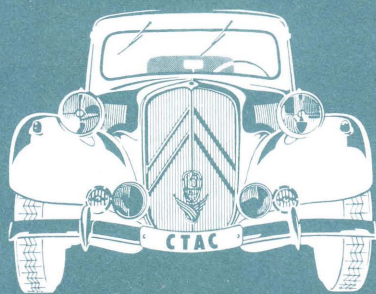


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



<http://www.traction.ch/ctac/>

CTAC-Mitteilungen 2 – März 1999

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 1999

Präsident	Vizepräsident Mitgliederverwaltung	Kassier	Aktuar
Daniel Eberli Im Chellhof 8463 Benken ZH P/Fax 052 319 25 17 eberlid@swissonline.ch	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen P 041 980 37 80 kochhg9@centralnet.ch	Udo Kenkel Gerbeweg 12 3123 Belp P 031 819 54 61 udo.kenkel@insel.ch	André Baumann Lobärgstrasse 43 3423 Ersigen P 034 445 79 00 ba-design@iname.com

Organisationsgruppen

Ost	Nord	West	Süd
Hans Bollhalder Oberau 22 9476 Weite SG P 081 783 23 89	Rudolf Jutz Aspacherstrasse 38 8413 Neftenbach P 052 315 27 02 Fax 052 213 71 74	Daniel Löhner Klusstrasse 16 4900 Langenthal P 062 922 72 29 daniel.loehner@gs-vbs.admin.ch	Koni Fisch Singisenstrasse 42 5630 Muri P 056 664 44 20 Fax 056 664 24 23
Werner König Lindenstrasse 5 8623 Wetzikon P 01 930 05 39	Hans-Peter Rubitschon Sennhof 8354 Hofstetten P 052 364 21 62 Fax 052 364 21 30	Christoph Platzer Sperrstrasse 82 4057 Basel P 061 692 38 09 cplatzer@magnet.ch	Walter Homberger J. C. Heerstrasse 25 8635 Oberdürnten P 055 241 21 81 G 01 286 72 50
Vakant	Peter Weber Neunfornstrasse 6 8475 Ossingen P 052 317 14 68 G 052 269 13 13	Beat Scheidegger Haldenstrasse 127 3014 Bern P 031 331 52 85 G 031 332 51 71 Fax 031 332 90 46	Vakant

Zeitungsredaktion	Clubartikel	Bibliothek	Archiv
James Liebmann Unterschlatt 8418 Schlatt ZH P/G 052 363 11 46 Fax 052 363 30 11 ericjames@swissonline.ch	Patty Koch Breiten 6022 Grosswangen P 041 980 37 80 kochhg9@centralnet.ch	Ruedi Burri Oberackerstrasse 6 8492 Wila P 052 385 41 04 Fax 052 354 03 21 ruedi.burri@ch.nestle.com	Walter Rey Schöneckstrasse 367 8215 Hallau P 052 681 41 34 Fax 052 681 42 29

Internet: www.traction.ch/ctac/

Andreas Rutishauser Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P/Fax 01 722 16 29 traction@traction.ch	Patrik Lichtsteiner Cheleweid 7 6026 Rain P 041 458 13 52 patrik.lichtsteiner@chpau.mail.abb.com
---	---

Rechnungsrevisoren: Koni Fisch, Walter Homberger - Ersatz: Flemming Gubler

INHALT

Treffen und Termine	2
Informationen und Hinweise in letzter Minute	3
Das Wort des Präsidenten	4
Ein langjähriges Mitglied stellt sich vor <i>Von Hansruedi Zwingli jun.</i>	6
Nostalgie: Baschtälärfarige fom dä chli Traxionischt (aus Heft 3/85) <i>Von Hansruedi Zwingli jun.</i>	7
1. Nationales Citroën Oldtimer - Treffen Sonntag, 27. Juni 1999, Pfäffikon/ZH <i>Informationen und Anmeldung - Daniel Eberli</i>	8

Clubtreffen - Informationen und Anmeldung:

CTAC - Clubtreffen von Sonntag, 25. April, in Bern *Heftmitte*

A propos - bleifreies Benzin <i>Von Daniel Eberli</i>	10
Erfahrungen mit bleifreiem Benzin <i>Von James Liebmann</i>	12
Gedanken eines Traktionisten <i>Von Louis Krähenbühl</i>	14
Salvabatteria <i>Von Albert Schorta</i>	15
Inserate und Kleinanzeigen	3, 5, 9

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

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

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

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

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

Treffen und Termine

CTAC - Clubtreffen

25. April:	Treffen Region West Programm und Anmeldung in der Heftmitte
26./27. Juni:	Treffen Region Nord und Jubiläumsanlass Informationen und Anmeldung in diesem Heft
29. August:	Treffen Region Ost
26. September:	Treffen Region Süd
30. Januar 2000:	Generalversammlung
2001:	25 - Jahr - Jubiläum des CTAC

Stammtische

<i>Region Nord:</i>	Autobahnraststätte Kempthal; Chauffeurenbeitz am letzten Mittwoch der geraden Monate, ab 19.00 Uhr
<i>Region West:</i>	Landgasthof Schönbühl, Tel.: 031 859 69 69 jeden letzten Donnerstag im Monat

Weitere Treffen und Daten

10. April:	Reparatur und Service - Kurs
25. - 31. Juli:	10. Randonnée Alpine des CCS 34/57
14./15. August:	1. Internationales Oldtimertreffen Aarberg (CH)
4. - 6. September:	2 CV Welttreffen in Griechenland
5. September:	Freunde nostalgischer Autos Alpnach (CH)
5. - 12. September:	Alpenfahrt des SMVC
12. September:	100 Jahre Klausenstrasse
24. - 26. September:	Bergtrophy Davos - Flüelapass
16. Oktober:	Oldtimertreffen Hilzingen (D)

Informationen und Hinweise in letzter Minute

1. Oldtimertreffen in Aarberg - 14./15. August

Informationen und Anmeldung: D. Siegrist, Bütigenstrasse 17 b, 3292 Busswil; Tel.: 032 385 17 51

Freunde nostalgischer Autos - 5. September

9.30 Uhr bis 17.00 Uhr auf dem Militärluftplatz Alpnach

ICCCR 2002 in Boston USA

Transportofferte: RO-RO (Roll-on-Roll-off) Transport Bremerhaven - New York: ca. 620 Euros
Container: 1450 - 1900 Euros
Die Preise verstehen sich für eine einfache Fahrt.

Für Details bitte ein frankiertes und adressiertes Couvert an das Club-Postfach senden.

Bücher: Traction Avant Belgium von Oliver Lemesre

Französisch, 120 Seiten, 1300 BFr.

Informationen bei Ruedi Burri, Bibliothekar CTAC, Oberackerstrasse 6, 8492 Wila

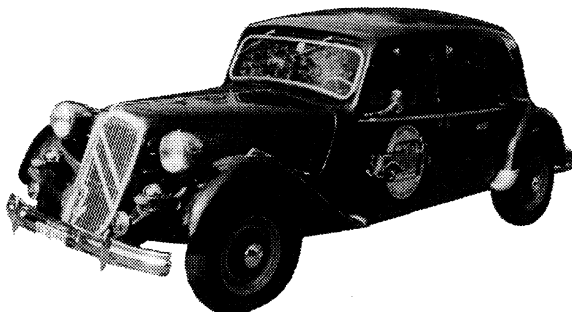
Der CTAC gratuliert!

Wiktorija und Adrian Pretto, Muslistrasse 6, 8820 Wädenswil -

zum Söhnchen Nicola Ivano Velentino; geboren am 27. Februar 1999.

Frick Traction-Avant AG

Bergwerkstr. 39 8810 Horgen T/F 01-725 90 45



Reparaturen – Restaurationen – Ersatzteile

Benken, 2. März 1999

Liebe Clubmitglieder, liebe Leser,

vielleicht ist es dem geneigten Leser aufgefallen, dass der letzte Aussand, dem neben dem Clubheft und der Rechnung für den Jahresbeitrag das Angebot der Automobil-Revue beilag, den Poststempel von Benken trug: Aus praktischen Gründen haben meine Frau Agi und ich das Verpacken und Kleben der Etiketten übernommen.

Beim Kleben der über 300 Adresskleber ging mir so einiges durch den Kopf. Da waren Namen darunter, welche seit vielen Jahren zu unserem Club gehören. Früher einmal sehr aktiv, hat man sie seit langer Zeit nicht mehr gesehen. Was macht wohl zum Beispiel Peter Kohler, oder Christof Schelbert, fragte ich mich?

Dann waren da die ungewohnten, exotisch klingenden Namen wie Theodore Musallam oder Eric Youssoufian, die ebenfalls bereits seit vielen Jahren bei uns Mitglied sind, mit denen ich jedoch kein Gesicht verknüpfen kann.

Schlecht ablösende Kleber erlaubten mir, weitere Gedanken zu knüpfen. So ist – wenn unsere Unterlagen stimmen – Frau Myrta Caluori-Wäger mit Geburtsdatum 22.3.1917 unser ältestes Mitglied. Sicher hätte sie einiges zu erzählen...

Dies sind nur einige wenige Beispiele aus unserer grossen Mitgliederschaft.


Schade eigentlich, denke ich, dass wir so wenig von einander wissen. Nun, vielleicht animieren meine Überlegungen das eine oder andere Mitglied dazu, unsere Rubrik „Mitglieder stellen sich vor“ wieder aus der Versenkung zu heben und neu zu beleben. Daneben besteht natürlich auch die Möglichkeit, an einem Treffen oder einem Höck teilzunehmen, um so Kontakte zu knüpfen.

Ich bin überzeugt, dass solche Kontakte nicht nur persönlichen Gewinn bringen, sondern dass man auch immer wieder gute Tipps hört und von den Erfahrungen der anderen Mitglieder im Umgang mit unseren Autos profitieren kann.

Eine Gelegenheit, dazu wird das Wochenende vom 16./17. Juni bieten, an welchem am Samstag das Treffen der Region Nord stattfindet und am Sonntag am Jubiläumsanlass in Pfäffikon am Pfäffikersee die ganze Palette von 5CV über Traction, ID/DS, HY bis hin zu so gegensätzlichen Konstruktionen wie 2CV und SM zu sehen sein wird. Da bietet sich bestimmt für jeden etwas! Übrigens sind wir noch immer dankbar, wenn sich Clubmitglieder als Helfer zur Verfügung stellen. (Anruf genügt!)

Noch früher, bereits am 25. April, findet in der Region West das erste Treffen dieses Jahres statt. Also: Sofort in die Garage und die Traction fahrbereit gemacht. – Der Frühling kommt mit Macht!

Ich wünsche allzeit gute Fahrt!



Daniel Eberli

P.S. Herzlichen Dank für die zahlreichen Rücksendungen von Korrekturen zu unserer Datenbank!

PATTY'S CLUBBOUTIQUE

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

Traction Avant T-Shirts

Einkaufstaschen mit TA-Motiv
aus Baumwolle

Cabrioletmützen aus Tactel.
weiss, Futterstoff Baumwolle

3D-Pins. Traction Avant, vergoldet

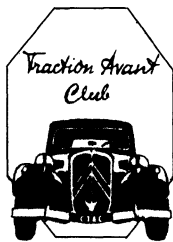
Handgemalte Schirme mit Holzgriffen

Tiffany-Lampe. Traction Avant

Geschirrtücher mit TA-Explosionszeichnung

**Immer noch
vorrätig !!**

Der Club Pin.



Clubkleber

Clubaufnäher

Musikdosen

Traction Sackmesser.

Victorinox

Diverse Pins

Glückwunschkarten

Rotitzblöcke

Bburago-Modelle TA

Bestellung telefonisch.
Lieferung per Post

Patricia Koch
Breiten
6022 Grosswangen
041 980 37 80

Ein langjähriges Mitglied stellt sich vor

Zu seinem vierzigsten Geburtstag kaufte sich mein Vater eine Traction aus dem Wallis. Nach kleineren Reparaturarbeiten sind wir mit der Nummer SG 61 762 unterwegs. Dass er sich gerade diesen Wunsch erfüllte, war kein Zufall. Er erzählte uns jeweils, dass sein Onkel aus Bern ein solches Auto besessen hätte. Seither gefalle ihm dieses Modell mit seinen gross geschwungenen Kotflügeln auch sehr gut.

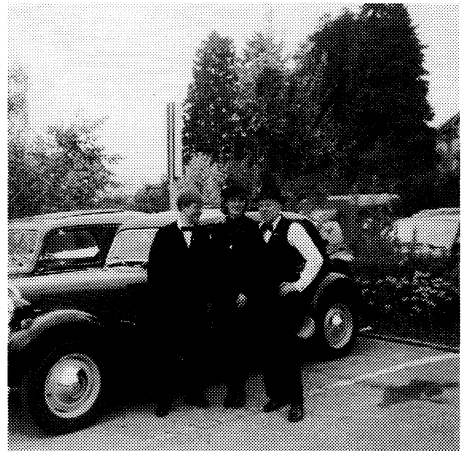
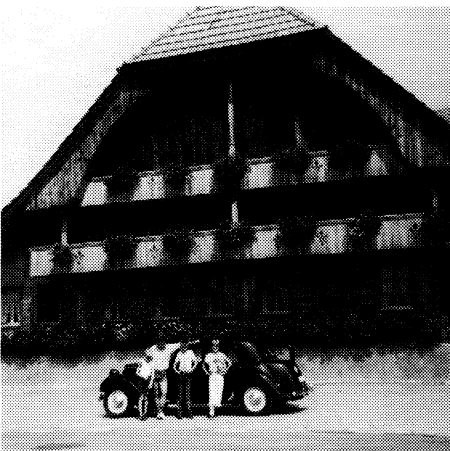
Natürlich hat unsere Légère wie fast alle Autos von Liebhabern einen Namen. Der Onkel nannte seinen Citroën ‚Liseli‘. Darum nennt mein Vater sein Lieblingsstück auch so.

Als mein Vater dieses Auto kaufte, beeindruckte es mich sehr, weil dieses älter ist als ich. Wir Kinder, meine beiden Schwestern und ich, bevorzugten die Traction als Reisemittel gegenüber dem Alltagsauto. Einerseits war es der Reiz, mit einem Oldtimer mitfahren zu dürfen. Ausserdem bietet die Légère mehr Innenraum.

Sicher erkennen uns einige Mitglieder auf der ersten Foto. Sie zeigt uns mit dem Vater in den Sommerferien 1985, als wir noch Kinder waren. Die Zeit hat sich aber geändert. So sieht man auf der zweiten Abbildung meine Eltern und mich anlässlich des OTM in Herisau 1996.

Der Tractionist

Hansruedi Zwingli, jun.



**Baschtälärfarigä fom dä chli Traxionischt - zä bis virzä-
jöhrig (Heft 3/85)**

Wi i dä Aleitig beschrebä han i zerscht alli Sachä barat gleit. Demet i dän bim baschstlä nöd ständig wedär öpis mus go suchä.

Gändärät ha i äs Mätschboxeuteli. Wi beschrebä ha ni zerscht a Hand fo Fotänö gluget wo das chlini Stöckli fo dä Lampä agmacht wärdä söt. For i dän abr afangä ha met borä ha ni met em Färsänkstift am richtigä Ort am Chortflügl eis sänkrächt of dä Chortflügl drof tätscht. Dämet i det woni mue borä ä Färtüfig ga ha. Borärdicki ha ni möglichscht nöch fo dä Dicki fom Stöckli a dr Lampä gwält. Dör das ha ni nochär schö chönä i dr Färtüfig afangä borä und zwor sänkrächt wi im Brecht beschrebä. Sötät er ä mol abrotschä odr abschlipfä so macht das nöd so fil. Met ä mä gutä Filzstift cha mär das wedär zumolä.

I ha dän abr nöd dör dä Chorpflügl borät. Osär däm isch das Metall zimli hert. I ha dän dänkt ä Färtüfig lanät au. So isch äs dän au gsi. Salimä fo dä Lampä hät kei Problem me gä.

Z molä gits vornä Blinkär wiss, Törfalä und bim Larsch Zirleischtä a dr Tör silbärig und di hindärä Blinkär und Liächt rot. Häts det wo mer sötäd molä öpis wo for schtot so chönd mer schö forsichtig det dröbr i molä. Isch das abr nöd e so, so mümr of ämä Foti go lugä.

I ha sgfül äs brucht scho no ä chli Handgschick. Abr fi-licht hät das dr met ztuä wel i enr zwei linki statt zwei rächti Händ ha.

Dä mitlär wilä gross Traxionischt

Hansrudi Zwinli



1. Nationales Citroën Oldtimer-Treffen Sonntag 27. Juni 1999 Pfäffikon / ZH 80 Jahre Citroën Motorfahrzeuge 75 Jahre Citroën Händlernetz in der Schweiz



Unter Beteiligung von Citroën Suisse S.A.

Im Anschluss an das traditionelle Forellenfest in Pfäffikon / ZH, welches am Samstag 26. Juni stattfindet, organisieren die verschiedenen Citroën Clubs am Sonntag 27. Juni von 10⁰⁰ bis 17⁰⁰ das 1. Nationale Citroën Oldtimer-Treffen in der Schweiz.

In einem Festzelt werden ab 12³⁰ vom Verkehrsverein Pfäffikon Forellen angeboten, gesotten in der grössten Fischpfanne Europas – 120 Forellen in einem Sud. (Kenner sagen, dass der Sud je länger je besser wird...) Wer jedoch keinen Wert auf Fische legt, wird bestimmt dennoch auf seine Kosten kommen, da auch Grillspezialitäten angeboten werden. Selbstverständlich wird auch eine Kaffeestube nicht fehlen.

Das Gelände liegt unmittelbar am Ufer des Pfäffikersees. Platz für die Citroën Oldtimer steht genügend zur Verfügung. Auch Parkplätze für moderne Autos sind vorhanden, nur 100 m entfernt.

Für Autofreunde gibt es eine Fahrzeugausstellung, einen kleinen Markt, sowie natürlich unzählige Gelegenheiten für Benzin-Gespräche. Bei schönem Wetter steht für Wasserratten in der Nähe ein Schwimmbad zur Verfügung. Auch Bootsfahrten können gemacht werden, und das Heimatmuseum zeigt eine Sonderausstellung über Pfäffikon im Schweizerfilm. Zudem lockt das nahe Römerkastell.

Während wir mit den Grillspezialitäten flexibel sind, sind die feinen Forellen nur gegen Anmeldung und Vorauszahlung erhältlich! Also, sichern Sie sich Ihre Forellen und erleichtern Sie gleichzeitig unsere Organisation durch das Einzahlen des Totalbetrages auf Postcheck-Konto 90-774 772-4 „Citroën Clubs Schweiz“ und durch Ausfüllen und Einsenden der untenstehenden **Anmeldung bis spätestens 7. Juni** an:

Ruth und Erich Feser, Enderliackerstr. 71, 9247 Henau; Tel./Fax 071 951 03 15.
Info-Nummer während des Treffens: 079 417 44 21 oder 079 677 03 03.



Anmeldung

Ja, ich will am Treffen in Pfäffikon ZH teilnehmen! (Teilnahme gratis!)

Name	Vorname
Strasse	Tel. P.
PLZ	Ort
	Tel. G.

Ich komme mit folgendem Citroën – Veteranen!

Typ	Jahrgang	Polizeikennzeichen
Besonderheiten		

Ich möchte Citroën Teile/Artikel verkaufen und reserviere
 3 m² (Fr. 20.-) 6 m² (Fr. 35.-) 9 m² (Fr. 50.-)
 (Berücksichtigung in der Reihenfolge der Anmeldung/Einzahlung)

Bestellung:

..... Portionen Forelle mit Kartoffeln, Petersilie und köstlicher Sauce à Fr. 15.-

Total Fr. :

**Das Total von Fr. habe ich überwiesen auf Postcheck-Konto:
90-774 772-4 „Citroën Clubs Schweiz“ .**

Die Quittung bringe ich mit. Sie berechtigt mich zum Bezug der Forellen sowie gegebenenfalls für den Betrieb eines Verkaufstandes.

Ich stelle mich gerne am Treffen vorher zur Verfügung als Helfer im Ressort
 Bauten P/R Verkehr Kasse Verpflegung

Bitte senden Sie mir Clubunterlagen von folgendem Club:

Traction und älter ID/DS 2CV HY SM

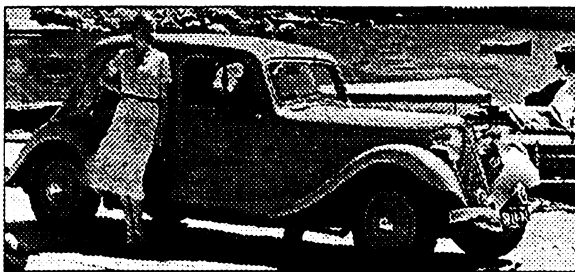
Datum:

Unterschrift:



CITROËNISTES

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



CHRISTIAN HEUSSI



Badstrasse 57
8867 Niederurnen

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

A propos

bleifreies Benzin

Aus: "Historicar Revue", dem „Magazine des Clubs Affiliés à l'Historic Section du Royal Automobile Club de Belgique“.

Übersetzung aus dem Französischen: Daniel Eberli

Im vergangenen September hat die "Historic Section" Herrn Stienlet, Technischer Verantwortlicher für Treibstoffe der Firma Shell, eingeladen, einen Vortrag zu halten über die Situation, welche entstanden ist durch das Verschwinden des verbleiten Benzins.

Edward Bodson, der Präsident des Belgischen Triumph Clubs, hat im Mitteilungsblatt seines Clubs eine Zusammenfassung dieses Gesprächs publiziert; wir danken ihm, dass er „Historicar“ erlaubt hat, es zu reproduzieren.

Das mit Blei versetzte Benzin wird spätestens am 1. Januar 2000 verschwinden. Demnach wird es in einigen Monaten nicht mehr möglich sein in Belgien, über den wertvollen verbleiten Kraftstoff, der für das gute Funktionieren unserer alten Fahrzeuge nötig ist, zu verfügen.

Auf der anderen Seite möchten wir festhalten, dass der Gehalt an Blei sorgfältig dosiert werden müsste, denn ein zu hoher Anteil hätte Verschmutzungen an Kerzen, Brennräumen und Auslassventilen zur Folge.

Aber warum haben unsere Autos überhaupt Blei – oder präziser: Tetramethyl – nötig?

Aus zwei Gründen:

1. Verhindert die Anwesenheit von Blei, dass sich das Benzin/Luft-Gemisch vorzeitig während der Kompressionsphase entzündet (☞ Oktanzahl). Dieses Problem wird im „Bleifrei“ so gelöst, dass man andere Produkte beifügt, die den gleichen Effekt haben. Also: In dieser Beziehung gibt es mit dem grünen Treibstoff keinen Ärger.
2. Schwieriger ist es im Fall der Ventile und ihrer Sitze. Mit der Zeit lagert sich das Blei beim Vorbeigehen auf den Ventilsitzen ab und spielt die Rolle des Dämpfers im Augenblick des Schliessens des Ventils. Es verhindert damit, dass dieses auf den Sitz hämmert, was zur Folge hätte, dass der besagte Sitz nach einigen Tausend Kilometern gestaucht und das Ventil deformiert wird. (Nein, nicht gleich stark, wie der Hammer den Nagel deformiert!)

Bis ungefähr in die 80-er Jahre frästen die meisten Konstrukteure (mit Ausnahme der Deutschen und der Schweden, welche gegen 1970 damit aufhörten) die Sitze direkt in den Zylinderkopf. Dieser war aus weicherem Material gefertigt, wie Aluminium oder

Guss. Das Phänomen des Hämmerns war unvermeidlich, was den Einsatz von Blei absolut notwendig machte.

In modernen Autos sind die Sitze der Ventile aus einem viel härteren Metall (Stellit, eine Legierung von Kobalt, Chrom, Tungsten oder anderen Spezialstählen) und sind eingepresst in den Zylinderkopf. Die Ventile sind gleichermassen behandelt, und deshalb ist die Gefahr verschwunden.

Also, was können wir tun für unsere Alten?

Die radikalste Lösung ist offensichtlich, den Zylinderkopf bei einem Schleifwerk umbauen zu lassen, so dass gehärtete Sitze eingepresst werden können. Dies ist eine endgültige Lösung, und man kann ohne Frage mit Bleifrei fahren, aber es ist auch die teuerste Lösung. Dazu kommt, dass sie nicht bei allen Zylinderköpfen angewendet werden kann. Einige haben Kühlkanäle, welche sehr nahe bei den Sitzen vorbeiführen, und es ist unmöglich, vom Metall etwas herauszufräsen, ohne die Kanäle zu treffen.

Die zweite Lösung besteht darin, dem Treibstoff beim Tanken einen Zusatz beizumischen. Zugegeben, eine langweilige und mühsame Lösung, aber unvermeidbar, wenn wir es machen wollen wie unsere Parlamentarier: Unsere intakten Sitze bewahren (Ja, - pha, etwas zweifelhafter Humor).

Was ist nun an diesen berühmten Zusätzen?

Seit einem Jahr oder zwei haben sich die Petrol-Firmen der Frage angenommen und Produkte entwickelt, um das Blei zu ersetzen. Diese Produkte, welche bei Teilehändlern, verschiedenen Autocentern und Service-Stellen erhältlich sind, werden angeboten in Tuben oder skalierten Fläschchen, welche einen mehr oder weniger einfachen Gebrauch erlauben. Die Anwendung ist simpel, es genügt, wenn man sich an die beigefügten Herstellerangaben hält.

Allerdings ist es wichtig zu wissen dass:

- Wenn Sie noch mit Bleibenzin fahren und irgendwo im Land einen leeren Tank haben, wo es für ihren Liebling kein verbleites Benzin gibt, müssen Sie wissen, dass der Zylinderkopf eine gewisse Speicherkapazität an Blei hat, und dass eine oder zwei Füllungen ohne Blei nichts schaden.
- Wenn Sie sich entschlossen haben, zu „Bleifrei“ zu wechseln, dass Sie dann dabei bleiben müssen, denn Blei und Zusätze (Additive) ergeben eine schlechte Mischung für Ihren Motor.
- Und schliesslich, dass der grösste Teil der Additive der grossen Marken auf Basis von Kalium hergestellt sind, und dass die Dosierungen berechnet sind für eine „Promenadenfahrt“ mit ihrem „Alten“. Sollten Sie einen Sportwagen besitzen oder ganz einfach gerne „Bodenbrett“ fahren, wird streng abgeraten, die Dosis an Zusätzen beim Tanken zu verdoppeln.
- Schlussendlich müssen Sie wissen dass es nichts bringt, einem Zweitakter Zusätze in den Tank zu schütten: Diese funktionieren problemlos mit „Bleifrei“, denn Sie haben keine Ventile (auch Ihr Zwei-Takt-Räsenmäher nicht!)

P.S. Über die Situation in der Schweiz werde ich mich bei Gelegenheit erkundigen. – Es sei denn, eines unserer Mitglieder kann das für uns tun.

Daniel Eberli

Erfahrungen mit bleifreiem Benzin

von James Liebmann

Ich weiss nicht mehr genau, wann bleifreies Benzin in der Schweiz auf den Markt kam. Seit ‚Bleifrei 95‘ erhältlich ist, bin ich reger Konsument dieser für die Umwelt etwas weniger schädlichen Benzinsorte. Anfänglich fütterte ich meinen GSA 1300 ungeniert und ohne Probleme damit, obwohl Citroën Suisse diesen Motorentyp dafür nicht freigab. Ausser gelegentlichem Beschleunigungsklingeln verkräftete die luftgekühlte, relativ hochverdichtete Maschine diesen Kraftstoff bestens. Jedenfalls lief der Motor ohne Reparaturen weit über 200'000 Kilometer.

Auch meine 11 B, Jahrgang 1953, die ich nun schon bald 25 Jahre mein eigen nenne, testete ich sofort mit bleifreiem Benzin. Der Motor ist noch im Originalzustand, durchlief also noch nie eine Revision. Auch die 11 B verkräftete ‚Bleifrei 95‘ klaglos. Erst als ich gerüchteweise hörte, dass die dauernde Verwendung von Bleifreiem bei einigen Tractions zu zerschlissenen Ventilen geführt habe, entschloss ich mich, für jede vierte Tankfüllung an der Super-Säule vorzufahren. Der Motor befindet sich bis heute in einwandfreiem Zustand, läuft rund, verbraucht höchstens elf Liter auf 100 Kilometer und weist akzeptable Kompressionswerte auf. Ich schone das Auto nicht und habe damit schon einige Randonnée Alpines bestritten.

Allerdings benutze ich seit ein paar Jahren den Bleiersatz ‚TBE‘ von Castrol, den ich bei jeder Tankfüllung nach Vorschrift dem Benzin (neuerdings ‚Bleifrei 98‘) beifüge. Damit läuft der Motor noch weicher. Regelmässige Kontrollen des Ventilspiels haben keine Unregelmässigkeiten ergeben. Übrigens lernte ich ‚TBE‘ anlässlich eines Randonnée Alpines kennen, bei welchem grosse Strecken in Österreich zurückgelegt wurden. In diesem unserem Nachbarland ist seit Jahren kein Bleibenzin mehr erhältlich. Deshalb übergab uns die umsichtige Leitung der Veranstaltung am Start ein paar Tuben dieses Benzinzusatzes.

Auch meine 11 BL, seit fünf Jahren ausgerüstet mit einem revidierten 11 D - Motor ohne Bleifreiventile und -sitze, betreibe ich mit ‚TBE‘ und ‚Bleifrei 98‘. Damit habe ich schon mehr als 30'000 Kilometer zurückgelegt. Schäden am Zylinderkopf oder an den Ventilen und deren Sitze sind nicht zu beobachten. Auch dieser Motor läuft problemlos rund, ist sehr kräftig und sparsam.

Mittlerweile bieten verschiedene Benzinlieferanten Zusätze als Bleiersatz an. In Gesprächen mit anderen Tractionisten habe ich erfahren, dass ich nicht der einzige bin, der seine Tractions derart betreibt. Ich kann deshalb diese Art der Fortbewegung nur empfehlen. Nebst etwas günstigeren Treibstoffkosten kann ich so wenigstens den für die Umwelt sehr belastenden Bleiausstoss vermeiden.

Gedanken eines Tractionisten

Seit dem Bau des ersten Autos vor über hundert Jahren gab es bestimmt Tausende von Marken und Modellen; die meisten aber sind nach einiger Zeit sang- und klanglos verschwunden. Nur wenige gab es, die wirklich Epoche gemacht haben, unter ihnen unsere heissgeliebte Traction. Wenn man sich den Weitblick vor Augen hält, den damals Monsieur Citroën hatte, dann kann man nur staunen. Dabei denke ich auch an einen anderen, mindestens ebenso genialen Automobil-Constructeur (in Deutschland schrieb man übrigens vor dem Krieg "C" statt "K"), Signor Ettore Bugatti. Er stellte Alu-Felgen her mit integrierten Bremstrommeln, vier Ventile pro Zylinder und viele andere technische Neuigkeiten mehr, und jahrelang fuhr er der Konkurrenz auf und davon.

Wie schön sind da unsere Jugenderinnerungen; ich meine wir, die noch einige Jahre vor dem 2. Weltkrieg auf die Welt gekommen sind. – Als Kind kam einem ein Auto immer riesig gross vor. Wenn man auf dem Vordersitz neben dem Fahrer sitzen durfte, konnte man nicht einmal über die Motorhaube sehen, aber man hörte das Klappern der Ventile und das Ansaugeräusch des Vergasers, da damals die Luftfilter klein waren, und sich niemand daran störte. Die Autos hatten statt Blinker Winker, die nachts beleuchtet waren, oder man gab Handzeichen, die zum Beispiel hier in Lateinamerika heute immer noch gelten:

Arm links des Fahrers 45 Grad nach unten ausgestreckt: Biege links ab; Arm rechtwinklig nach oben ausgestreckt: Biege rechts ab; Arm gerade hinausgestreckt: Ich brems; Arm rauf und runter: Ich fahre langsamer.

Da gab es noch Autos mit Kühlerfiguren, die dann in den 50-er Jahren in der Schweiz verboten wurden. Wer erinnert sich noch an die Holzvergaser? – Unmögliche Dinger, die entweder hinten auf dem Gepäckträger montiert, mit Leitungen in den Motorraum, oder – als Einradanhänger – angekoppelt wurden. Bekanntlich gab es während des Krieges kein Benzin, oder es war rationiert und wurde nur der Armee, Ärzten und weiss ich wem, abgegeben. Dann wurden die Reifen knapp, und die meisten Autos wurden während des Krieges in der Garage aufgebockt.

Ich erinnere mich, wie ich anno 46 als ersten neuen Wagen aus Frankreich den Renault Juvaquatre sah. Das war bereits ein Kleinwagen, dann kamen die englischen Austin, die ersten mausgrauen VW, und natürlich unsere geliebte Traction. Da ging es auf den Strassen noch gemütlich zu: Kein "Verteidigen der Position in der Kolonne", kein "Nicht – Hereinlassen" und alles das, was uns der Verkehr heute beschert. Es gab keine Frostschutzmittel, man liess im Winter einfach das Wasser ab und füllte neues ein nachher. Abgefahrene Reifen wurden einfach nachgerillt, bis auf die Leinwand... Kein Schwanz kontrollierte das Reifenprofil. Die PS-Zahl der mittleren Europäerwagen lag zwischen 50 und 60 PS. Da es noch keine Autobahn gab, waren Autoschlängen über Land an der Tagesordnung, da keine Kraftreserve zum schnellen Überholen da war. - Autos hatten nach dem Krieg die wenigsten Leute; man freute sich, wenn ein Nachbar oder Freund einem einlud zu einer Autofahrt, das war etwas nicht Alltägliches.

Heute leben wir in der Wegwerf-Gesellschaft. Alles muss rasch gehen, die Autos bestehen grösstenteils aus Plastikmaterial, das aber soviel kostet, als ob es Stahl wäre. Die Karosserien sind dünn wie Eierschalen, - kein Vergleich zu früher. Sicher, die Wagen hauen ab, schneller als früher. Es ist auch mehr Sicherheit gegeben, aber die Liebe zum Detail ist vielenorts verloren gegangen.

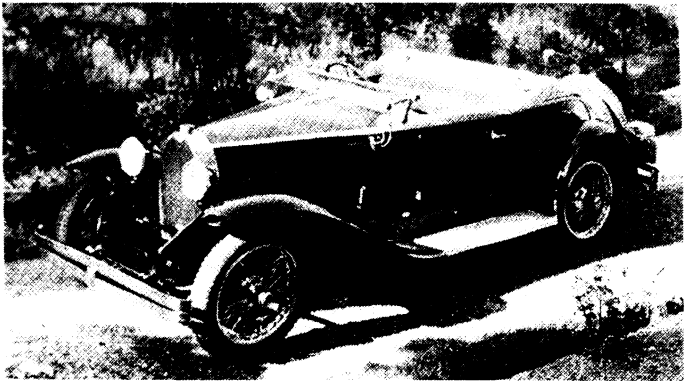
Es liegt an uns, die Liebe zum Alten unseren zukünftigen Generationen weiterzugeben. Wer keine Beziehung zur Vergangenheit hat, zeigt damit, dass ihm etwas fehlt.

Mein Vater erzählte mir, dass er mit meinen Grosseltern in einem Dorf in der Heimat nach einem guten Mittagessen in einer Beiz vor dem Wegfahren um den Wagen lief, und im Boden vor einem Vorderrad einen Nagel fand, der so eingesteckt war, dass beim Wegfahren dem Vorderreifen die Luft hinausgegangen wäre. Schuld war der Dorfschmied, der durch die Autos weniger Arbeit hatte.

Die Jahre nach dem Krieg waren für alle nicht leicht. Das Geld wurde noch nicht so schnell und so leicht verdient, wie heute. Ich erinnere mich noch gut, wie damals in Basel, vor der Mustermesse, an Samstagen gebrauchte Autos verkauft wurden: Amerikanerwagen aus den 30-er Jahren zu Fr. 500.-; ein De Soto, oder Nash, Cabriolet, viertürig, 8 Zylinder. – Ein schöner Tourenwagen, aber eben: Benzinfräser, Ölfresser auch noch; hohe Steuern, hohe Versicherung. Man hätte diesen Wagen kaufen sollen und in die Garage stellen. Und nachher, wenn Geld vorhanden, restaurieren. Aber eben: Es ist wie immer, leichter gesagt, als getan. Wer wusste damals um zukünftige Preise von klassischen Autos. Der Begriff existierte ja damals gar nicht...

Ich kannte einen, der anno 57 in einer Garage in Lyss in einer Ecke einen Bugatti, Cabriolet, Jahrgang 1929 sah. Er kaufte ihn für Fr. 750.-, die er von seinem Sparkonto abhob, ohne dass sein Vater etwas davon wusste. Als er nachher zu Hause mit dem Wagen vorfuhr, wurde er tüchtig gescholten: Was er denn denke, sich einen solchen alten Wagen zu kaufen, wo er doch als Uof im Militär nur Sold verdiene und sich diesen Wagen doch nicht halten könne, usw. Mit Hilfe von Freunden wurde dann dieser Bugatti gegen eine Traction 1950 getauscht, und Vater bezahlte die notwendige Motorenrevision.

Das war meine Wenigkeit, und seither liebe ich die Traction. Natürlich hätte ich den Bugatti behalten sollen, aber eben, wenn man jung ist, denkt man anders.



Louis Krähénbühl

Louis Krähénbühl.
CTAC-Mitglied aus Mexiko.

SALVABATTERIA

Der BATTERIESCHONER ist ein Gerät, welches entwickelt wurde um die Selbstentladung der Bleibatterien zu vermeiden. Durch die Selbstentladung wird das Anlassen der Motoren, welche längere Zeit still standen, oft problematisch wenn nicht unmöglich.

Besonders anfällig sind die Batterien der:

- ◆ Klassischen Fahrzeuge
- ◆ Motorräder
- ◆ Autos
- ◆ Camper
- ◆ Motorboote
- ◆ Garten- und Landwirtschaftsgeräte
- ◆ Lastwagen, Traktoren und Busse
- ◆ sowie alle Fahrzeuge die nicht regelmässig gefahren werden.

Der BATTERIESCHONER ist kein Batterieauflader, sondern ein Gerät, welches die Lebensdauer aller Bleibatterien verlängert (so ähnlich wie ein Herzschrittmacher). Im Gegensatz zu den üblichen Ladegeräten, kann der BATTERIESCHONER gleich und auf unbegrenzte Zeit beim Stillstand des Fahrzeuges an der Batterie angeschlossen werden. Entweder mittels den Zangen und den Batteriepolen oder durch den Zigarettenzünder. Dadurch werden irreversible Schäden der Sulferation auf den Platten der Batterie verhindert.

Bleibatterien entladen sich besonders rasch bei Autos, die mit speziellen elektronischem Zubehör ausgestattet sind wie zum Beispiel:

- ◆ Uhr
- ◆ Alarmanlage
- ◆ Autotelefon
- ◆ Speicherung des Autoradios
- ◆ Speicherung der elektronischen Daten des Zentralsystems des Fahrzeugs
- ◆ usw.

Der BATTERIESCHONER ist eine neue, technische und umweltbewusste Entwicklung, die den Verschleiss jener Batterien mindert, welche durch mehrfache Ladung und Entladung geschädigt und unbrauchbar geworden sind.

Das Gerät ist mit einem speziellen und patentierten Stromkreis versehen, welcher mit den kompliziertesten Alarmanlagen verbunden werden kann. Dadurch erhält der BATTERIESCHONER seine Doppelfunktion. Sie bewirkt:

- Die konstante Aktivierung des Alarmsystems
- Die sichere Zündung beim Anlassen des Motors

DER BATTERIESCHONER IST

EINFACH

- ◆ Kein Einstellen ist notwendig, da sich das Gerät automatisch an Stärke und Ladung der Batterie anpasst.
- ◆ Ein grünes Kontrolllicht leuchtet auf, wenn der Stecker mit dem Netzwerk verbunden und Spannung vorhanden ist.
- ◆ Ein gelbes Kontrolllicht blinkt, wenn der BATTERIESCHONER korrekt an der Batterie angeschlossen und in Betrieb ist.
- ◆ Eine einfach zu montierende Aufhängevorrichtung ermöglicht ein bequemes Verstauen des Gerätes.

SICHER

- ◆ Der BATTERIESCHONER ist gegen Verwechslung der Polstellen sowie gegen Unterbrechungen der Stromleitung abgesichert.
- ◆ Der BATTERIESCHONER entspricht allen EU Sicherheitsnormen für elektrische und elektronische Geräte.
- ◆ Der BATTERIESCHONER hat eine dreijährige Garantie.

Für weitere Information und Bestellungen wenden Sie sich bitte an:

Albert Schorta
Spechtweg 5
4552 Derendingen
Telefon: 032/682 32 83 / Natel: 079/250 33 86

Preis pro Stück Fr. 80.00
Clubmitglieder Fr. 70.00

Traction - 2 CV - C 4 - C 6 - CX - XM - Saxo
Xantia - Berlingo - Evasion - Jumper - C 15

Treff für alle Citroën-Freunde
jeden Sonntag ab 10.00 Uhr
treffen sich Citroën-Freunde auf dem
Seedamm Rapperswil/SG
im Gasthof Seefeld, Hurden
Tel.: 055 410 34 20

CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name

Vorname.....

Vorname Partner.....

PLZ/Ort.....

Adresse.....

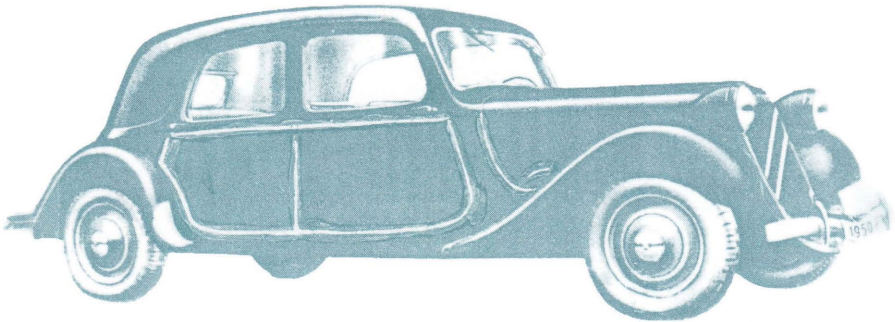
Geburtstag..... / /

Tel (P):..... /

Gültig ab:.....

Tel (G):..... /

Senden an: Hans-Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen



Mitglieder-Werbung

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



CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen

Tel.: 052/319 25 17

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC.

Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name.....

Vorname.....

Vorname Partner.....

Geburtstag..... / /

Adresse.....

PLZ/Ort.....

Tel (P):..... /

Tel (G):..... /

Herr
Koch Hans Georg
Breiten
6022 Grosswangen

PP
8058 Zürich

PP/Journal
CH-8058 Zürich

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



Impressum

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