

# CITROËN

*"Traction Avant"*

## CLUB



# CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen  
Postcheck 80-18535, Telefon 052-43 25 17  
Mitgliederbeiträge: SKA Rapperswil, Postcheck 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 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	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> P. 071-25 86 69  Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 <u>Schmerikon</u> P. 055-86 15 23  Paul Stehrenberger Zellwegstr. 4 9056 <u>Gais</u> P. 071-93 11 75	Vorstand:  Guido Hobi Schulstr. 19 8307 <u>Effretikon</u> P. 052-32 49 62  Manfred Schumacher Adlikerstr. 79 8105 <u>Regensdorf</u> P. 01-840 30 78  Christian Heussi Alte Landstrasse 8865 <u>Bilten</u> P. 058-37 17 29	Vorstand:  Hans-Georg Koch Steinlerweg 15 4402 <u>Frenkendorf</u> P. 061-94 84 18  Beat Scheidegger Bruchfeldstr. 36 3012 <u>Bern</u> P. 031-24 12 62  Walter Schütz Tulpenweg 13 3177 <u>Laupen</u> BE P. 031- 94 88 84

---

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

---

Vertreter im Dachverband DSMHA: Res Diem und Andreas Rutishauser.

---



## I N H A L T

---

?	Das wort des präsidenten
67	Veranstaltungen Zivilstandsecke Korrigendum
68	GV protokoll
69	Clubrechnung 1986
71	Bibliothek, stand 30.8.86
72	Wer macht was im club
73	Zeit
74	Traction-Ferien im Burgund
75	Der samstag-nachmittags-tip
78	Flotte Bräute ...
79	Das auto!
81	Der dachverband teilt mit
84	Inserate und kleinanzeigen
85	Procès-Verbal de réception

### Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen Citroën Bern AG Freiburgstr. 447 3000 <u>Bern</u> T. 031-55 33 11	Reparaturen u. Teile Armin Frick Dorfstr. 39 8912 <u>Obfelden</u> T. 01-761 15 95	Garage Christian Heussi Alte Landstrasse 8865 <u>Bilten</u> T. 058-37 17 29
Garage + Teile Chr. Schelbli Grenzstr. 7 8580 <u>Amriswil</u> T. 071-67 45 42	Rep. + Rest. Garage B. Schenk Güterstr. 129 4053 <u>Basel</u> T. 061-35 25 25	

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

Zürich, im September 1986

Liebe Clumitglieder,

das zweitägige Herbsttreffen im Baselland liegt hinter uns. Sicher durften die Teilnehmer in den 15 Wagen vom Samstag und über 25 vom Sonntag trotz des Regens schöne Erinnerungen mit nach Hause nehmen. Herzlichen Dank, Hans-Georg und Patty, für die hervorragende Organisation und die interessanten Ausflüge ins Land der Musikautomaten und besonderen Autos.

Die Generalversammlung vom Sonntagnachmittag hat verschiedene neue Gesichter in den Vorstand gebracht. Zurückgetreten sind: Flemming Gubler als Aktuar, Hans Ryf und Albert Schorta als Vorstände der Region 3 und Res Diem als Vorstand der Region 2. Sowohl Flemming Gubler, wie auch Albert Schorta und Hans Ryf waren jahrelang, zum Teil seit der Gründung, im Vorstand tätig und haben einen schönen Teil ihrer Freizeit dem Club geopfert. Res Diem wird als Bibliothekar und Vertreter im Dachverband weiterhin für den Club arbeiten. Im Namen aller Mitglieder spreche ich den Zurücktretenden den herzlichsten Dank aus.

Neu auf der Umschlagseite des Clubheftes sind: Felix Gähler als Aktuar, Beat Scheidegger und Walter Schütz in der Region 3 und Manfred Schumacher in der Region 2. Wolfgang Eisenring hat sich zur Verfügung gestellt, den Versand der Clubmitteilungen und Nachrichtenblätter zu besorgen. Ich hoffe, dass sich die neuen Kollegen in unserem Gremium gut einleben und wohlfühlen werden und danke für die Bereitschaft, für den Club zu arbeiten.

Die Treffendaten für 1987 wurden wie folgt festgelegt: 17. Mai (Region 3), 20. + 21. Juni (Region 2) und 4. Oktober (Region 1 mit GV). Die Kontaktaufnahme mit anderen Clubs (34/57, DS und SM) hat gezeigt, dass im September 1987 mit vielen Terminkollisionen zu rechnen ist. So haben wir das Datum für das Herbsttreffen auf den ersten Oktobersonntag gelegt in der Hoffnung, dass trotz Herbstferien noch jemand daran teilnehmen wird.

Bitte reserviert die Daten schon jetzt und überträgt sie in die 1987 Agenda. Für weitere Anlässe 1987 verweise ich auf den Terminkalender auf der nächsten Seite.

Unser Club hat mit ca 290 Mitglieder eine beachtliche Grösse erreicht. Dies bringt nicht nur Vorteile: Oft hat man Schwierigkeiten, an den Treffen bekannte Gesichter zu finden. Da sich die bestehende Organisation jedoch bewährt hat, möchten wir an diesem Gefüge keine grossen Aenderungen vornehmen. Dafür sollen wieder vermehrt kleinere Anlässe auf regionaler Ebene durchgeführt werden; Höcks, Ausfahrten etc. Es liegt nun an Euch Mitgliedern, mit Eurer Teilnahme dafür zu sorgen, dass diese zusätzlichen Anstrengungen sich auch lohnen. Somit dürfen wir auch hoffen, dass in allen Regionen gutbesuchte Klauhöcks durchgeführt werden...

In diesem Sinne:  
Bis zum nächsten Mal

*Daniel Gertl*



1934 (silhouette de Bib).

# VERANSTALTUNGEN

---

C T A C            17. mai region 3  
1 9 8 7            20. + 21. juni region 2  
                      4. okt. region 1 mit GV

---

## 1987

13. - 22. feb.        Retro-mobile Paris  
20.        märz        Generalversammlung vom club 34/57  
25. + 26. april      Frühlings-treffen vom SM club  
27. - 31. juli        Randonnee alpine ( club 34/57) Zentralschweiz, ab Giswil.  
4. - 6. sept.        Internationales Citroën Car Club Rally (ICCCR) Loreley, BRD.  
13.        sept.        Interclub (34/57, Alfa-Romeo, DKW, MG, Panhard)  
20.        sept.        Bettag  
26. + 27. sept.      evt. treffen Dachverband

---

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

Das licht der welt erblickte:

Andreas Martin  
am 20. sept. 1986

Die glücklichen erltern:  
Patty und Hans-Georg Koch  
Steinlerweg 15, 4402 Frenkendorf

---

Sarah Anna  
am 6. okt. 1986

Die glücklichen eltern:  
Anneliess und Franz Neff  
Unterfeld 606 D, FL-9495 Triesen

---

Ramona  
am 8. okt. 1986

Die glücklichen eltern:  
Agi und Dani Eberli  
Im Kellhof, 8463 Benken

---

## K O R R I G E N D U M

Heft 2/86, seite 56, unteres bild. Die bildunterschrift ist falsch, richtig ist: Stephen Le Roux und ich vor seinem coupé.

---

1. Begrüssung / Jahresbericht

Der Präsident, Daniel Eberli, dankt Hans-Georg Koch für die Organisation des Herbsttreffens und streift die diversen Clubereignisse des Jahres. Der Club zählt nun rund 290 Mitglieder.

2. Stimmzähler

Wolfgang Eisenring und Felix Schellenberg werden als Stimmzähler gewählt.

3. Das Protokoll der GV 1985 wird einstimmig genehmigt.

4. Jubiläumstreffen 1986 in Winterthur

Der Bericht erwähnt unter anderem 110 Teilnehmer. Da dies weniger als angenommen waren, resultierte ein Verlust von ca Fr. 3'500.-.

5. Kassabericht

Richard Geiser verliert in Vertretung der Kassierin Edda Brunner den Kassabericht und anschliessend den Revisorenbericht der Revisoren Jürg Deller und Richard Geiser. Die Jahresrechnung wird genehmigt. Richard Geiser schlägt vor, dass in Anbetracht des Clubvermögens (ca Fr. 13'000.-) sowie der heutigen Clubgrösse die 3 Regionen autonomer gestaltet werden. .

6. Res Diem berichtet über die Aktivitäten des im Oktober 1985 gegründeten Dachverbandes, wo Res Diem als Kassier und Andreas Rutishauser als Revisor gewählt wurden.

7. Dienstleistungen

Armin Frick dankt im Voraus für weitere Beiträge für das Clubheft. 1986 folgen noch die Herbst- und Winternummer.

Res Diem erwähnt die Neueingänge in der Clubbibliothek, die allen Mitgliedern gratis zur Verfügung steht.

Andreas Rutishauser bietet seine Dienste an für Modellautosammler und weist auf den Clubvorrat an Modellen hin. Das Archiv steht ebenfalls gratis zur Verfügung. Eine neue Liste wird in einem der nächsten Hefte erscheinen. Röbi Isler (entschuldigt abwesend) aktualisiert laufend die Liefermöglichkeiten von Bestandteilen.

8. Wahlen

Anstelle der zurücktretenden Res Diem (Reg. 2), Flemming Gubler (Aktuar), Hans Ryf und Albert Schorta (Reg. 3) werden einstimmig gewählt:

Wolfgang Eisenring: Versand Hefte, Felix Gähler: Protokoll, Agi Eberli: Clubmaterial Versand, Beat Scheidegger und Walter Schütz: Vorstand Region 3, Manfred Schumacher: Region 2.

Die verbleibenden Vorstandsmitglieder werden in globo wieder gewählt, ebenso die beiden Revisoren.

9. Treffendaten 1987

Da die Mitgliederliste bereits nach Regionen gegliedert werden kann, wäre die Möglichkeit zur Organisation von regionsinternen Treffen gegeben. Zur Erleichterung der Organisation attraktiver Treffen soll jeder Region ein jährlich budgetierter Betrag zur Verfügung gestellt werden. Für eintägige Treffen werden Fr. 600.- und für zweitägige Fr. 1'200.- genehmigt. Die Treffendaten 1987 werden bereinigt: 17.5. Reg. 3., 20. + 21.6. Reg. 2 und 4.10. Reg. 1.

#### 10. 8.ICCCR - Treffen (ca 1990)

Der Entscheid über eine allfällige Organisation des Welttreffens in der Schweiz wird am 20./21.6.1987 gefällt. Hans Fuchs klärt ab, ob Aarau (Schachen) als Ort in Frage käme.

#### 11. Verschiedenes

Marcel Ohlmann aus Haguenu (F-Elsass) lässt alle Citroënisten grüssen und freut sich mitteilen zu können, dass er sich wieder gut erholt hat.

Damit eine wirklich komplette Mitgliederliste erstellt werden kann, sind wir auf das Mitmachen aller Mitglieder angewiesen!

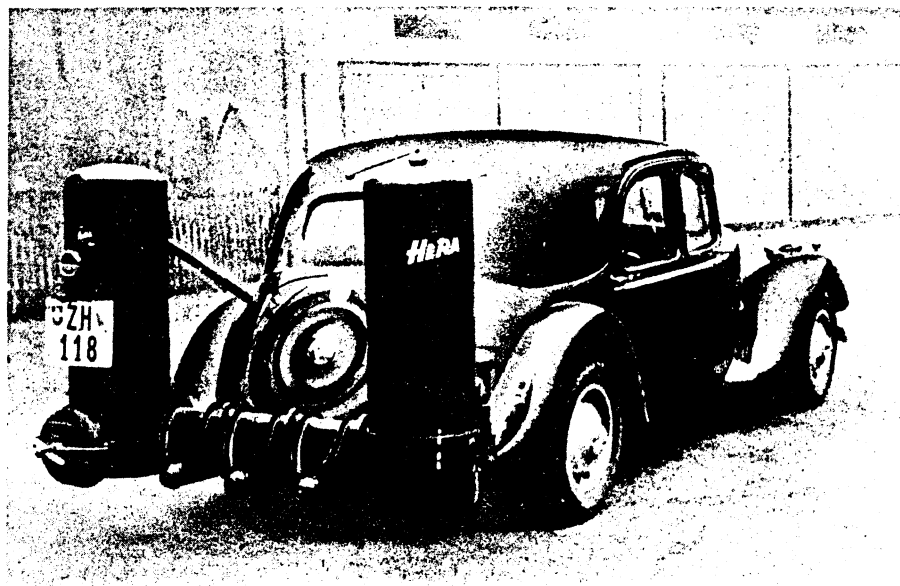
Der Druck des Clubheftes soll weiterhin der Firma Habegger anvertraut werden.

Horgen, 18. September 1986

Flemming Gubler

#### Clubrechnung per 1.9.1986

Mitgliederbeiträge	Fr. 11.151.90	
Vgt. Inserate, Kleber u. Div.	Fr. 1.100.20	
Verkauf Modelle	Fr. 2.667.50	
Einnahmen Bibliothek	Fr. 855.-	
Zinsertrag S.K.A.	Fr. 22.20	
Druckkosten		Fr. 3.803.-
Büromat., Tel. u. Div.		Fr. 434.55
Versankosten		Fr. 1.373.90
Spesen für Treffen		Fr. 3.048.90
Mitgliederbetr. Dachverband		Fr. 450.-
Einkauf div. Artikel		Fr. 619.35
Einkauf Bücher		Fr. 1.192.-
	<hr/>	<hr/>
	Fr. 15.796.80	Fr. 10.921.70
	=====	=====
Saldo per 1.9.1985	Fr. 8.749.50	
Einnahmen	Fr. 15.796.80	
	<hr/>	
Ausgaben	Fr. 24.546.30	
	Fr. 10.921.70	
	<hr/>	
Saldo per 1.9.1986	Fr. 13.624.60	
	=====	
Postcheckkonto	Fr. 1.810.25	
Postcheckkonto Bibliothek	Fr. 45.45	
Bankkonto S.K.A.	Fr. 10.879.85	
Kasse E. Brunner	Fr. 52.95	
Kasse D. Eberli	Fr. 836.10	
	<hr/>	
Clubvermögen per 1.9.1986	Fr. 13.624.60	
	=====	



# HERA

*Holzkohlen - Generatoren  
mit atmendem Filter*

**Sicherer Start**

**Gute Leistung**

**Geringer Verbrauch**

**Einfache Wartung**

Mehrere hundert Anlagen im Betrieb auf Personenwagen,  
Lieferungswagen, Lastwagen, Gesellschaftswagen, Traktoren

**HERA-GENERATOREN G.m.b.H. ZÜRICH**  
BLÜTENSTRASSE 12  
TELEPHON 66404



Nr.	Autor/Herausgeber	Titel
C 1	René Bellu	Toutes les Citroën
C 2	Pierre Dumont	Quai de Javel, Quai André Citroën, Band 1
C 3	Pierre Dumont	Quai de Javel, Quai André Citroën, Band 2
C 4	Pierre Dumont	Toute l'histoire Citroën
C 5	Fabien Sabatès	Les chevrons de la gloire
C 6	Jean Graton	Les grands événements de Citroën
R 1	Citroën	Dictionnaire de réparations Traction Avant 4 Cyl.
R 2	Citroën	Catalogue des pièces détachées 7 et 11 Traction Avant
R 3	Citroën	Vehicules H
R 4	Citroën	Notice d'entretien 15 Six 1949
R 5	Citroën	Notice d'entretien 15 Six 1954 (Berline et Familiale)
R 6	Citroën	Notice d'entretien 11CV tous modèles moteur 11D
R 7	Citroën	Notice d'entretien Traction Avant 7+9CV
R 8	Citroën	Dictionnaire de réparations DS 19 (zweiteilig)
R 9	Citroën	Reparaturhandbuch Traction Avant 4 Zylinder
R 10	Citroën	Dictionnaire de réparations <u>carrosserie</u> Traction Avant
R 11	Citroën	Dictionnaire de réparations Traction Avant 15/6
R 12	Bucheli	Autoreparaturanleitung Citroën 11CV/15CV
V 1	Fabien Sabatès	Almanach du Citroëniste 1983
V 2	Fabien Sabatès	Almanach du Citroëniste 1984
V 3	Gilbert Deflez	Le gang des Traction Avant
V 4	Weill/Chaigné	Histoire des Jouets Citroën
V 5	Etienne Christian	Le 5e Rallye Internationale des Clubs Citroën 1981
V 6	Hans Müller	Die Tragödie André Citroën
V 7	Borgé/Viasnoff	L'album de la Traction
V 8	Citroën	50 Jahre Traction Avant
V 9	Brookland books	Citroën Traction Avant 1934-1957
V 10	Auto Loisir	Tout sur la Traction française
V 11	Rob de la Rive Box	Historic Car Racing 1981
V 12	Fabien Sabatès	Almanach du Citroëniste 1985
V 13	Etienne Christian	Le 4e Rallye International des Clubs Citroën 1978
V 14	Fabien Sabatès	50 years of Traction Avant, 6. ICCCR 1984
V 15	Olivier de Serres	Le grand livre de la Traction
V 16	Fabien Sabatès	Les fabuleuses Tractions
V 17	Coll. Auto Archives	Citroën Traction Avant 1934-1939 (vue par la presse)
V 18	Coll. Auto Archives	Citroën Traction Avant 1945-1957 (vue par la presse)
V 19	Fabien Sabatès	La croisière noire Citroën
V 20	Atlas	Les Traction Avant
V 21	Fabien Sabatès	Almanach du Citroëniste 1986
V 22	Borgé/Viasnoff	La Traction Avant - un roman d'amour
V 23	Auto-Rétro	Pièces détachées et accessoires
V 24	Fabien Sabatès	Der klassische Citroën
V 25	Auto Exclusiv	Bericht Rallye Paris-Moscou-Paris
V 26	Das gelbe Heft	Bericht über Tractions

Die Benützung der Bibliothek ist gratis. Bestellung beim Bibliothekar:  
Res Diem, Dorfstr. 29, 8542 Wiesendangen (052) 37 22 90

## WER MACHT WAS IM CLUB

- Mitglied:** Das Mitglied genießt die verschiedenen Dienstleistungen des Clubs. Es darf (auch ohne Traction) an den verschieden Treffen teilnehmen, die Bibliothek und das Archiv gratis benutzen und sich mit Fragen und Problemen an den Vorstand wenden. Im Clubheft und an der Generalversammlung, aber auch im persönlichen Kontakt mit dem Vorstand, kann es sich zur Clubpolitik äussern. Beiträge aller Art im Clubheft sind erwünscht, ebenso wie die freiwillige Mitarbeit bei der Organisation von Anlässen.  
Als Gegenleistung erwartet der Club, dass das Mitglied seinen Jahresbeitrag pünktlich bezahlt und die nötigen Informationen und Revisionen für die Mitglieder- und Fahrzeugkartei liefert.
- Vorstand:** Die Mitglieder des Vorstandes werden jährlich an der Generalversammlung gewählt, bzw. bestätigt. Sie sind auf der Innenseite Deckblattes des Clubheftes aufgeführt. Als Anerkennung für ihre Arbeit werden sie vom Jahresbeitrag befreit und für Spesen entschädigt.
- Präsident:** Der Präsident vertritt den Club gegen aussen. Er ist die Bezugsperson für Neumitglieder, sowie für Mitglieder in Belangen, die den Club als Ganzes betreffen. Er leert das Postfach und führt die Korrespondenz mit anderen Clubs, mit Citroën, mit der Presse, mit Interessenten. Er erledigt und koordiniert die anfallenden Arbeiten und leitet die Generalversammlung.
- Vizepräsident:** Der Vizepräsident ist der Stellvertreter und die rechte Hand des Präsidenten. Er ist über die wichtigsten Aktionen und Probleme im Bild und unterstützt ihn nach Möglichkeit.
- Kassier:** Der Kassier verwaltet die Clubfinanzen mit Ausnahme der Kontrolle der Jahresbeiträge.
- Aktuar:** Der Aktuar führt an den Versammlungen und Vorstandssitzungen die Protokolle und ist dafür besorgt, dass die Mitglieder davon Kenntnis erhalten.
- Regionalvorstände:** Die Regionalvorstände organisieren im Turnus oder gemeinsam die Regionaltreffen sowie Höcks und Ausfahrten im kleineren Rahmen. Sie stehen Mitgliedern für Auskünfte zur Verfügung.
- Redaktor:** Der Redaktor ist verantwortlich für das aktuelle Erscheinen des Clubheftes. Er nimmt beiträge des Vorstandes und der Mitglieder entgegen, verwendet Informationen aus fremden Publikationen und stellt in Verbindung mit eigenem Material ein informatives und anschauliches Heft zusammen.
- Bibliothekar:** Der Bibliothekar verwaltet die Bücher des Clubs. Er beschafft Neuerscheinungen und informiert periodisch über den Bestand. Er vergibt oder verschickt die ausgeliehenen Bücher und ist besorgt für deren Rückgabe. Sofern möglich, besorgt er Bücher für Mitglieder zu günstigeren Preisen.
- Archivar:** Der Archivar verwaltet ein Archiv mit allen publizierten Clubheften des CTAC. Er sammelt interessante Beiträge aus fremden Clubheften und der Presse und führt eine Liste, die periodisch im Clubheft veröffentlicht wird. Auf verlangen schickt er Mitgliedern Fotokopien dieser Beiträge zu. Gerne nimmt er von Mitgliedern zugesandte Informationen entgegen.

Im Sektor Modelle informiert er über Neuerscheinungen und ermöglicht vegünstigte Einkäufe für Mitglieder.

Mitgliederverwaltung: Die Mitgliederverwaltung führt die Kartei der Adressen und Fahrzeuge der Mitglieder sowie die Adressliste der befreundeten Clubs. Er verwaltet die Jahresbeiträge, verschickt Rechnungen und Mahnungen und sorgt dafür, dass Neumitglieder die Publikationen des laufenden Jahres nachgeschickt erhalten.

Jahres nachgeschickt erhalten.

Auf Verlangen erstellt er Klebeadressen für den Versand von Nachrichten und Clubheften. Periodisch veröffentlicht er Adresslisten und Statistiken.

Garagisten: Die Garagisten sind unabhängig vom Club. Aus eigenem Interesse sorgen sie für die alten Wagen und organisieren Ersatzteile. Bei krassen Problemen versucht der Vorstand zu vermitteln.

September 1986

Daniel Eberli

---

## ZEIT

6. Sept. 1986, 06<sup>25</sup>

Die Zeitmessung hat im Laufe der Jahrhunderte gewaltige Fortschritte gemacht. Heute kennen wir nicht nur die Jahres-Zeit, sondern eine Unmenge verschiedener Zeiten:

Sommer-Zeit, Winter-Zeit, Computer-Zeit, Mode-Zeit, Steuer-Zeit (nicht zu verwechseln mit Steuer-Periode!), Atom-Zeit, Halbwerts-Zeit, Gleit-Zeit, Arbeits-Zeit, Frei-Zeit, um nur einige zu nennen.

Obwohl wir mittlerweile die Zeit auf Tausenstel-Sekunden messen können, gelingt es uns immer weniger, sie zu fassen: Sie läuft uns dauernd davon. Wenn wir schon keine Zeit für uns selber haben, wie sollen wir da noch Zeit für andere aufbringen? Zeit kostet Geld, und Zeit für andere bringt keinen Profit.

Gottseidank gibt es in dieser Zeit-losen Zeit einen Clubpräsidenten, der dazu da ist, Zeit zu haben. Man hat sich ja schliesslich vor weiss-ich-wie-vielen-Jahren Zeit genommen, um an die GV zu fahren und ihn zu wählen, nun soll er auch etwas tun für die Ehre. Er hat kein Geschäft, dass ihm die Frei-Zeit und den Schlaf raubt, arbeitet nur gelegentlich und seine Familie kann auch ab und zu auf ihn verzichten, dafür sind sie ja Präsidentengattin und Präsidentensohn.

Der Präsi unterliegt keinem Frei-Zeit-Stress, hat keine Zeit-raubenden Hobbies wie Schreinern, Video oder ein altes Haus, und seine Autos laufen immer und sind servicefreundlich. Und das Bisschen Postfachleeren und "repräsentieren" für den Club geht ja schliesslich "mit Links". Der kann sich schon ein Bisschen Zeit nehmen, um hin und wieder etwas Interessantes ins Clubheft zu schreiben. Schliesslich erscheint es ja nur viermal (oder nicht einmal das) und der kann das und dazu hat man ihn ja gewählt.

Nun, dass stimmt natürlich alles. Dennoch ist es schade, dass im Clubheft immer nur der Präsi (und die gleichen zwei-drei anderen, - ich will mich hier nicht in den Vordergrund stellen) Beiträge schreiben. Aber da am Präsidenten-Traktion immer wieder die gleichen Dinge kaputt gehen (Wasserschläuche und Gasgestänge), gibt es von dieser Front wirklich nichts Informatives zu berichten.

Manchmal frage ich mich, ob wirklich nur ich so blöd bin, dass ich an meinem Auto etwas reparieren muss, während alle anderen 280 Tractions störungsfrei ihren Dienst versehen. Oder ist es tatsächlich so, dass ausser mir niemand mit seinem Auto herumfährt und somit auch niemand etwas erleben kann? Aber dann müsste doch jemand Zeit haben, um zu schreiben, wie es sein könnte wenn ...

Also, Freunde, nehmt Euch etwas Zeit und investiert sie in den Club, auch wenn das keinen Profit abwirft. Es geht nicht darum, jemandem Arbeit abzunehmen, der Zeit im Ueberfluss hat, sondern etwas Abwechslung in das Clubheft und Clubleben zu bringen, sowie Informationen, die anderen dienlich sein könnten, weiterzugeben. Insofern ist, dass kann ich Euch versichern, die Zeit, die Ihr für den Club verwendet, nicht verloren.

Daniel Eberli

In meinem Beitrag vom März 85 habe ich angekündigt, dass ich von den Reiseerlebnissen mit "Gaston", meiner Traction, erzählen werde. Dieses versprechen möchte ich jetzt einlösen.

Im Mai 1981 startete ich zusammen mit meinem Freund Res Oester zu einer ersten Reise mit meiner fahrfertig gemachten 11 BL ins Burgund. Das Reiseziel war vorerst Dijon.

"Gaston", damals noch mit dem alten Motor bestückt, bekundete bereits auf dem Weg zum Val Travers einen bedenklichen Konditions-mangel. Als ich nämlich gezwungen war, hinter einem Lastwagen in ruppiger Steigung Tempo wegzunehmen, wollte er im 2. Gang nicht mehr so recht. Ich musste anhalten und den 1. Gang einlegen - während der Fahrt zu schalten, traute ich nicht -, was mir ein wütendes Geheue der Autoschlange hinter mir eintrug. Ein nettes Zeichen der Toleranz gegenüber ältern Fahrzeugen...

Ca. 40km vor Dijon, als es "Gaston" wieder recht gut ging, luden wir dann in der Euphorie einen Autostopper, einen Herrn in mittlerem Alter, der sogleich begeistert von den Vorzügen meines schönen und trefflich restaurierten Wagens zu schwärmen begann, auf. Nachdem ich eine gute Strecke in flottem Tempo, ca. 90km/h, zurückgelegt hatte, bemerkte ich plötzlich ein Zischen vom Motorraum her, dass ich zuerst dem Fahrtwind zuschrieb - klar, denn wir fuhren ja in fast rennmässigem Tempo. Der Fahrgast wurde in der Zwischenzeit immer ruhiger und verstummte schliesslich ganz. Wahrscheinlich bekam er es langsam mit der Angst, zumal wenig später auch noch Dampfschwaden aus der Motorhaube quollen. Wahrscheinlich begann er sich mit dem Gedanken zu beschäftigen, was wohl passieren würde, wenn die Karre plötzlich explodierte. Wir hielten also an - der Fahrgast verabschiedete sich bei dieser Gelegenheit dankend - und liessen den Wagen abkühlen. Nach einem verre de blanc und 2 Litern Wasser (für das Auto) konnte die Reise weiter gehen.

Nach Uebernachtung in Dijon machten wir uns am nächsten Tage auf den Weg nach Beaune und zwar über die berühmte Route des vins. In Morey St. Denis schalteten wir einen Halt ein, weil mir das Scherbeln, dass von der von der Wasserpumpe herührte, zunehmend Sorgen bereitete. Kaum hatte ich gestoppt und die Motorhaube geöffnet, als hinter mir ein blauer Lieferwagen hielt. Ein Mann stieg aus, stellte sich als Monsieur Henri Perrot-Minot vor und bedeutete mir, ich solle ihm folgen. Er führte mich in den Hof seines Hauses, wo er eine Werkstatt hatte und sich nebenberuflich mit dem Restaurieren von Traction-Modellen beschäftigte. Hauptberuflich war er Weinbauer, doch das merkte ich erst, als ich schon wieder weitergefahren war.

Monsieur Perrot-Minot hatte in seinem Hof einen 15/6 H stehen, dem eben ein neuer Motor eingepflanzt wurde. Nachdem er meiner scheppernden Wasserpumpe einige Tropfen Oel appliziert hatte - was leider das Grundübel nicht beseitigen konnte (wahrscheinlich ausgeschlagene Lager) - zeigte er mir in einem Schuppen ein buckliges Etwas, dass mit einer Plane bedeckt war. Es entpuppte sich als ein Faux-Cabriolet. Das Fahrzeug war, soweit ich mit meinem ungeschulten Auge ausmachen konnte, vollständig restauriert. Carrosserie, Motor und Intérieur sahen vollständig neu aus. Monsieur Perrot-Minot teilte mir mit, dass er den Wagen für rund 30'000.- Francs, damals etwa 12'500.- Franken, verkaufen würde und fragte mich, ob ich einen Interessenten wüsste. Und ich Idiot zögerte noch und meinte, ich müsse mir die Sache erst überlegen.

Zwei Jahre später war ich dann wieder in Morey St. Denis, und diesmal hätte ich den Wagen sofort gekauft, da ich inzwischen über seinen Wert und seine Exklusivität im Bilde war. Monsieur Perrot-Minot offenbar auch, denn auf meine Frage, ob das Auto - es stand noch da - immer noch zu verkaufen sei, antwortete er folgendes:

"Ah, le faux-cabriolet, mais il était jamais à vendre..."

In Morey St. Denis habe ich übrigens noch ein weiteres Erlebnis gehabt, dass mir zu denken gab: Nach der ambulanten Behandlung der Wasserpumpe bei Monsieur Perrot-Minot beschlossen mein Freund und ich, in diesem malerischen Dörfchen das Mit-

tagessen einzunehmen. Wir begaben uns in die Gartenwirtschaft einer ziemlich noblen "Beiz" und wollten eben bestellen, als mein Freund meinte: "Stell doch die Traction hier im Hof in den Schatten". Gesagt getan. Als ich im Begriffe war, in den Hof einzubiegen, sah ich wie die Wirtin auf der Treppe umkehrte und wieder im Haus verschwand. Als sie wieder herauskam, hatte Sie an Stelle der gewöhnlichen Speisekarte eine goldingefasste, mit einer Kordel versehene, in der Hand. So wurde unser Mittagessen teurer als geplant. Aber geschmeckt hat's.

Auf unserer Reise, welche in der Folge ohne automobilistische Zwischenfälle abliefe, erwischte wir später ausgiebigen Regen, und eine weitere Unart von "Gaston" machte sich bemerkbar: Trotz neuer Dichtung begann es nämlich von der bewussten Klappe unter der Frontscheibe her mehr und mehr in den Innenraum zu tropfen. Nach einer Nacht im Freien war im Fussraum vorne ein mittleres Fussbad. Aber Kneipp-Kuren sind ja gesund. Ich glaube im übrigen, dass ich das Problem jetzt in den Griff bekommen habe (nachdem ich zwischenzeitlich auch Versuche mit anderen Dichtungen angestellt habe). Die Schliessvorrichtung der Klappe ist ja nach links versetzt angebracht, (Anm. d. red.: Ist nicht unbedingt bei allen Tractions der Fall.) und so wirkt sich der Schliessdruck vor allem auf der linken Seite der Klappe aus, während auf der rechten Seite immer ein feiner Spalt bleibt, auch wenn man die Schraube am Armaturenbrett mit Gewalt anzieht. Jedenfalls ist das bei meiner Traction so, aber aber die anderen haben scheint's, wie ich seit dem Pfingst-Treffen 1986 weiss, auch Probleme mit dieser Citroën-Eigenart. Wenn man aber nun an der Klappe selbst innen eine Hohl-dichtung anbringt, welche ihrerseits auf die Dichtung in der Fuge an der Carrosserie zu liegen kommt, dringt praktisch kein Wasser mehr ein. Man muss nur die Hohl-dichtung auf der rechten Seite, wo der Spalt bei geschlossener Klappe verbleibt, mit etwas Dichtungsmasse füllen und so gegenüber links (immer von der Fahrerseite aus gesehen) etwas höher machen. Auf diese Weise schliesst sich der Spalt fast so fest wie auf der linken Seite. Ein Versuch bei der letzten Wagenwäsche mit auf die Lüftungsklappe gerichtetem Wasserstrahl hat ein gutes Resultat ergeben. Wenn ich zeichnerisch etwas begabter wäre, so würde ich das ganze noch bildlich darstellen. So muss ich mich auf die Vorstellungskraft interessierter Tractionisten verlassen.

So, das wär's für heute.

Bis zum nächsten Mal



D. Löhner

## DER SAMSTAG-NACHMITTAGS-TIP

An manchen Teilen unserer Traction beisst der Zahn der Zeit mit verhältnismässig wenig Erfolg herum. Ander zeigen stärkere Abnutzungs- oder Korrosions-Erscheinungen. Dazu gehören zweifellos die Tür- und Kofferraum-Schlösser. Während sie häufig noch funktionieren, muss man feststellen, dass der Schlosszylinder lose im Griff sitzt und sogar mit dem Schlüssel herausgezogen werden kann.

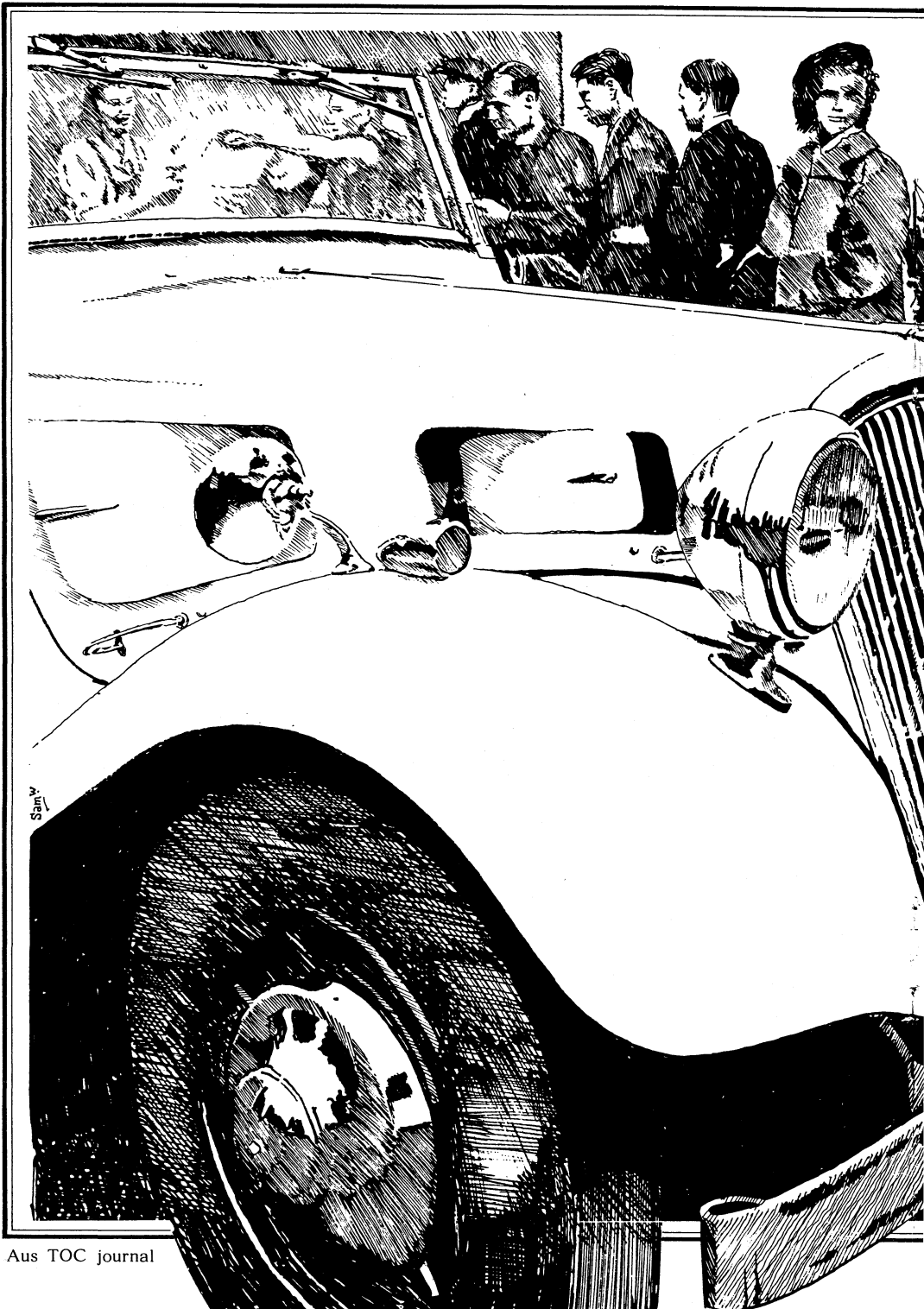
Es gibt verschiedene Wege, um diesem Problem zu begegnen:

Die teuerste ist die, dass man extra nach Lipsheim oder sonst-wohin fährt, um eine komplette neue Tür- oder Kofferraum-Falle zu kaufen. Etwas billiger kommt es, wenn man sie bei einem unserer Club-Garagisten bestellt.

Beinahe ebenso aufwendig ist es, in unzähligen Citroën-Vertretungen herumzufragen. Beinahe ebenso aufwendig ist es, in unzähligen Citroën-Vertretungen herumzufragen, ob das Federchen, das den Schlosszylinder im Griff halten sollte, vom 2CV oder HY als Einzel-Ersatzteil erhältlich ist. Der Ausgang dieser Aktion ist fraglich.

Praktisch sinnlos ist es, mit dem ausgebauten Griff zu einem Schlüssel-Service zu rennen. Man wird verständnisloses Kopfschütteln ernten. Die einfachste Lösung ist die folgende:

An einem Samstagnachmittag nimmt man das Schloss auseinander, entfernt die verrosteten Fragmente der alten Feder und reinigt und fettet den Zylinder mit den Verschlussplättchen. Von einem alten Kugelschreiber nimmt man die Spiralfeder und streckt sie vorsichtig. Die Feder sollte in ihrer Stärke möglichst der alten entsprechen und in die Nut, die im Schlosszylinder gefräst ist, passen. Nachdem man sie auf die entsprechende Form gebogen hat, lässt sich das Ganze zusammenfügen und wieder einbauen. Fertig!





# Flotte Bräute fahren im „Großen Schwarzen“ zur Doppelhochzeit

BERLINER MORGENPOST

21. SEPTEMBER 1986

Bei Banküberfällen, Rauschgiftschmuggel, Entführungen und Schießereien hatte er stets die schwarze Schmauze vorn, die Polizei sah ihn dagegen meist von hinten: den Citroën 11 CV, jahrzehntelanger Favorit der berühmtesten Ganoven Frankreichs, im Volksmund besser bekannt als „Gangsterwagen“

Jetzt kann der inzwischen seriös gewordene breitspurige Bürgerschreck der 30er bis 50er Jahre von jedermann gemietet werden. Am Fasanenplatz in Wilmersdorf haben sich Architekt Jochen Wendel und Taxiunternehmer Roland Labian zusammengenagt und eine Oldtimer-Vermietung an Selbstfahrer

auf die Räder gestellt. Wer seinen Liebsten, die Familie oder Freunde bei festlichen Gelegenheiten überraschen will, wer weder mit Hochzeitskutsche noch mit modernem Pflitzer zur Trauung fahren möchte, der kann in originalgetreu restaurierten „Oldies“ auf Berlins Straßen Aufsehen erregen.

## Dornröschenschlaf in Lübarser Scheune

Nostalgische Träume befriedigen dabei ein atlasgrauer Mercedes 180, Baujahr 1961, ein taublenblauer Buckel-Volvo 544 oder eine klassische 250er DKW, die in einer

Lübarser Scheune 26 Jahre lang Dornröschenschlaf hielt, bevor sie – restauriert – wieder auf die Straße durfte. Und wer für den Umzug Omas Kanapee stiehlt in einen LKW-Oldie laden möchte, kann dazu einen alten 3,5-Tonner-Hanomag mieten.

Clou ist natürlich der französische „Große Schwarze“, das Gangsterauto mit der dunklen Vergangenheit, dem Baujahr 1953 und der unveränderten Konstruktion von 1934: der Citroën. In der piekfeinen 54-PS-Karosserie, dem einstigen Statussymbol der Unterwelt, wurde damals auch einem in die Enge getriebenen Ganovenquartett das gleichzeitige Flüchten aus vier Tü-



Das „Gangsterauto“, der legendäre Citroën 11 CV, mit dem einst die Pariser Unterwelt die Straßen unsicher machte. Heute kann der schicke „Oldie“ sogar als Brautkutsche gemietet werden. Foto: BM

ren erleichtert. Im Fond fanden böse Buben Platz für lange Beine und lange Knarren, und im Kofferraum konnte mühelos noch eine Leiche untergebracht werden.

Spätestens in der „Kommissar Maigret“-Krimiserie gelangte der „Sechszylinder mit dem Sex-Appeal“ zu Weltruhm. Heute wird die schwarze Kutsche, von der es in Deutschland noch etwa 80 Exemplare gibt, zu Preisen bis zu 15 000 Mark gehandelt. Und wenn die Kalesche einmal kränkelt, ist sie noch lange nicht reif für den Schrottplatz. Kugellager, Dichtungen, Bremsbeläge oder Kolben sind irgendwo in Deutschland oder

Frankreich immer noch aufzutreiben.

## Testsitzen mit Reifröcken

Nach fünf Monaten „Probefahrt“ zieht das Vermieter-Duo Bilanz: Das Geschäft rollt. Lustigste Kunden waren zwei flotte Bräute, die das Gangsterauto für ihre Doppelhochzeit haben wollten. Um zu testen, ob sie samt Garderobe und beiden Gatten in spe im Wagen genügend Platz fänden, hatten sie tags zuvor ihre Reifröcke mitgebracht, sich im Büro rasch umgezogen und Probe gegessen. Ein jun-

ger Mann stellte Freunden zur Silberhochzeit als Überraschung den alten Mercedes für einen Tag blumengeschmückt zur Verfügung. Die Silberbraut war zu Tränen gerührt: Im gleichen Typ gleicher Farbe hatte ihr Mann sie vor 25 Jahren zur Kirche gefahren.

Und ein Rentner aus Britz war sicherlich genau so perplex, als an seinem 70. Geburtstag der „Große Schwarze“ – sein Traumauto, das er sich nie hatte leisten können – vor der Haustür stand. Am Steuer saß sein Sohn, der den alten Herrn „comme il faut“ zum Kaffeetrinken an den Kurfürstendamm kutschierte. **Ursula von Bentheim**

Eingesandt von Heinrich Blesi



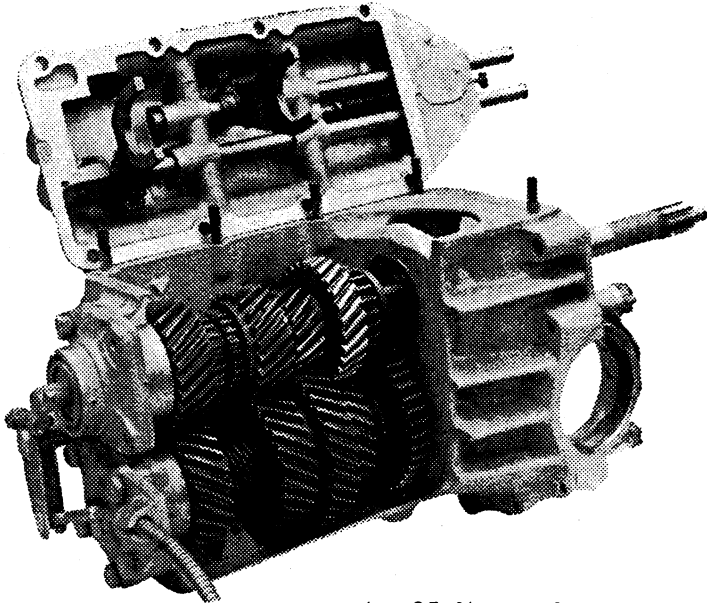
## Das Auto!

Unsere Familie hat ein besonderes Auto, Citroën heißt es, es ist schwarz und stammt von 1949. und die Länge ist 4m 37cm die Höhe ist 1m 62cm. Der Erfinder der Citroën heißt André Citroën. Und die Kotflügel schwingen sich nach hinten. Für unsere Katz wie eine Rutschbahn (Leider!). Die Lampen sind gross, wie runde, gelbe, Augen. Das Reservewad ist hinten am Auto, wie in einem Runden Koffer bevestiget. Dieses Auto wurde früher oft von Gangstern befahren, aber mein Vater ist keiner.

François. Gasser.

les performances d'une 15...  
la consommation d'une 7!!.

avec la transformation **4 vitesses DURIEZ**  
pour Citroën "Traction-Avant" 4 cylindres



**ÉCONOMIE D'ESSENCE** { 25 % avec le type "économique"  
15 % avec le type "normal"

VITESSE PLUS GRANDE - MOYENNES ÉLEVÉES  
REPRISES BRILLANTES - 100 kmh EN CÔTE avec la 3<sup>e</sup>

**Autres fabrications DURIEZ :**

Dispositif de surélévation des Traction-Avant Citroën - Carrosseries  
Canadiennes pour Jeep, Simca 8, 202 - Transformations en utilitaires  
à cabine avancée de Citroën C4, C6, Jeep, etc... - Cabines étanches  
pour tous tracteurs agricoles ou forestiers.

---

**Automobiles DURIEZ,** 66, Avenue Emile Zola - PARIS  
Téléphone : VAUgirard 33-30

---

Dachverband Schweizerischer Markenclubs Historischer Automobile

Wir freuen uns, unseren Mitgliedclubs das erste Bulletin vorlegen zu können. Aktuelles Thema: werden wir unsere Oldtimer auch in 10, 15 oder 20 Jahren noch "normal" betanken können?

Die Antworten geben die grossen Mineraloelfirmen selber. Wir stellen Ihnen die Korrespondenz im Wortlaut zur Verfügung: einerseits sind die Antworten sehr interessant, andererseits lässt sich auf diese Weise die von unserem Vize-Präsidenten, R. v. Fellenberg, Advokat in Genf, geleistete grosse Arbeit ermessen. In der vorliegenden Ausgabe finden Sie ferner eine Antwort auf die Anfrage des Club Panhard+Levassor Suisse, die Strafsteuern für Automobile ohne Katalysator im Kanton Baselland betreffend.

Anfrage Club Panhard+Levassor Suisse

Auf Seite 93 der AR-Katalognummer 1986 sind die Steuervergünstigungen für abgasarme Autos festgehalten. Der Kanton Baselland führt gemäss dieser Liste ab 1991 eine Strafsteuer von maximal 50% für Altwagen ein.

Der Dachverband hat auf diese Anfrage reagiert und erfahren, dass die Regierung erst 1990 oder 1991 über diese Angelegenheit befinden wird.

Immerhin hat offenbar noch niemand an die Oldtimer gedacht - unser Verband wird die Angelegenheit weiterverfolgen und in Kürze mit den entsprechenden Stellen in Kontakt treten. Laut Auskunft ist damit zu rechnen, dass historische Automobile von der Regelung ausgenommen werden.

Antwort der Aral (Schweiz) AG auf die Anfrage von Herrn R. v. Fellenberg

Zur Verdeutlichung des sehr komplexen Themas müssen wir leider etwas weiter aus-holen.

Wie Herr von Fellenberg sich durchaus richtig erinnert, haben wir schon einmal Aral bleifrei hergestellt. Das war in der Zeit von 1955 bis 1963. Diese Zeit war für uns mit der Höhepunkt unserer Bemühungen um eine besonders ausgeprägte Kraftstoffqualität, die sich möglichst deutlich von den Produkten des Wettbewerbes unterscheiden sollte.

Die damalige Situation lässt sich mit der heutigen in keiner Weise vergleichen. Auf der Basis der Anforderungen der damaligen Motoren gelang es uns in der Mitte der 50er Jahre nach jahrelangen Vorbereitungen endlich wieder an unsere Vorkriegstradition anzuknüpfen, ohne die Verwendung von Blei einen Spitzenkraftstoff auf den Markt zu bringen. Es handelte sich beim Aral bleifrei des damaligen Benzol-Verbandes entsprechend unserer Tradition um ein Benzol-Benzin-Gemisch. Das Benzol stammte aus den zahlreichen Kokereien, die damals an die Zechen des Ruhrgebietes angeschlossen waren. Das Motoren-Benzol hat eine sehr hohe Mischoktanzahl, so dass wir in Verbindung mit den Benzinkomponenten aus den Raffinerien unseres Kreises in der Lage waren, die damals erforderliche ROZ 88 ohne Blei bieten zu können.

Anm. d. red. Kokerei: anlage zur industriellen herstellung von koks; die zerkleinerte steinkohle wird in schamottenkammern auf rund 1400° C ohne luftzufuhr erhitzt (trockene destillation). Hierbei entsteht koks und koks-gas, dass in nachgeschalteten kolonnen gereinigt und als heizgas verwendet wird. Bei der reinigung des koks-gases werden benzol, teere und amoniak gewonnen.

Ein solches Vorgehen war keinem unserer Wettbewerber möglich, da sie nicht über die ausreichenden Mengen von Benzol verfügten. Unserer Qualitätsvorstellung lag der Gedanke zugrunde, dass Blei in der damals in Deutschland zugelassenen und üblichen Konzentration bis 0,63 gPb/l Kraftstoff bei der Verbrennung Rückstände im Brennraum hinterlässt, die die Leistung im Laufe der Betriebszeit mindern, den

Anspruch an die Klopfestigkeit erhöhen und die Lebensdauer von Ventilen und Zündkerzen herabsetzen.

Die zusätzlichen Kosten für die Herstellung dieses hochwertigen Produktes konnten wir uns im Rahmen der damals guten Erlöse leisten. Es gab noch keine Preiskriege wie in diesem hartumkämpften Markt heute, sondern nach Zonen gestaffelte festgefügte Einheitspreise, bei denen wir eine sehr viel höhere Marge zur Verfügung hatten als heute.

Auf unser Vorgehen mit Aral bleifrei reagierten unsere massgeblichen Wettbewerber im Laufe der Jahre mit einer systematischen Herabsetzung des Bleigehaltes ihrer Superkraftstoffe unter gleichzeitigem Hinzufügen von Motorenbenzol, welches sie zum Teil durch Zukäufe von den Kokereien zur Verfügung hatten. Gleichzeitig wurden neue Raffinerien gebaut, bei denen eine neue Technologie, das Reformieren, eingesetzt wurde. Bei diesem Prozess entstehen in der Raffinerie aus Schwerbenzinen mit minderwertiger Oktanzahl durch Umformen und Dehydrieren Benzole mit ähnlichen Eigenschaften wie dem Motorenbenzol aus der Verkokung der Steinkohle. Auf diese Weise erreichte in der Bundesrepublik im Superkraftstoff einerseits der Bleigehalt den niedrigsten Stand, andererseits der Benzolgehalt den höchsten Stand in der Welt.

Im Laufe der vorerwähnten acht Jahre, in denen wir Aral bleifrei anbieten konnten, traten zwei Entwicklungen ein. Die Zahl der Fahrzeuge und damit der Bedarf an Ottokraftstoffen nahm rapide zu, die Benzol-Erzeugung in den Kokereien blieb jedoch in etwa konstant, da sie mit dem Stahlbedarf in unserem Lande unmittelbar korrespondiert (die Kokereien werden in erster Linie für die Stahlerzeugung betrieben). Die zweite Entwicklung betrifft die Fahrzeugmotoren. Die Steigerung der Literleistung auf dem Wege höherer Verdichtung und besonders guter Füllung auch bei hohen Drehzahlen (letzteres insbesondere bei Einspritzmotoren) führten zu ständig wachsenden Anforderungen an die Klopfestigkeit der Kraftstoffe. Während wir 1955 mit ROZ 88 begannen, konnten wir 1961 bereits ROZ 100 anbieten. Neben der ROZ gewann damals die heute so wichtige MOZ erstmals an Bedeutung. Bei den neuen Hochleistungsmotoren zeigte es sich, dass die MOZ möglichst nicht um mehr als 14 bis 15 Einheiten unter der ROZ liegen darf, um sie gefahrlos mit ihrer hohen Leistung betreiben zu können. Aral bleifrei konnte damals mit grossen Anstrengungen und Kosten nicht über MOZ 85/86 hinausgebracht werden, weil Benzol zwar eine gute ROZ, jedoch eine nicht ausreichende MOZ aufweist. Zudem zeigte es sich, dass ein Teil der Hochleistungsmotoren die "schmierende" Wirkung von Bleiverbindungen an den Ventilsitzen der Auslassventile benötigten. Diese schmierende Wirkung verhinderte ein übermässiges Einschlagen der Ventile in den Ventilsitz, was letztendlich den stark erhöhten Verschleiss solcher Motoren verhinderte. Wir mussten uns daher 1963 entschliessen, zur Verbleiung zurückzukehren. Schon mit einer relativ geringen Bleikonzentration von 0,15 bis 0,20 gPb/l Kraftstoff konnten wir den Abstand zwischen ROZ und MOZ auf 12 bis 13 Einheiten verringern und damit die modernen Motoren zuverlässig unserem Qualitätsruf entsprechend betreiben.

Durch die Wiederverbleiung war es uns aber auch möglich, unseren im Laufe der acht Jahre gegenüber den Wettbewerbsprodukten eingetretenen Erzeugungskostennachteil wieder auszugleichen. Bei dem inzwischen gewaltig angestiegenen Kraftstoffbedarf war die Bereitstellung hochklopfester Komponenten für beide Oktanzahlen aus dem Benzol ohne die äusserst wirksame Klopfbremse Blei weder wirtschaftlich noch länger technisch möglich. Andere Zusätze haben damals in kleineren Mengen an Klopfestigkeitsreserven auszugleichen. Hierbei spielten hochwertige Alkohol- und Aromatenverbindungen aus der Petrochemie eine Rolle.

Die zweite Stufe des bundesdeutschen Benzin-Blei-Gesetz-Alleinganges hat die Raffinerien in der Bundesrepublik vor besonders schwere Probleme gestellt. Der Oktanzahlverlust bei einer einfachen Verringerung des Bleigehaltes von vorher 0,4 gPb/l Kraftstoff auf heute 0,15 gPb/l Kraftstoff bedeuten einen Oktanzahlverlust von 2 bis 4 Einheiten bei beiden Oktanzahlen (ROZ und MOZ). Der Benzolgehalt der Kraftstoffe liegt jedoch bereits seit fast 20 Jahren an der Grenze des Möglichen und Zulässigen, zumal Benzol hinsichtlich seiner Umweltfreundlichkeit von den Medizinern heutzutage noch günstiger als Blei beurteilt wird. Benzol ist als krebserzeugender Arbeitsstoff eingestuft worden. Darüber hinaus steht, wie schon vorerwähnt, Benzol aus den Kokereien für den Kraftstoffsektor nicht mehr zur Verfügung (weder mengen- noch kostenmässig).

Der Oktanzahlverlust war nur auszugleichen durch die Einführung neuer Prozesse in unseren Raffinerien, bei denen vor allem solche Kraftstoffkomponenten erzeugt werden müssen, die eine hohe MOZ liefern. Nach den heutigen Erkenntnissen dürfen von Superkraftstoffen die Werte ROZ 98 und MOZ 88 nicht unterschritten werden, damit die Millionen vorhandener Kraftfahrzeuge störungsfrei betrieben werden können.

Die neuen Komponenten nennt man Isomerisate, Alkylate und Reformate. Sie können aus den vorhandenen, in einer Raffinerie umlaufenden Zwischenprodukten nur in beschränktem Umfang hergestellt werden. Die Anlagen erfordern hohe Investitionen und Betriebskosten und verringern die Benzinausbeute aus dem zu teuer gewordenen Rohoel.

In den vergangenen drei Jahren hat sich jedoch wiederum etwas grundlegend geändert. Die immer grösser werdende Sorge um die Belastung unserer Umwelt hat die Bundesregierung veranlasst, auch im Bereich des Strassenverkehrs, umfangreiche Massnahmen zur Schadstoffreduzierung einzuleiten. Um eine umfassende Entgiftung der Abgase von Kraftfahrzeugen mit Ottomotoren zu erzielen, wurde - zumindest für Motoren der Hubraumklasse über 2 Liter - die Einführung des geregelten Dreiwege-Abgas-Katalysators notwendig.

Der mittels Sauerstoffsonde geregelte Dreiwege-Katalysator ist in der Lage, den überwiegenden Teil der in Autoabgasen enthaltenen Schadstoffe (unverbrannte Kohlenwasserstoffe, Stickoxide und Kohlenmonoxid) in unschädliche Verbindungen zu überführen.

Grundvoraussetzung für die einwandfreie Funktion der Edelmetallkatalysatoren (Platin und Rodium) ist die Verwendung von Ottokraftstoffen, die nicht die hochwirksamen Antiklopfmittel auf "Bleibasis" enthalten. Das Blei würde die Umsetzungsrate des Katalysators permanent verschlechtern und schliesslich zum Ausfall des "Kat" führen.

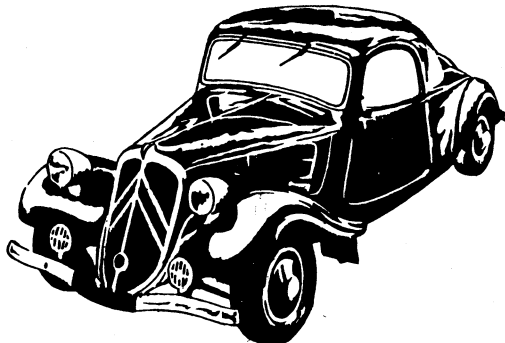
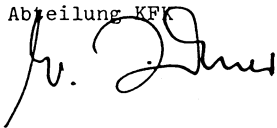
Neuentwickelte Fahrzeugkonzepte der Automobilhersteller, die entweder bereits mit Katalysator ausgerüstet sind oder aber mit Katalysator nachgerüstet werden können sowie ein Teil der vorhandenen Altfahrzeuge benötigen nicht mehr die an den Ventilsitzen verschleisshemmenden Bleiverbindungen in den Ottokraftstoffen. Durch entsprechende Materialauswahl (gehärtete Ventilsitzringe) wurde hier entsprechende Vorsorge getroffen. Eine zusätzliche Vorsorge über die Kraftstoffqualität ist nicht notwendig.

Bei einem Teil der Altfahrzeuge ist es - dies wird auch von der Automobilindustrie bestätigt - möglich, die Fahrzeuge mit unverbleitem Benzin zu betreiben, wenn nach jeder vierten bis fünften Tankfüllung einmal verbleites Benzin getankt wird. Diese Einmaltankung verbleiten Benzins bewirkt, dass sich an den Ventilsitzen der Auslassventile ein "schmierender" Bleischleier aufbaut, der lediglich alle vier bis fünf Tankfüllungen erneuert werden muss.

Wir hoffen, dass Sie mit diesen technischen Informationen den Kunden ausreichend informieren können und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

Aral Bochum  
Abteilung KF



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 photographische 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"  $\phi$  6 cm, stk fr. 3.- plus versand.
- \* Universaltassen, weiss mit clubblem, 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, etc. Preis pro nummer fr. 3.- plus versand. Bestellungen sind an die club-adresse zu richten.

---

Inserate werden nach den angaben des inserenten verfasst.

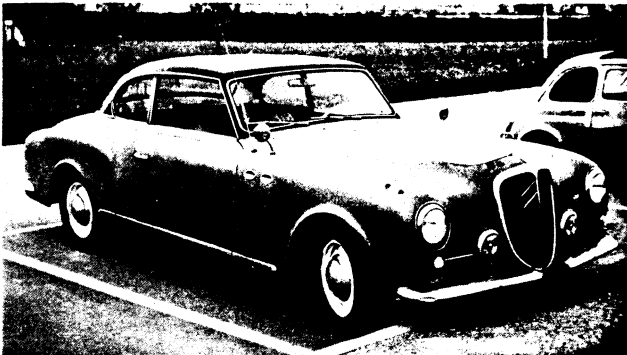
---

Zu verkaufen: Michelin pneus 165-400, stk fr. 110.-, ab 4 stk fr. 105.-. S. Kurmann, tel. 041- - 36 41 82.

---

Zu verkaufen: Köfferli large zum restaurieren. Abschlepprolli, 4-fach bereift, mit hakken und rahmen. Scheinwerfer-einsätze. Nummernschildblech hinten. Fensterhebeschienen. Vorderradlager. Armin Frick, Dorfstr. 39, 8912 Obfelden, tel. 01-761 15 95.

---



502 BL 18 19 SEP 1924

PROCÈS-VERBAUX  
DE  
RÉCEPTION

DESCRIPTION DE VOITURES AUTOMOBILES  
TYPE 11 (ONZE)  
SERIE B L

CONSTRUITES PAR LA

SOCIÉTÉ ANONYME ANDRÉ CITROËN

CAPITAL : 6 MILLIARDS 95 MILLIONS DE FRANCS

LE GÉNÉRAL DIRECTEUR SOCIAL : 117 & 107, QUAI DE JAVEL - PARIS XVI<sup>e</sup>

**MOTEUR**

**PUISSANCE** : Onze chevaux d'après la formule administrative.

**NATURE.** — Moteur à explosion à 4 temps pouvant fonctionner à l'essence de pétrole, au benzol, à l'alcool carburé ou à l'alcool. Il comporte 4 cylindres, alésage 78 millimètres, course 100 millimètres.

**NOMBRE DE TOURS.** — La vitesse de régime est d'environ 1.800 tours à la minute, elle peut être réglée au moyen d'une pédale d'accélérateur qui agit sur l'ouverture du passage des gaz au carburateur.

**CARBURATEUR.** — A pulvérisation et niveau constant.

**ALLUMAGE ELECTRIQUE.** — Par étincelle et courant à haute tension produit par une magnéto ou par une batterie et une bobine.

**REFROIDISSEMENT.** — Par circulation d'eau, avec radiateur et ventilateur.

**GRAISSAGE.** — Sous pression par pompe aspirant l'huile dans le carter inférieur et la refoulant aux divers paliers et organes à graisser.

**ECHAPPEMENT.** — Les quatre échappements collectés dans une culotte fixée aux cylindres se rendent dans un pot d'échappement formant silencieux efficace. Les dimensions de ce pot sont de 108 millimètres en diamètre et de 390 millimètres en longueur (forme extérieur conique ou cylindrique).

## TRANSMISSIONS

**EMBRAYAGE.** — L'embrayage situé entre le moteur et la boîte de vitesse, est du type à disque fonctionnant à sec.

**CHANGEMENT DE VITESSES.** — Est du type sans prise directe et à baladeurs comporte trois vitesses avant et une marche arrière.

Les démultiplications sont comprises suivant la destination des voitures dans les limites ci-après:

### Boîte 3 vitesses

1 <sup>re</sup> et marche AR.....	0,20 à 0,35
2 <sup>e</sup> vitesse .....	0,40 à 0,67
3 <sup>e</sup> vitesse .....	0,75 à 1

Pour certaines applications on peut prévoir l'installation d'un système de roue libre.

**TRANSMISSION DU MOUVEMENT AUX ROUES.** — L'arbre secondaire de boîte de vitesses porte le pignon d'attaque du couple conique dont la couronne entraîne le boîtier de différentiel.

Les arbres de sortie du différentiel commandent chacun, par l'intermédiaire d'un arbre transmissal comportant des joints de Cardan, chacune des roues avant qui sont ainsi motrices et directrices.

**ENGRENAGES D'ANGLE DE COMMANDE DE DIFFÉRENTIEL.** — Les engrenages ont, en principe, un rapport de 2,5 à 4,5, les couples seront choisis en conséquence et, dans le cas général, les couples adoptés sont 8/31, 9/31 ou 10/31.

## FREINAGE

**1<sup>er</sup> LE FREIN AU PIED** actionné par une pédale freine les quatre roues. Il comporte une commande hydraulique avec un piston moteur unique et un piston récepteur par roue freinée.

Les diamètres des pistons sont en principe identiques et compris entre 25 millimètres et 36 millimètres.

Les tambours de frein ont un diamètre de 254 millimètres pour les roues avant et arrière et les mâchoires de frein sont recouvertes d'une garniture spéciale.

**2<sup>e</sup> LE FREIN A MAIN** agit seulement sur les deux roues arrière par l'intermédiaire d'une commande mécanique.

### RAPPORT DES BRAS DE LEVIERS

Frein au pied sur les quatre roues, 1/19 environ.

Frein à main sur les deux roues arrière, 1/16 environ.

Les deux systèmes de freins serrent aussi bien en marche arrière qu'en marche avant.

En cas de rupture d'une des commandes on peut toujours assurer le serrage des freins de deux des roues.



## DIRECTION

La direction est commandée par un volant à axe incliné. Elle est du type à crémaillère la démultiplication de son mouvement étant de 1/10 à 1/16 environ. Elle peut être du type à vis et secteur, avec la même démultiplication.

La direction est à volonté à la droite ou à la gauche du véhicule.

## CHASSIS

Réalisé par une succession continue d'éléments tubulaires ou de caissons en tôle soudée formant une coque monopiece. A l'avant les roues sont indépendantes et reliées au châssis par un parallélogramme articulé dont une des articulations sur le châssis a ses mouvements élastiquement contrôlés par des barres de torsion. A l'arrière les roues sont semi-indépendantes et reliées au châssis par un bras articulé dont le mouvement d'oscillation est contrôlé comme ci-dessus.

## RENSEIGNEMENTS DIVERS

**EMPATTEMENT** : 2 m. 910.

**VOIE AV** 1 m. 314. — **VOIE AR** 1 m. 324.

**POIDS APPROXIMATIF** du châssis-coque nu sans eau ni essence : 550 kgs dont 375 sur l'avant et 175 sur l'arrière.

**ROUES** pour pneus de 130/40, 140/40, 150/40 ou équivalents.

**VITESSES EN KILOMETRES A L'HEURE.** — Avec couple 9/31 pour le régime de 1.000 tours avec un développement de 1 m. 92 par tour de roue :

3 vitesses :

1 <sup>re</sup> .....	11 km.
2 <sup>e</sup> .....	20 km.
3 <sup>e</sup> .....	26 km.
Marche Ar.	.....

La pédale d'accélérateur permet d'augmenter ces vitesses de 150 % environ.

Le véhicule est muni de projecteurs d'un type agréé par l'Administration. Ils sont montés à rotules sur des supports placés sur les ailes avec accès, au-dessus de l'aile, au boulon de serrage de la rotule de façon à permettre un réglage facile des faisceaux Code et Route.

## REGISTRE A. N° 91

Il résulte des constatations effectuées à la demande du Constructeur le 4 Février 1937 sur le véhicule n° 360-500, à moteur n° DK 01.335 du type 11 série BL ci-dessus décrit, que ce type satisfait aux articles 2, 3, 21, 22, 23 et 24 du Code de la Route, promulgué par le décret du 31 Décembre 1922, modifié par ceux des 5 Octobre 1929, 19 Janvier 1933 et 30 juin 1934.

Puissance à admettre par application de la Circulaire Ministérielle du 11 Avril 1927 : onze chevaux (11 CV.)

Catégorie : Voitures.

Vu

Paris, le 4 Février 1937.

L'Ingénieur en Chef des Mines.  
WEILL.

L'Ingénieur des Mines,  
J. THIBAUT.

**CERTIFICAT DE CONFORMITE**

Nous, soussignés Société Anonyme ANDRÉ CITROEN, 117 à 167, Quai de Javel à Paris-XV<sup>e</sup>, constructeur, certifions que le véhicule :

1 Genre ..... Voiture particulière  
2 Marque ..... **CITROEN**  
3 Type ..... **11 série BL**  
4 N° dans la série du type ..... **663468**  
5 Source d'énergie ..... : Essence  
6 Puissance administrative ..... : 11 Ch  
7 Carrosserie ..... Conduite Intérieure  
8 Nombre de places assises ..... : 4  
9 Charge utile .....  
10 Poids à vide .....  
11 Autorisé en charge .....

est entièrement conforme au type 11 série BL décrit plus

Paris, le ..... 19

Pour la Société Anonyme ANDRÉ CITROEN

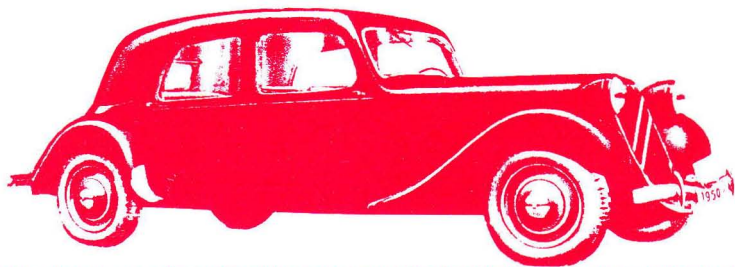
**CORTEYN GEORGES**

Information du châssis de ce véhicule susceptible de  
modification au regard des articles 54 à 62, 69 à 81 du  
Code de Commerce, ou toute modification du véhicule à la suite de  
laquelle il cesserait d'être conforme aux indications portées sur le  
certificat de conformité ci-dessus doit faire l'objet d'une déclaration  
à la préfecture.

Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau

M U T A T I O N S 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:.....



\*\*\*\*\*

M I T G L I E D E R - 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 .....

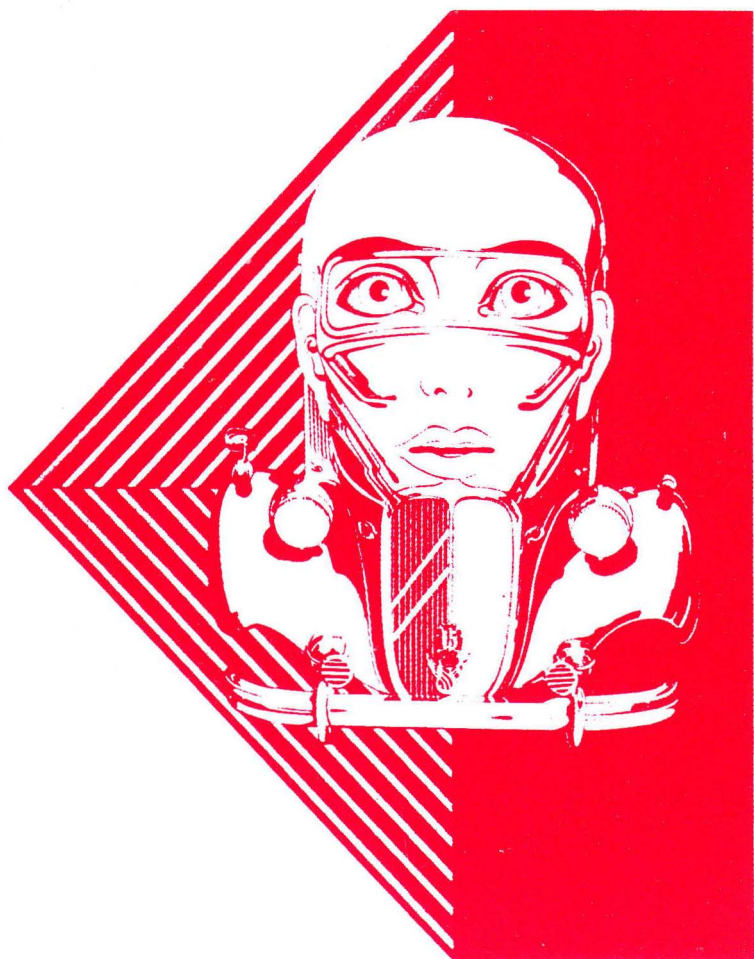
Chassisno. .... Besonderheiten .....

Herrn  
Koch Hans Georg  
Steinlerweg 15

4402 Frenkendorf

P. P.  
8058 Zürich

I M P R I M E



*(Graphicar. Foulard par M. Olgiati, 1973).*



## I N H A L T

---

?	Das wort des präsidenten
67	Veranstaltungen Zivilstandsecke Korrigendum
68	GV protokoll
69	Clubrechnung 1986
71	Bibliothek, stand 30.8.86
72	Wer macht was im club
73	Zeit
74	Traction-Ferien im Burgund
75	Der samstag-nachmittags-tip
78	Flotte Bräute ...
79	Das auto!
81	Der dachverband teilt mit
84	Inserate und kleinanzeigen
85	Procès-Verbal de réception

### Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

---

Reparaturen Citroën Bern AG Freiburgstr. 447 3000 <u>Bern</u> T. 031-55 33 11	Reparaturen u. Teile Armin Frick Dorfstr. 39 8912 <u>Obfelden</u> T. 01-761 15 95	Garage Christian Heussi Alte Landstrasse 8865 <u>Bilten</u> T. 058-37 17 29
Garage + Teile Chr. Schelbli Grenzstr. 7 8580 <u>Amriswil</u> T. 071-67 45 42	Rep. + Rest. Garage B. Schenk Güterstr. 129 4053 <u>Basel</u> T. 061-35 25 25	

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