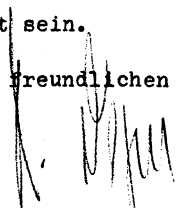
Richard Degen
Freidling Haus Nr. 4

D 8311 Buch am Erlbach

jedoch nicht vor Ende Juni, da ich im Urlaub bin.

Um eine rasche Klärung der Angelegenheit werde ich dann bemüht sein.

Mit freundlichen Grüßen


Ø Herr Schäfer

Zum Thema Krümmer 15/6 - Kurt Gasser, Schweiz

Bei der Anfertigung des Modells für den Auspuffkrümmer für den 15/6 wurden 2 Stück Krümmer aus der Originalfertigung Citroen zersägt und in der von Kurt Gasser angegebenen Weise metallurgisch hier in München untersucht.

Ergebnis: von Citroen wurde GG 12 - 15 verwendet, mit einer genügenden Graphitmenge, jedoch einer schlechten Graphitverteilung (Graphit-entartung) ähnlich dem Bild "B" aus VDG-Merkblatt

Für die Herstellung neuer Krümmer wurde bei der Gießerei GG 20 gewählt, der für die Serienfertigung für Krümmer der MAN-Lkw-Motoren verwendet wird.

Die Gießerei gibt auf befragen zur Rißbildung folgende Stellungnahme: Die CVC-Krümmer gehören aufgrund ihrer konstruktiven Auslegung vor Inbetriebnahme entspannt. Eine Rißbildung ist nicht alleine auf eine schlechte Graphitverteilung zurückzuführen (z.B. auch beim entgraten und bearbeiten durch schlagen und verspannen sind Haarrisse möglich)

Die Gießerei schlägt vor:

die Krümmer werkseitig nach dem Guß zu entspannen, (Mehrkosten ca. 15,- DM pro Stück + Frachtkosten)

oder

den Guß zu ändern: in Gußeisen mit Kugelgraphit GGG-SiMo 5-1 (Sphäroguß mit Silizium-Molybdän), dieser Guß ist spannungsfrei und dürfte die genannten Probleme eliminieren

Der bisherige Guß-Preis würde sich etwa verdoppeln.

Von 1980 bis jetzt wurden ca. 200 Krümmer angefertigt, von R.Degen sind mir mit diesem Fall nur 2 Reklamationen bekannt.

Es wäre noch zu klären, wann der Krümmer gekauft wurde, und wie und wie lange er in Betrieb ist.

Sollte die Reklamation vielleicht mit einem Versuchsmuster aus Sphäroguß behoben werden?

Entscheidung: Degen/Schäfer

Anm. d. red.: Mit der überschrift "Neuigkeit aus der CVC-Werkstatt" erschien in der CVC zeitung 3+4/80 auf s. 28 ein bericht, dass dank der gruppe Bayern nun die produktion des 15/6 auspuffkollektors angelaufen ist.

Aufgrund der überschrift und "gruppe Bayern" nahm Kurt Gasser an dass für dieses produkt der CVC verantwortlich zeichnet. Ich muss gestehen, dass ich beim lesen dieser mitteilung auch nicht auf die idee gekommen wäre, dass hier vom CVC unabhängige privatpersonen oder geschäftsleute verantwortlich zeichnen, aber so soll es offensichtlich sein.

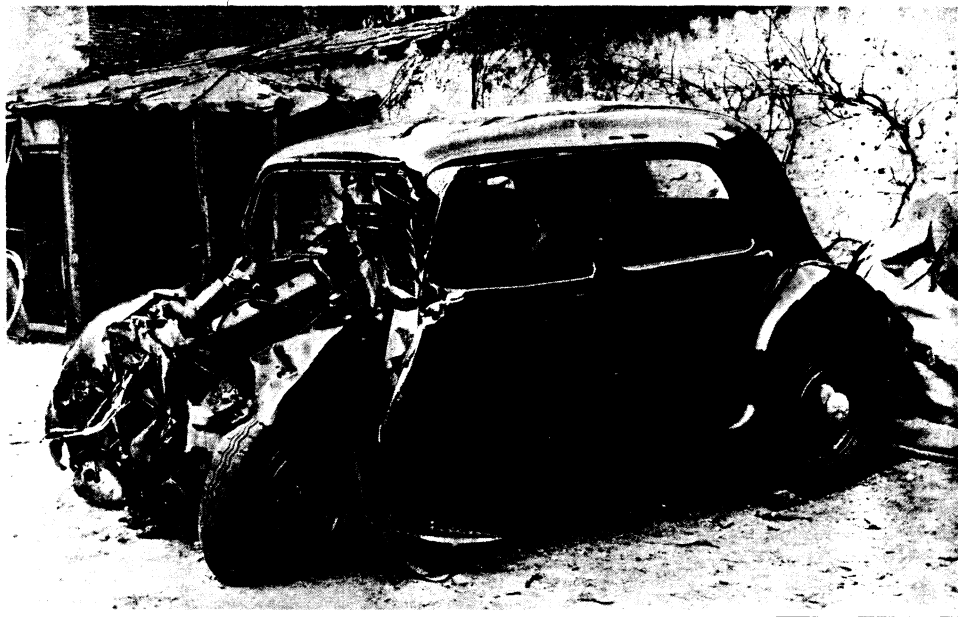
Bei dem auf s. abgedruckten bericht wird im absatz 4 wieder der "CVC-krümmen" (= auspuffkollektor) erwähnt. Gleich anschliessend erfährt man dass diese dinger "entspannt" gehören und dass die giesserei dies für ca DM 15.- machen könnte. Da schreien ja die hühner vor lachen, man spart sich ca DM 15.- ein und empfiehlt dem kunden das ding zu entspannen andernfalls sich evt risse bilden können, für die er dann selber verantwortlich ist. Diese risse können nun aber bereits vorhanden sein, weil beim weiteren bearbeiten des gussstückes v o r dem entspannen dieses risiko einfach besteht.

Welcher durchschnitts Tractionist kann sich unter "entspannen", bezüglich eines produktes aus grauguss, etwas vorstellen? Wahrscheinlich keiner.

Beim erstarrungsvorgang nach dem giessen können in einem nicht optimal dimensionierten gussstück spannungen entstehen. Diese spannungen müssen anschliessend, v o r einer weiteren mechanischen bearbeitung des gussstückes, in der giesserei wieder aufgehoben werden, dazu kommt das gussstück in einen ofen und wird dort gleichmässig auf ca 300° celsius erhitzt und dann langsam abgekühlt. Es ist also ein vorgang der nicht zu hause mit dem schweissbrenner lötlampe oder ähnlichem zu bewerkstelligen ist. Ob es im backofen geht bleibt dahingestellt, vielleicht haben für dieses verfahren die hersteller forschungsergebnisse vorzuweisen. Nützen wird es nicht mehr allzuviel, der entspannungsvorgang kommt nun einfach zu spät.

Was den vorwurf von Richard Degen an Kurt Gasser betrifft, so muss folgendes gesagt werden: Das gussstück vom gerissenen auspuffkollektor wurde von ausgewiesenen fachleuten der Fa. Georg Fischer in Schaffhausen untersucht. Deren kommentar hierzu möchte ich hier nicht wiedergeben.

af



MACH' MEHR AUS DEINER GARAGE

Die Sache mit dem Brett...

An der Wand am hinteren Ende meiner Garage, in Griffweite vom Arbeitsplatz über der Arbeitsgrube, ist ein grosses, blaues Brett befestigt. Dort ist, von links nach rechts und von oben nach unten, fein säuberlich mein recht umfangreiches Werkzeug aufgehängt. Aufgehängt an Schrauben und abgebogenen Nägeln findet man dort alles, was man zur Reparatur eines Autos brauchen kann: Schlüssel und Schraubenzieher aller Art, Torque-Meter, ein kleiner Spiegel, ein Magnet, Zangen, eine Eisensäge, diverse Abzieher und Spezialwerkzeuge für die Traction, Frostschutz- und Säuremesser etc. Auf einer kleinen Ablage, die ebenfalls an diesem Brett befestigt ist, sind ein 3/8 und ein 1/2 Zoll Steckschlüsselsatz aufgereiht, untergehängt findet man eine 3/8 Zoll Pressluftratsche.

Auf einem Tablar über dem Werkzeugbrett, für mich gerade noch ohne Hilfsmittel erreichbar, ist das Batterieladegerät, der Kompressionstester und einige Kanister mit destilliertem Wasser, Frostschutz, Scheibenreiniger und Aehnlichem abgestellt. Da gleich links davon eine massive Werkbank mit Schraubstock, Ständerbohrmaschine und Schleifmaschine steht, ist bequem arbeiten hier. Das Ganze sieht nicht nur professionell aus, es gibt sogar Profis, die unter schlechteren Bedingungen arbeiten müssen.

Nicht zu unrecht bin ich froh über mein Glück, dass ich so etwas gefunden habe und stolz, dass ich es so nach meinen Bedürfnissen einrichten konnte. Bis vor kurzem hätte ich deshalb meine Garage als erstrebenswertes Vorbild für jeden Hobby-Tractionisten dargestellt, wenn nicht ein immer häufiger auftretendes Phänomen den Wert dieser Werkzeugwand in Frage stellen würde. Herrschte früher jeweils beinahe klinische Ordnung (ähhh, na ja, ein Bisschen übertreiben ist schliesslich schriftstellerische Freiheit!) an diesem Brett, so ist neuerdings diese Ordnung in regelmässig-unregelmässigen Abständen im unteren Bereich gestört, und die Werkzeuge liegen am Boden verteilt in der Garage umher. Dank detektivischer Forschungsarbeit gelang es mir, die verschiedenen Möglichkeiten einzukreisen und nacheinander zu eliminieren. Ein Marder, zum Beispiel, kam nicht in Frage, da die Werkzeuge zu schwer sind. Ein Erdbeben war unwahrscheinlich, da nur die unteren Werkzeuge (Anfangs bis auf die Höhe des 18/19-er Gabelschlüssels, seit kurzem noch eine Reihe höher) am Boden lagen. Interessanterweise trat das Phänomen immer nur tagsüber auf, und auch dann nur, wenn die Garagentüre unverschlossen war.

Endlich, vor wenigen Tagen erst, konnte ich den Uebeltäter auf frischer Tat ertappen: Florian, mein bald 2-jähriger Sohn, schlich sich in die Garage, strebte Ziel-bewusst vorbei am "Idutu" (Isuzu), an der "Tadioon" (Traction) und am "Dioo" (Rodeo) und packte voller Freude den ersten "Abua" (Schraubenzieher), um ihn nach einigen Drehbewegungen mit dem Handgelenk auf den Boden zu legen und nach dem nächsten zu greifen.

Im Augenblick sehe ich keine Lösung für dieses Problem, das ich, wie beschämt gestehen muss, beim Aufhängen des Werkzeugbrettes nicht berücksichtigt hatte. Und wenn in nächster Zeit meine Beiträge im Clubheft spärlicher werden, liegt das nicht etwa daran, dass meine Traction vermehrter Pflege bedarf, sondern dass ich vollbeschäftigt bin mein Werkzeug zu sortieren...

Daniel Eberli

LA CLAYETTE

(Saône et Loire)

PARC du CHATEAU, en Bordure du Lac



5 JUILLET 1987



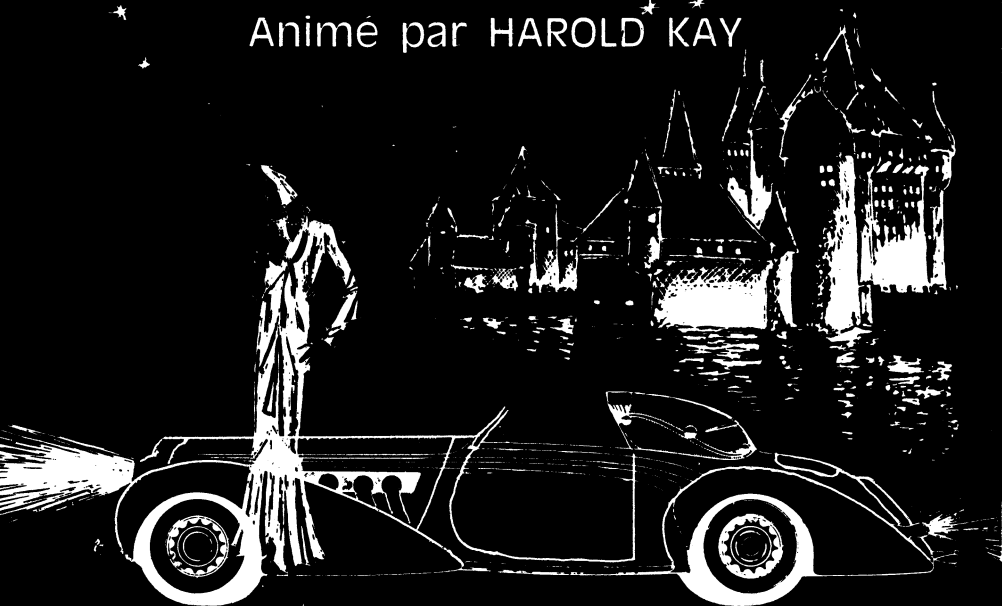
CONCOURS D'ÉLÉGANCE



AUTOMOBILE



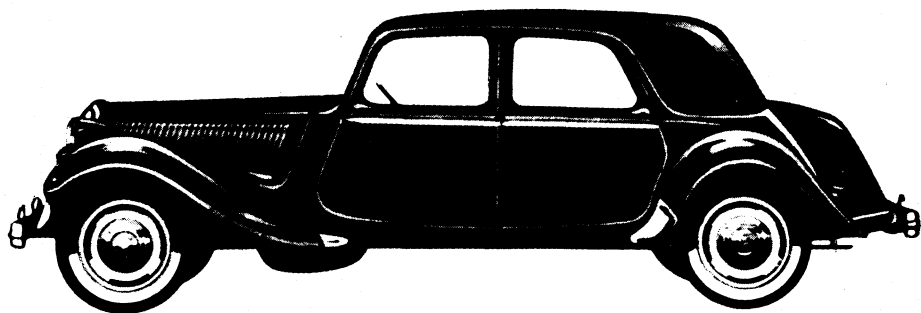
Animé par HAROLD KAY



PRÉSENTATION DE LA MODE 87 - 88

**CONCENTRATION DE VÉHICULES DE
PRESTIGE, DE SPORT,
ET DE COLLECTION**

*Organisée par le Musée Automobile de La Clayette
les billets de la souscription sont en vente dès maintenant*



Pour tous renseignements : Téléphone 85-28-22-07

GRANDE SOUSCRIPTION
dont le 1^{er} prix sera :
une belle et authentique
CITROEN
Traction Avant

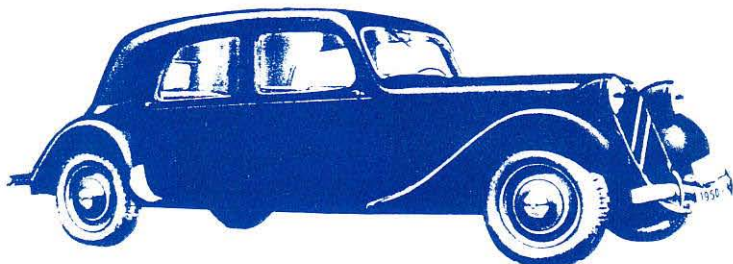
**Tirage au sort à l'issue du CONCOURS D'ÉLÉGANCE
INTERNATIONAL, le Dimanche 5 Juillet 1987**

Tirage sous contrôle d'huissier

Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau

MUTATIONS K A R T E

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



MITGLIEDER - W E R B U N G

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

Herrn
Koch Hans Georg
Steinlerweg 15

4402 Frenkendorf

P. P.

8058 Zürich

IMPRIME

