

# CITROËN

*"Traction Avant"*

## CLUB



---

CTAC-Mitteilungen 3 – August 1998 Schweiz

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

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

---

## Organisationsplan

---

Präsident	Vizepräsident	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 kochhg@centralnet.ch	Udo Kenkel Gerbeweg 12 3123 Belp P 031 819 54 61 udo.kenkel@insel.ch	Andreas Rutishauser Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P/Fax 01 722 16 29 traction@traction.ch

---

## Organisationsgruppen

Ost	Nord	West	Süd
Hans Bollhalder Oberau 22 9476 Weite SG P 081 783 23 89	Walter Rey Schöneckstrasse 367 8215 Hallau P 052 681 41 34 Fax 052 681 41 29	Daniel Löhner Klusstrasse 16 4900 Langenthal P 062 922 72 29 G 031 324 51 46	Christian Bolliger Frohburgstrasse 22 8832 Wollerau P/Fax 01 784 00 77
Werner König Bodenstrasse 7 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	Koni Fisch Singisenstrasse 42 5630 Muri P 056 664 24 23
Vakant	Peter Weber Neunfornstrasse 6 8475 Ossingen P 052 317 14 68 G 052 269 13 13	Beat Scheidegger Haldenstrasse 127 3014 Bern P 031 331 52 85 G 031 332 90 46	Kurt Sutter Bahnhofstrasse 4 8716 Schmerikon P 055 282 15 23 Fax 055 282 18 04

---

Zeitungsredaktion	Clubartikel	Mitgliederverwaltung	Versand Clubzeitung
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	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen P 041 980 37 80 kochhg@centralnet.ch	Druckerei Schönbächler 8409 Winterthur G 052 246 05 05

---

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

# INHALT

Lieber „man“ - Das Wort des Präsidenten	2
Treffen und Termine	4
Ein Rückblick auf 12 Jahre Vorstandstätigkeit von Kurt und Christian, Teil I von Christian Bolliger und Kurt Sutter	6
Kuppelei Von Jürgen Czajkowski, Citroën Veteranen Club Deutschland & Daniel Eberli	9
Die einzige Traction in Mexico City? von Steven Hedinger, Windsor (GB); Übersetzung: Daniel Eberli	15
Veteranenfahrzeuge - Betrieb - Unterhalt - Konservierung von P. Waldner, BP Schweiz	20

## *Clubtreffen - Informationen und Anmeldung:*

Treffen der Region Nord vom 12./13. September

*Heftmitte*

Treffen der Region Ost vom 4. Oktober

*Seite 24*

## Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Garage und Ersatzteile  
Frick Traction Avant AG  
Bergwerkstrasse 39  
8810 Horgen  
Tel. & Fax: 01 72590 45

Garage und Teil  
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 14 62  
Natel: 079 600 56 80

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

**Heft 4 / 1998 erscheint um den 25. September**  
**Redaktionsschluss für Heft 4: 10. September 1998**

## Lieber "man"

Das Treffen der Region West gehört der Vergangenheit an. Bei schönstem und heissen Wetter traf sich ein bescheidenes Grüpplein (respektive die Fahrer) von rund zehn 11CV, einem einzigen 15/six und einem 2CV bei Kaffee und Gipfeli im Restaurant Ibis in Rothrist. Es wäre noch interessant zu wissen, womit sich das schwache Interesse begründet: Ob bei der relativ kurzfristigen Publikation oder dem Programm. Dabei kann gesagt werden, dass die Führung durch die Klosterkirche mit ihrer wechselvollen Geschichte sehr interessant war. Das Mittagessen schmeckte ausgezeichnet, nur zum anschließenden Minigolfspiel zog es lediglich eine Minderheit. Den meisten war es einfach zu heiss...

Ebenfalls Vergangenheit ist der Teilemarkt in Hinwil. Werner König und seine Gattin Yolanda haben sich sehr engagiert für den Stand des CTAC. Sie haben bei Patty Koch Clubmaterial geholt, ihren roten 5CV und den schwarzen Large nach Hinwil gestellt und den Stand aufgebaut. Meine Frau Agi fuhr mit Herzklopfen unseren 15/six Familiale (sie ist sich normalerweise an ihren wesentlich kleineren und übersichtlicheren Renault 6 Rodéo gewöhnt), während ich den Isuzu mit einem 2,3 m breiten Anhänger fuhr, auf dem sich unser Légère beinahe verlor.

Der Markt selber war wie angekündigt von der kleineren Sorte, interessant hauptsächlich für die Anhänger der Modelle und der Literatur. Militärartikel wurden angeboten, Werkzeug und Motorrad-Teile. Für die Auto-Gilde war nur wenig im Angebot. Dennoch – oder gerade deshalb – wurde unser Stand rege besucht, und die Standbesatzung, welche leider durch keine weiteren Helfer verstärkt wurde, hatte niemals Grund, sich zu langweilen. Von den "bekannten" Mitgliedern kamen enttäuschend wenige auf einen Schwatz vorbei. Hingegen benutzten mehrere Neumitglieder die Gelegenheit, unsere Bekanntschaft zu machen sowie sich über unsere Autos zu informieren.

Wie sehr unsere PR-Aktivitäten gefragt wurden, merkten Werni und ich gegen Abend, als wir beide unter Sonnenbrand zu leiden begannen. Was Petrus mir damit sagen wollte, habe ich verstanden: Nächstes Mal werden wir Sonnencreme mitnehmen...

Der Himmel hatte sich mittlerweile verdüstert, aber wir konnten unsere Sachen zusammenräumen und den Stand abbrechen, ohne dass ein Regentropfen fiel. Allerdings kam schon etwas Hektik auf. Nur so ist es zu erklären, dass schlussendlich der Wassernapf unseres Hundes stehenblieb...

Zwischendurch war ich eine Zeitlang sogar zuversichtlich, dass wir trocken nach Hause kommen würden, eine Hoffnung, welche in Pfäffikon jäh zerstört wurde. Wir fuhren eben auf eine Kolonne auf, welche sich vor dem wieder geöffneten Bahnübergang aufzulösen begann, als ich plötzlich einen kurzen, trockenen Knall vernahm. Zuerst glaubte ich, dass bei einem vorbeifahrenden Auto etwas gebrochen sein musste – ich hatte das Fenster ganz offen – da knallte es schon wieder und wieder. Auf der Strasse sah ich weisse Körner in Kirschengrösse umherhüpfen. Da knallte es auch schon auf dem eigenen Wagen. Wir fuhren los, bis ich bei einer Opel-Garage bei der Tankstelle ein Plätzchen sah, das wenigstens zur Hälfte überdacht war. Ich fuhr mit dem Isuzu so weit nach vorne, dass wenigstens der Légère (welcher ja nicht versichert ist) und der 15/six davon profitieren konnten. Leider war die ganz gedeckte Seite überstellt mit Autos, welche getankt hatten und nun natürlich nicht mehr wegfuhr. Erst zwei oder drei Minuten nach dem ersten Hagelkorn begann es zu regnen. Wir warfen eine Militärblache, welche wir am Markt gekauft hatten, über den Légère, um wenigstens einen Teil zu schützen. Da entdeckte Agi, dass auf der gegenüberliegenden Seite bei der Migros-Filiale die Markise heruntergelassen war. Ich zwängte den 15/six zwischen zwei Blumenkisten hindurch, und endlich war das Auto unter Dach. Nach und nach liess der Hagel nach, und es goss nur noch in Strömen.

Wir beschlossen, weiterzufahren und nahmen die Blache vom Légère. Ich begab mich wieder zum 15/six, um ihn zu starten, denn er springt ja bekanntlich schlecht an, wenn er warm ist. Da verstärkte sich der Regen nochmals, und es begann wieder zu hageln. Nach 2 oder 3 Minuten liess der Hagel nach, und kurze Zeit später hörte es auf zu regnen.

Wir fuhren los, mussten allerdings vor Kempthal nochmals für einige Minuten anhalten, weil es so stark goss, dass man kaum mehr etwas sehen konnte.

In Winterthur schien bereits die Sonne wieder, und überall sah man hupende Autos mit Italienerfahnen – offensichtlich waren die Italiener in der WM eine Runde weitergekommen...

Als wir den Légère bei meinem Vater abbluden, begann es erneut zu regnen, und wir stellten das Auto in den Schuppen, ohne es auf Hagelschäden zu untersuchen.

Endlich zu Hause, entdeckte ich sowohl auf der Haube des 15/six, als auch auf derjenigen vom Isuzu einige kleine Beulen. – Es tut schon weh, wenn man zusehen muss, wie 60% des Fuhrparks von einem einzigen Gewitter verhagelt werden... Was Petrus mir damit sagen wollte, habe ich allerdings nicht ganz begriffen.

Nun, damit ging ein recht ereignisreicher Tag zu Ende. Immerhin glaube ich, dass unser Stand ein gutes Zeugnis für unseren Club ausgestellt hat. So gesehen glaube ich, dass die Zeit, welche wir dort, statt auf der Baustelle unseres Hauses (wir renovieren gegenwärtig die Fassade und bauen den Dachboden aus) verbracht haben, nicht ganz verloren war. Werni und Yolanda danke ich an dieser Stelle nochmals ganz herzlich für ihr Engagement.

An den Gesprächen in Hinwil, aber auch bei anderen Gelegenheiten, bekomme ich immer wieder zu hören, man sollte einmal aufschreiben, welches Werkzeug für den Anfänger notwendig ist, man sollte einmal einen Ausflug in dieses Museum oder jene Gegend organisieren, oder man sollte mehr Beiträge über Erfahrungen und Erlebnisse oder lustige Geschichten und Zeichnungen bringen. Nun, wer ist "man"?

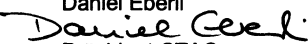
Es kann sich dabei doch nur um "Dich" handeln! Wie lange ist es her, dass sich zum letzten Mal ein neueres (oder älteres) Mitglied vorgestellt hat? Technische Beiträge sind auf jedem Niveau willkommen; gerade auch für einfachere Arbeiten gibt es Leute, welche gerne mehr darüber wüssten. Ich kann mir absolut nicht vorstellen, dass ich der einzige bin, der hin und wieder mit seinem Auto etwas erlebt und selbst etwas daran macht! Und ist es nicht langweilig, dass unter so vielen Beiträgen "Daniel Eberli" steht? Das musst Du unbedingt ändern, auch Dein Name gehört in unser Clubheft! Du hast schlechte Erfahrungen gemacht, hast vielleicht etwas "kaputt-gewastelt"? Nun, dann kann doch gerade diese schlechte Erfahrung einen anderen davor bewahren, den gleichen Fehler zu machen! Also, setze Dich – besser noch heute, als erst morgen – hin und schreibe Deinen Beitrag. Verzweifle jedoch nicht, wenn Dein Beitrag nicht gleich im nächsten Heft erscheint: Bedenke, dass sich ein zusätzlicher Heftbogen aus 4 Seiten zusammensetzt, und diese sollten ja alle gefüllt sein...

Präsentiere Deine Ideen für ein Treffen Deinem Regionalvorstand und hilf ihm, den Anlass zu organisieren. Mir scheint, wir brauchen wieder etwas "Drive" in unseren Club, und dafür bist gerade Du enorm wichtig. Wenn Du glaubst, "man" seien immer die anderen, dann verliert unser Club an Attraktivität, und dies in jeder Beziehung.

Wer über einen PC mit Internet-Anschluss verfügt, sollte sich einmal die von Andreas Rutishauser eingerichtete "Home-Page" unseres Clubs (<http://www.traction.ch/ctac/>) ansehen. Allerdings sind die dafür an der letzten GV vorgesehenen Mittel mittlerweile erschöpft, da Andreas nicht bereit ist, unentgeltlich daran zu arbeiten. Um aber interessant zu bleiben, müssten natürlich die Internet-Seiten regelmässig überarbeitet und erneuert werden. Wer hat einen guten Vorschlag zur Lösung dieses Problems?

Mitte Mai musste ich Röbi Isler bitten, die Mitgliederverwaltung an Hans-Georg Koch abzugeben, weil ich seit mehr als einem Vierteljahr auf meine Anfragen keine Antworten bekommen hatte. Ich bedauere dies und danke Röbi ganz herzlich für die Arbeit, welche er in den vergangenen Jahren für den Club geleistet hat. Bis eine andere Lösung in Frage kommt, bitten wir Dich, Änderungen bezüglich Adresse, Fahrzeugpark etc. an Hans-Georg Koch zu melden.

Nun freue ich mich auf Deinen Zeitungsbeitrag und wünsche Dir schöne Sommerferien. Am 12. / 13. September findet unser nächstes Treffen statt, wo Du hoffentlich dabei bist. Vorher gibt es ja auch noch Höcks und natürlich das ICCR in Belgien.

Daniel Eberli  
  
Präsident CTAC.

## Treffen und Termine

---

### *CTAC - Clubtreffen*

12. / 13. September: Treffen der Region Nord  
Informationen und Anmeldung in diesem Heft
4. Oktober: Treffen der Region Ost  
Informationen und Anmeldung in diesem Heft
24. Januar 1999: Generalversammlung CTAC

### *Stammtische*

- Region Nord:* Autobahnraststätte Kempththal; Chauffeursbeitz  
am letzten Mittwoch der geraden Monate, ab 19.00 Uhr  
Ende Dezember 1998: Jahresschlussshock
- Region West:* Landgasthof Schönbühl, Tel.: 031 859 69 69  
jeden letzten Donnerstag im Monat  
(30. Juli, 27. August, 24. September, 29. Oktober und  
26. November 1998)

### *Weitere Treffen und Daten:*

21. - 23. August: 11. ICCCR in Chevetogne, Belgien
19. September: Herisauer Oldtimer- und Ersatzteilemarkt; 9.00 Uhr - 17.00 Uhr
20. September: Internationales Treffen: Citroën Veteranenfahrzeuge  
Informationen in Heft 1/1998
- 26./27. September: Klausenrennen
25. - 31. Juli 1999: 10. Randonnée Alpine des CCS 34/57

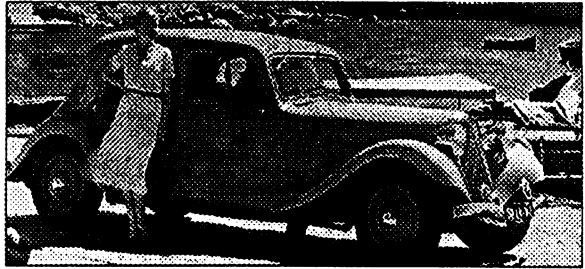
***Na - wie wär's denn?***

***Komm' doch auch wieder mal an ein Treffen!***



# CITROËNISTES

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



CHRISTIAN HEUSSI

*Traction*



*Avant*



Badstrasse 57  
8867 Niederurnen

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

## Ein Rückblick auf 12 Jahre Vorstandsarbeit von Kurt + Christian

An der GV vom 25. Januar 1998 zeigte Dani eine Statistik der Vorstandszugehörigkeit. Da haben wir festgestellt, dass wir vor 12 Jahren unsere Vorstandstätigkeit aufgenommen haben. Diese Zeit ist wie im Fluge vorbeigegangen.

Diese 12 Jahre CTAC-Tätigkeit nehmen wir als Anlass zu einem Rückblick, und haben in alten Clubheften, Fotos und in unseren Organisationsunterlagen geblättert.

### 1987

Unser erstes Treffen durften wir gleich mit der Organisation der Generalversammlung 1987 zusammen durchführen. Wir wählten Rapperswil dafür aus. Mitten in der Altstadt auf dem



Hauptplatz konnten wir unsere 28 Fahrzeuge aufstellen. Vor ab hatten wir die Lokalpresse orientiert, die in ihren Ausgaben unseren Anlass ankündigten. So sind viele fachkundige Rapperswiler erschienen. Die GV wurde erstmals in diesem Jahr vor dem gemeinsamen Mittagessen durchgeführt. Am Nachmittag bot sich noch ein mal die Gelegenheit bei schönstem Herbstwetter in den Gartencafé's Pause zu machen. An der GV nahmen 30 Stimmberechtigte teil. An dieser GV wurde beschlossen, dass wir neu 4 statt 3 Regionen bilden. Wir sind ab dieser GV die Region Süd. Leider sagte das 3 Vorstandsmitglied seine Mithilfe ab.

### 1988

An der GV 87 wurde der Wunsch geäußert, dass wir auch das Tessin, das ja zu der Region Süd gehört, miteinzubeziehen. Wir haben diesen Wunsch aufgenommen und schon früh mit der Planung begonnen. Nach einer ersten Selektion haben wir uns für das Maggital entschieden. Was ist die beste Route Gotthard oder San Bernardino? Diese Frage konnten wir bis heute nicht beantworten. Wir haben uns jedoch für den San Bernardinopass entschieden. Sicher gehört zu einem Ausflug ins Tessin ein Abend in einem Grotto, flanieren durch die Strassen von Ascona und eine Fahrt zu einem Markt in Italien.

Bei starkem Regenfall haben wir uns in der Raststätte Glarnerland getroffen. Nach einen ausgiebigen Frühstück sind wir zusammen Richtung San Bernardinopass abgefahren. In



Sufers warteten die weiteren Teilnehmer aus der Ostschweiz und auch aus Scuol auf uns. Im MMM San Antonino und nicht San Antonio konnten wir unsere Regenkleider durch Shorts und T-Shirts auswechseln. Hier konnten auch diejenigen, die ihren Koffer zu Hause vergessen hatten, sich noch mit den notwendigen Klamotten eindecken. Nach dem Mittagessen sind wir im vollständigen Konvoi Richtung Maggiatal und weiter ins Bavonatal abgefahren. Unter der „fachkundigen“ Leitung von Lisbeth lernten wir das wunderschöne Bavonatal kenne. Den Abend verbrachten wir in einem wunderschönen Grotto. Es war eine herrliche Stimmung und die letzten gingen erst ins Bett als das Licht gelöscht wurde. Am Sonntag entschieden sich die einen für eine Schifffahrt mit Besuch des Marktes in Cannobio und die anderen bevorzugten das „Faulenzer“-Programm. Am Nachmittag traf man sich nochmals in Ascona zu einem Abschiedstrunk.

Dieses Treffen war und bleibt einer der Höhepunkte der letzten 12 Jahre. Noch heute sprechen wir über dieses Treffen und schwelgen in Erinnerungen.

### **1989**

Das letzte Treffen im Jahr 1989 stand unter dem Motto „erstens kommt es anders und zweitens als man denkt“. Ein guter Tractionist ist flexibel und lässt sich gerne überraschen. Als Tenue wurde jedoch Traction zeitgemässe Kleidung erwünscht. Auch war das Treffen nicht an einem Sonntag sondern am Samstag. Warum Samstag? Um 10 Uhr treffen die einzelnen Fahrzeuge in Gutenswil ein. Jeder ist damit beschäftigt sein Auto mit Blumen zu schmücken oder seine jahrgangsgerechte Kleidung in Ordnung zu bringen. Über die Herkunft von gewissen Blumensträussen möchten wir an dieser Stelle nicht weiter eingehen. Nach einem Brunch fahren wir im Konvoi zur Hochzeit von Röbi Isler. Später geht's weiter Richtung Bruderhaus in Winterthur, wo wir uns zu einem gemeinsamen geselligen Nachtestreffen treffen.

### **1990**

Das Treffen vor den Sommerferien fand bei Nebel und Kälte mitten im Militärgebiet statt. Wo kann das sein? Wer ist so Militärfreund, dass er auch noch in seiner Freizeit am Sonntag Schützengräben und alte Stellungen erkundigt? Die Lösung ist ganz einfach. Der Ort ist der Glaubenbergpass oberhalb von Sarnen und der „Militärfreund“ ist Kurt. Schon bei der Einladung wurde der Hinweis von Woldecken angebracht. Nicht zum draufsitzen wie wir angenommen haben, sondern zum einwickeln gegen die Kälte und als Schutz gegen den Nebel. Dieser Tag hat aber trotzdem viel Freude und Spass gemacht, da wir unsere Traction durch die vielen hochprozentigen Serpentina lenken konnten.

### **1991**

Welches Treffen im Jahr organisieren wir? Das ist immer die Frage vor der 1. Vorstandssitzung. Organisieren wir das erste Treffen oder das letzte im Jahr. Beim ersten Treffen im Jahr kann man mit einer grossen Anzahl von Teilnehmern rechnen. Auch ist das Wetter meistens recht gut und schön. Beim letzten Treffen im Jahr muss man mit allem Unbill von Seite Wetter rechnen.

Wir organisieren das letzte Treffen also am 6. Oktober. Um 6 Uhr kommt die Katze pudelnass herein. Wir schauen aus dem Fenster und sehen nur Regen, Regen und nochmals Regen. Eine Sicht über den Zürichsee haben wir auch nicht, da der Nebel sehr tief hängt. Was für ein Treffen haben wir heute organisiert? Ach ja, ein Grillplausch ist heute angesagt. Um 09.30 treffen wir im Seefeld (Rapperswilerdamm) ein. Unser Präsident mit seiner Familie stärkt sich bereits bei Kaffee und Gipfeli für den kaltnassen Tag. Gestärkt fahren wir mit unseren Picknickkörben ab Richtung Schaeenthal. Unser Ziel ist die Bielen-Säge, eine waserkraftgetriebene Säge. Diese Sägeanlage wurde vollständig restauriert und im August 1991 eingeweiht. Der Regen kann uns nicht abhalten. Der Präsident der Säge, Herr Herger, montiert für uns über die beiden Grillstellen ein Dach. Das kleine Sägestübli ist eingheizt,

damit die Frauen und auch der Hund von Christian Heussi nicht frieren müssen. Am Nachmittag führt uns Herr Herger durch die Anlage. Bei Urnerkräften und Kaffee stärken wir uns nochmals bevor die Ausfahrt über den Klausenpass (Nebel und nur Nebel) weiter geht.

## 1992

Dieses Jahr organisieren wir wieder ein zweitägiges Treffen. Unsere Ausfahrt führt uns in eine etwas entferntere Gegend der Schweiz; nämlich ins Engadin, genauer nach Scuol oder früher Schuls. Wenn wir ein zweitägiges Treffen durchführen, so ist der Regen ein sicherer Begleiter am Samstagmorgen. Auch dieses Jahr starten wir bei Regen und testen unsere Scheibenwischer ob sie in der Lage sind diese Regenmassen von der Frontscheibe zu schaufeln. Nach Landquart beginnt der Aufstieg über Davos, auf den Flüelapass, hinunter nach Susch, und vor dem Mittagessen nochmals hoch nach Guarda. Auch das Wetter hat sich gebessert, so dass wir die Aussicht und die Weiterfahrt über eine malerische Strasse nach Tarasp geniessen. Nach einer Schlossbesichtigung treffen wir im Hotel der Familie Giston ein. Hier wurde der Dorfplatz für uns abgesperrt.



Am Sonntag fahren wir ins Val Scarl. Die Strasse dorthin ist ein Abenteuer für die Traction, unbefestigte Strassen mit Bachdurchquerungen etc. fordern unsere Tractions heraus. Auf der Rückfahrt über den Flüela machen wir auch noch die Begegnung mit dem Schnee. Spät aber doch erreichen wir wieder heimische Gefilde.

Dies der erste Teil unserer 12 jährigen Arbeit. Im nächsten Heft setzten wir unseren Rückblick fort.

Kurt und Christian

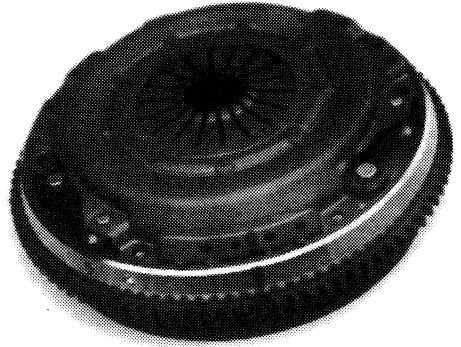
### **Aufruf:**

---

Die Zeitschrift „Oldtimer-Markt“ sucht Oldtimerbesitzer/innen, deren Oldie in ihrem Erstbesitz ist.  
Kontaktperson: Daniel Eberli, Chellhof, 8463 Benken ZH; Tel.: 052 319 25 17

# Kuppelei

Kupplungsprobleme bei der Traction sind eine bekannte Tatsache. Mit verschiedenen Tricks, wie z.B. schmaler Kupplungsbelag und genaues Justieren der Motoraufhängung, liess sich das Kupplungsproblem, nämlich das Rupfen und Ruckeln beim Anfahren, einigermaßen in den Griff bekommen. Doch selbst bei gut funktionierender Kupplung blieb ein mehr oder weniger starkes Rupfen beim Anfahren am Berg nicht aus.



## **Die Kupplung beim 11 CV**

Nun aber besteht die Möglichkeit, ein Kupplungssystem in den 11 CV einzubauen, das ein völlig ruckfreies Fahren in jeder Verkehrssituation gewährleistet. Nämlich das Umrüsten von der serienmässigen 3-Finger-Kupplung auf eine moderne Lamellenkupplung. Beim DS wurde diese Kupplungsart seit 1972 in Serie montiert, auch beim 2 CV rüstete man 1982 das Kupplungssystem um. In beiden Fällen wurde aber, bedingt durch die Flachbauweise des Kupplungsautomatenkorbes, die Schwungscheibe geändert. Beim 11 CV bleibt dagegen die originale Schwungscheibe unverändert. Da der originale Kupplungsautomat beim 11 CV aber einen grossen Teil der Schwungmasse der Schwungscheibe darstellt, muss beim neuen System ein etwa gleich schwerer Distanzring unter dem neuen flachen Kupplungskorb montiert werden.

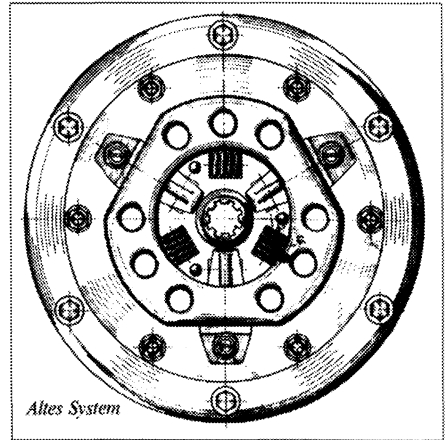
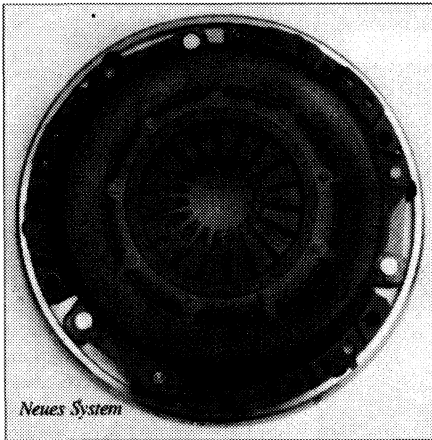
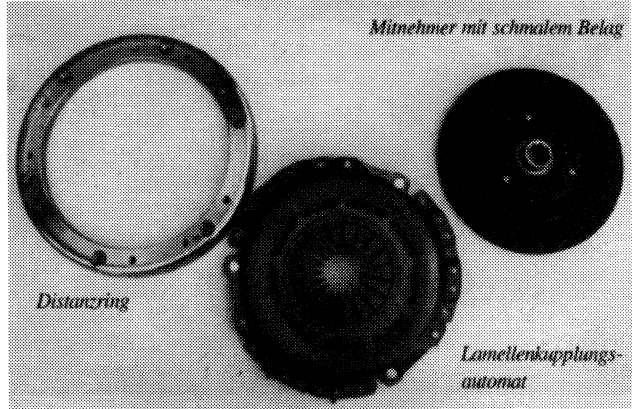
## **Zum Umrüsten der Kupplung benötigt man folgende Teile:**

- 1 Mitnehmerscheibe mit schmalen Belag
- 1 Distanzring
- 1 Lamellenkupplungsautomat
- 1 Innenring für das Kupplungsdrucklager in etwas dickerer Ausführung
- 1 Kupplungsdrucklager
- 1 Rückholfeder für Kupplungsdrucklager
- 1 Kugellager in der Schwungscheibe zur Aufnahme der Hauptwelle des Getriebes sowie je 6 entsprechende Senkkopfbusschrauben.

## **Ausbau der Kupplung**

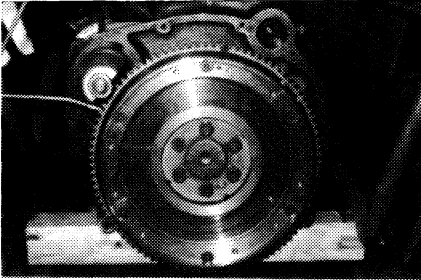
Motorhaube, Kühlergrill, Batterie, Kühler, Lichtmaschine sowie Kühlerbrücke mit Verstrebungen (nicht bei 11 Legere) ausbauen. Den Kabelbaum auf der rechten Seite abklebmen und am linken Stossstangenhalter hängenlassen. Das Schaltgestänge direkt am Getriebe abnehmen. Das Fahrzeug vorne in Höhe der unteren Stossdämpferbefestigungen so aufbocken, dass die Räder frei drehen. Nicht den Wagen nur in der Mitte unter der Vorderachse aufbocken, weil die herunterhängenden Achshälften die Gelenkwellen stärker in ihren Gelenken knicken und somit eine Demontage am Getriebeflansch erschwert wird. Dies gilt besonders, wenn der 11 CV bereits mit neuen einteiligen homokinetischen Antriebswellen ausgerüstet ist. Nun die Gelenkwellen am

Getriebe abflanschen und soweit als möglich zurückstossen. Den Motor unter der Ölwanne soweit anheben (ein Holzbrett dazwischen legen), bis das Auspuffrohr unter dem Wagenboden anstösst. Gleichzeitig dabei die Gelenkwellen von ihren Mitnehmern am Getriebe abnehmen. Durch Drücken des Getriebes nach rechts und links geschieht dies meist recht schnell. Das Kupplungsseil am Ausrückhebel aushängen und die Tachowelle von der Getriebebase abnehmen. Nun alle Verbindungsschrauben an der Getriebeblocke zum Motorblock abnehmen. Die oberen zuletzt, damit das Triebwerk nicht durchhängt. Jetzt kann das Getriebe leicht nach vorne abgezogen werden. Die alte Kupplung mit der Mitnehmerscheibe ausbauen. Dann die Schwungscheibe ausbauen und das Kugellager herausdrücken. Die Schwungscheibe, den Distanzring und den Lamellenkupplungsautomaten in einer Zylinderschleiferei auswuchten lassen. Achtung!! Der Distanzring passt nur in einer Position auf die Schwung-

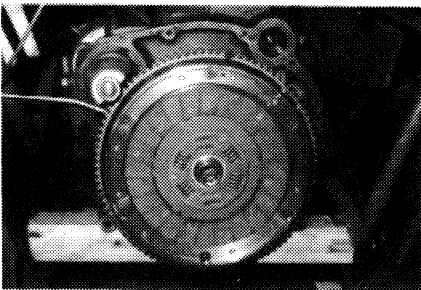


scheibe (Zentrierhülse an einer der 6 Schraubverbindungen) und der Kupplungsautomat muss mit seiner Kerbe so auf den Distanzring montiert werden, dass er sich mit der hier angebrachten Markierung deckt. Ich habe alle 3 Teile mit einem roten Strich gekennzeichnet, damit kein falsches Montieren beim Auswuchten möglich ist. Die Zylinderschleiferei soll die Schwungscheibe mit aufgeschraubtem Distanzring wuchten, die Auswuchtbohrungen aber nur in den Distanzring setzen. Abschliessend soll der Kupplungsautomat aufgesetzt werden (Markierung) und kontrollengewuchtet werden. Normalerweise dürfte sich nichts verändern, da die Automaten

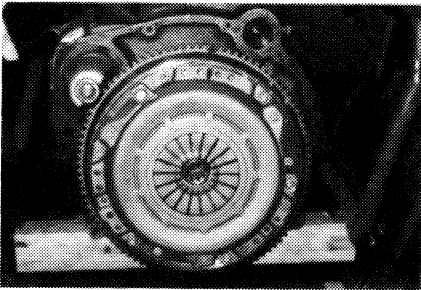
werksmässig ausgewuchtet sind. Sollte dennoch eine Unwucht auftreten, darf diese nur am Automaten nachgewuchtet werden!



*Abb. oben:  
montiertes Schwungrad mit aufgesetztem Distanzring*



*Abb. mitte:  
eingelegte Mitnehmerscheibe mit schmalen Belag*



*Abb. unten:  
fertig montierte Lamellenkupplung*

Nun kann die Kupplung eingebaut werden. Hierzu zuerst die Schwungscheibe mit neuem Kugellager und Sicherungsblech montieren. Den Distanzring mit den Senkkopfschrauben und Schraubensicherungslack (Loctite) aufschrauben (Zentrierhülse, bzw. roten Strich beachten). Dann die Mitnehmerscheibe einlegen und den Lamellenkupplungsautomaten auf den Distanzring schrauben (Schraubensicherungslack benutzen und auf Markierung achten). Dabei die Mitnehmerscheibe zentrieren. Am besten geht das mit einer alten Getriebehauptwelle, da die aber nicht jeder hat, geht es auch mit einem Rundstab oder einer Verlängerung aus dem Knarrenkasten. Eine Portion Augenmass wird dann aber auch noch benötigt. Im übrigen ist das Zentrieren der Mitnehmerscheibe nur für ein sauberes Montieren des Getriebes vor dem Motor nötig. Nach dem erstmaligen Ausrücken der Kupplung zentriert sich die Mitnehmerscheibe selbst. Jetzt muss noch das Kupplungsdrucklager ausgetauscht werden. Hierzu die Schraube zur Einstellung der weichen Gangverriegelung abnehmen (zwischen den beiden Schaltstangen). Den kleinen Haken nicht verlieren. Die Rückholfeder, falls nicht schon gebrochen, aushängen. Nun kann der ganze Körper mit den Drucklagern abgezogen werden. Auf einem geöffneten

Schraubstock den Innenring aus den Drucklagern schlagen. Die drei seitlichen Stifte bei gleichzeitigem leichtem Drehen wie eine Schraube ziehen. Den Blechdeckel abnehmen und das Kugellager in gleicher Lage tauschen. Den Blechdeckel aufstecken und die drei Stifte einschlagen (auf die Position der Lasche für die Rückholfeder achten!). Den neuen, etwas dickeren Innenring mit dem Schraubstock wie eine Presse eindrücken. Nun den Körper mit dem neuen Lager wieder in die Kupplungsglocke montieren. Um die Rückholfeder leichter einhängen zu können, kann die Lasche am Lagerkörper etwas abgebogen werden. Nach Einhängen der Feder muss die Lasche aber wieder zurückgebogen werden, da sie sonst später an den Lamellen des Kupplungsautomaten schleift, wenn die Kupplung getreten wird. Die Schraube mit dem kleinen Haken für die weiche Getriebeverriegelung wieder anbringen (Einstellung erfolgt später). Jetzt das Getriebe wieder einbauen. Zum leichteren Aufflanschen der Gelenkwellen kann man vorher

die acht Bolzen der Mitnehmer ein Stück zurückschlagen. Um die Gewinde nicht zu beschädigen, vorher eine Mutter aufsetzen. Das untere Abdeckblech hinter der Schwungscheibe und die Strebe zum Auspuffrohr nicht vergessen. In umgekehrter Reihenfolge wie beim Ausbau vorgehen. Vor Einbau des Kühlers den Wagen aber wieder auf die Räder stellen und das Kupplungsspiel einstellen. Das Pedal sollte ein Spiel von ca. 2 Finger-breit haben, bevor das Kupplungsdrucklager die Lamellen des Automaten berührt. Die Einstellung am oberen Ende des Kupplungsseiles vornehmen, dann die gekonterte Schraube an der linken Seite der Kupplungsglocke so weit eindrehen, dass der Ausrückhebel sich gerade bewegt. Die Schraube wieder kontern. Jetzt die weiche Verriegelung der Gänge einstellen. Der Haken sollte bei nicht betätigtem Kupplungspedal ein Spiel von ca. 2 mm zu seinem Mitnehmer aufweisen.

Jetzt kann der Rest des Wagens wieder zusammengebaut werden. Viel Spass bei der ersten Probefahrt. Bei mir wurde aus der Probefahrt gleich ein Tagesausflug mit der ganzen Familie. Ich hatte noch nie vorher einen Traktion mit so einer sauber arbeitenden Kupplung gefahren.

Jürgen Czajkowski, Citroën Veteranen Club Deutschland.

Diese Kupplung wurde in Zusammenarbeit mit unserem Clubmitglied Christian Heussi entwickelt und kann auch über ihn bezogen werden. Der Kupplungsautomat mit dem Distanzring kostet ca. 450.- Fr., dazu kommt normalerweise eine neue Mitnehmerscheibe für ca. 240.- Fr.

Für den Umbau genügt eine gut eingerichtete Hobby-Garage. Probleme können auftauchen, wenn irgendwann im Autoleben einmal ein anderes Drucklager eingebaut wurde, und dafür die Ausrückgabel oder das Drucklager bearbeitet wurde. Dann kann es vorkommen, dass die Kupplung nicht eingestellt werden kann, eine Erfahrung, die ich leider machen musste.

Daniel Eberli, CTAC

# 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

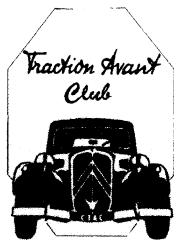
Tiffany-Lampe, Traction Avant

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

## **Zu verkaufen:**

---

Getriebe Légère / Large, revidiert

Getriebe Légère / Large, Occasion, Jahrgänge 34 / 35

Neue Frontscheibe Légère / Large / 15/6

Neue Raddeckel: alle Modelle und Radkappenscheiben

Kleber für Luftfilter und Bremsflüssigkeitsbehälter

Neue Vorderradlager Légère / Large / 15/6

Reparaturhandbücher, Ersatzteilkataloge, Betriebsanleitungen

Diverse Carrossierteile ID / DS (Kofferdeckel, Kotflügel, etc.)

Revisionen von Antriebswellen, Vacuumdosen Zündverteiler

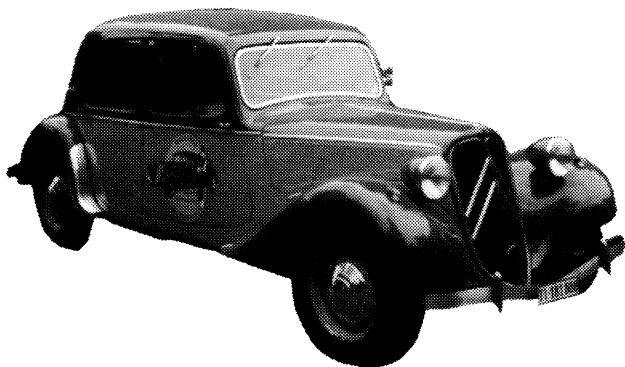
Armin Frick, Bergwerkstrasse 39, 8810 Horgen

Tel.: 01 725 90 45

## **Frick Traction-Avant AG**

Bergwerkstr. 39 8810 Horgen

T/F 01-725 90 45



**Reparaturen – Restaurationen – Ersatzteile**



# Die einzige Traction in Mexico City?

Von unserem Clubmitglied **Steven Hedinger aus Windsor (Grossbritannien)**

Übersetzung aus dem Englischen und Layout: Daniel Eberli

Im Jahre 1996 machte es mein Job eher überraschend notwendig, dass ich nach Mexico City reiste, um einige Zeit dort zu arbeiten. Jedesmal, wenn ich in ein anderes Land reise, frage ich mich, was ich in Sachen "Citroën" finden werde, und ganz besonders in einem Land wie Mexiko. Zu meiner Enttäuschung fand ich heraus, dass Citroën im Allgemeinen recht wenig bekannt sind, da sie dort niemals vermarktet oder importiert wurden.

Das gewöhnlichste Vehikel in Mexiko ist ohne Zweifel der VW Käfer; sie sind überall zu sehen und werden noch immer produziert im Werk in Puebla, zusammen mit dem Kombi.

Eine andere europäische Marke, die weit vertreten ist, ist Renault; viele Modelle aus den 70ern fahren noch umher.

Unbeirrt hielt ich meine Augen offen für Citroëns. Eines Abends auf dem Weg zu meinem Hotel erspähte von weitem in einer Strasse eines Armenviertels einen schäbigen blauen DS. Als ich das Automobilmuseum von Mexico City besuchte, war ich erstaunt, einen fehlerlosen schwarzen DS21 zu finden, aber keine Spur einer Traction.

Ich hatte bereits alle Hoffnung aufgegeben, als ich eines Tages mit einem mexikanischen Kollegen während des Mittagessens über mein Zuhause und meine Interessen plauderte und dabei meine Traction erwähnte. Zu meiner Überraschung schien 'Jorge' der Name vertraut zu sein, so dass ich rasch eine grobe Skizze machte, um sicher zu sein, dass Jorge und ich von der gleichen Sache redeten. "Ja", sagte er, "da ist eines dieser Autos in der nächsten Strasse wo ich wohne." Anscheinend gehörte der Wagen der Garagisten, wo die Ehefrau meines Freundes den Wagen warten liess! Ich fragte, ob es möglich sei, dass wir den Wagen sehen und den Eigentümer treffen könnten.



Später in dieser Woche arrangierte Jorge, dass wir die Traction sehen konnten, aber er sagte, dass er herausgefunden habe, dass der Wagen total demontiert worden war und alle mechanischen Teile etc. mit moderner Ware ersetzt worden waren. Ich befürchtete eine Art "Custom Car" oder "Hot Rod", wollte das Fahrzeug aber trotzdem sehen – abgesehen da-

von, was war mit all diesen Original-Traction-Teilen passiert? Konnte ich vielleicht nach England zurückkehren mit einem Ersatzgetriebe etc. ?!!!

Am nächsten Tag machten wir uns ganz aufgeregt zu einer kleinen Hinterhofgarage irgendwo in Mexico City.

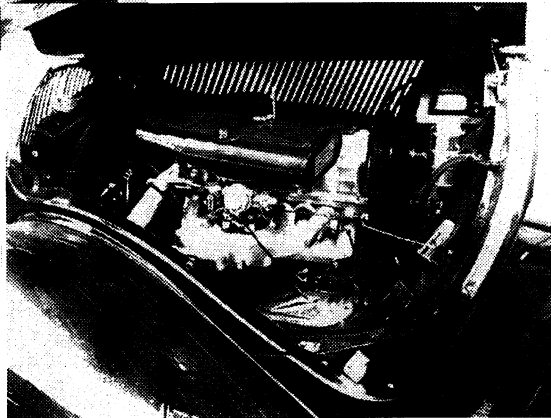
Ich konnte meinen Augen nicht glauben, denn als wir in die entsprechende Strasse einbogen, sah ich einen wunderschönen, ebenholzfarbenen Familiale parkiert! Nicht ein hässlicher "Custom Car", sondern ein fachmännisch modifiziertes Vehikel, sachkundig restauriert. Ich sprach lange mit dem Besitzer und er erklärte, dass es für ihn unmöglich war, den Wagen mit Originalteilen herzurichten und zu betreiben.



Der Wagen hat einen Chevy Dart Motor, an welchen ein automatisches Getriebe von VW angeflanscht ist, (wobei der Frontantrieb beibehalten wurde), Chevy Naben und Bremsen und Volvo Felgen, die, wie ich finde, sehr gut zum Auto passen. Der Schalthebel kommt immer noch durch das Armaturenbrett, wie original. Manche andere Teile sind nicht original, wie Lampen,

Stosstangen etc., aber alles passt sehr gut zusammen.

Was geschah mit den Originalteilen? Nun, unglücklicherweise für mich ist alles an einen befreundeten Liebhaber in einem anderen Staat verkauft worden, der zwei Tractions hatte. So weit dem Besitzer bekannt, gibt es nur 15 Tractions in ganz Mexiko, und er glaubt, dass seine die einzige in Mexico City ist. Durch einen reinen Zufall war sein Wagen ausgerechnet in dieser Woche im Leitartikel eines Magazins mit dem Namen "Curvas" (Kurven) vorgestellt worden; es zeigt



kurvige Autos zusammen mit kurvigen Frauen! Ich jagte hinaus und kaufte mir sofort eine Kopie! Ich dachte hinterher, welcher unheimliche Zufall es war, dass ich mich ausgerechnet mit Jorge angefreundet hatte, welcher die einzige Traction in der grössten Stadt der Welt in einer kleinen Garage um die Ecke kannte!



# curvas

autos, motos y chicas

No. 55

MINA EDITORES, MEXICO

Der Citroën ist ein aussergewöhnlicher Wagen; ein Auto, welches in unserem Land sehr schwierig zu finden ist, weil die wenigen im Staate der Azteken von ihren Besitzern, die wissen, dass sie einen sehr kostbaren Juwel französischer Ingenieurskunst haben, gehätschelt und gehegt werden.



# Citroën 1936

Es ist nicht einfach, einen zu finden, geschweige denn, einen zu unterhalten, da die Ersatzteile und das Zubehör so rar sind, und vieles davon muss im Ausland gekauft werden. Nichts desto trotz gibt es Menschen wie Herr Carlos Rojo y Salazar aus Mexico City, dem es nicht so kompliziert und umständlich erschien, ein Citroën Modell zu kaufen und es selbst zu re-

staurieren, da er Mitglied eines Clubs von Sammlern antiker Autos ist und somit viele Freunde hat, mit denen er Teile tauschen konnte.

Herr Rojo erzählt uns, dass ihm antike Autos schon immer gefallen haben, wegen ihrer Linie und ihrer Verarbeitung. Er ist der Meinung, dass Autos aus der Vergangenheit eine Eleganz haben, die heutigen Modellen fehlt. Er weist darauf hin, dass sein Fanatismus für Autoveteranen in seine Kindheit zurück geht. Sein Vater hatte eine Sammlung antiker Autos, welche er seit seinem 8. Altersjahr fahren durfte, auch wenn seine Füße die Pedale noch nicht erreichen konnten.

Das Auto dieses Artikels ist eine umwerfende Limousine, schwarz wie Ebenholz, nicht einfach schwarz, wie man den Bildern entnehmen könnte. Um die Farbe wirklich zu realisieren, muss man sie im Tageslicht sehen. Der Originalmotor dieses Citroën ist ein Vierzylinder des Typs 11, aber da er die notwendigen Teile nicht bekommen konnte, adaptierte Herr Carlos Rojo einen Dart K -Motor und ein automatisches Volkswagen-Getriebe. Gleichzeitig installierte er eine Benzineinspritzung. Am meisten überrascht an diesem Fahrzeug – neben der untadeligen Erscheinung natürlich – das Tempo der Restauration, welche definitiv nicht sehr einfach sein konnte, da



das Fahrzeug verlassen in einem Lagerhaus stand, als es der gegenwärtige Eigentümer kaufte. Es war nicht in einem schlechten Zustand – es war in einem schrecklichen Zustand! Es hatte nicht einmal Reifen. Alle Gläser waren zerbrochen, und die dicke Lage von Staub und Dreck liess keinen Schimmer der originalen Farbe durch. Im Innern waren



alle Sitze zerrissen, als ob ein rasender Kampf zwischen Hunden und Katzen stattgefunden



hätte. Daneben waren tausend Details zu reparieren. Leute, welche vom Kauf wussten, sagten, es sei Wahnsinn und total sinnlos; das Auto sei geeignet für den Schrottplatz, nicht um wieder aufgebaut zu werden. Nichts desto trotz verriet die Spürnase von Herrn Carlos Rojo, dass dies ein ungeschliffener Diamant war, und dass es sich lohnte, eine kostspielige Restauration zu beginnen.

Acht Jahre früher hatte die verlassene Limousine einen Preis von 5 Millionen

Pesos, aber in dem jämmerlichen Zustand, in dem sich der Wagen mittlerweile befand, bekam er ihn für 1 ½ Millionen Pesos. Hierbei muss erwähnt werden, dass provisorische Reifen installiert werden mussten, damit das Wrack überhaupt mit einem Abschleppwagen bewegt werden konnte.

Das erste, was der neue Besitzer nach dem Kauf tat, war, den Motor



**Das Kurvengirl des Artikels:**

Name: Claudia del Valle

Geburtsort: Culiacan, Sinaloa

Sternzeichen: Fisch

Grösse: 1.67 m

Gewicht: 51 kg

Masse: 88-60-89

Zivilstand: Ledig

Beruf: Schauspielerin, Chauffeuse

Lieblingsmotorrad: Suzuki 1100 und Ducati

Lieblingsauto: ein roter Ferrari GTS

Zukunftspläne: Weiterfahren mit der Karriere

einer Schauspielerin in Kombination mit dem Beruf der Chauffeuse, singen und tanzen.

anzupassen, was mehrere Monate dauerte. Der zweite Schritt war, die Karosserie zu reparieren, wobei auch gleich die gesamte Elektrik ausgetauscht wurde. Nachdem diese ersten beiden Schritte getan waren, kam die Lackierung und der

detaillierte Finish der Limousine. Am Schluss kam das neue Intérieur.

Die 36-er\* Citroën Limousine präsentiert sich schlussendlich folgendermassen: Vier-Zylinder-Motor mit automatischem Getriebe, Windschutzscheibe zum Öffnen, 15-Zoll Reifen (richtig wären 15 ½ Zoll, aber diese konnten nicht gefunden werden, so dass er die nächste Grösse wählte). Herr Rojo sagt, dass es sich gelohnt habe, alle Schwierigkeiten zu überwinden, weil ihm der Wagen maximalen Spass bereite, und für ihn gibt es keine grössere Befriedigung, als die bewundernden Blicke, wenn seine Limousine durch die Strassen von Mexico City rollt.

Names des Verfassers und des Übersetzer vom Spanischen ins Englische unbekannt.  
Übersetzung aus dem Englischen und Layout: D. Eberli

\* Anmerkung: Kenner wissen natürlich, dass es sich nicht um ein Modell von 1936 handeln kann, sondern vermutlich um eines von 1956.



BP BENZIN & PETROLEUM AG 8032 ZÜRICH

# VETERANENFAHRZEUGE

## BETRIEB - UNTERHALT - KONSERVIERUNG

Jedermann, der sich mit Maschinen und Fahrzeugen, vor allem aber mit antiken Fahrzeugen, befasst, sollte sich über den Betrieb, den Unterhalt und die Konservierung einige Gedanken machen. Alle drei Punkte sind wichtig und können auf eine eventuelle Wertverminderung oder Wertvermehrung von bedeutendem Einfluss sein.

Der technische Kundendienst der BP hat sich die Mühe genommen, die in betriebsbereitem Zustand befindlichen antiken Fahrzeuge in bezug auf Betrieb, Unterhalt und Konservierung zu studieren. Allgemein wurde festgestellt, dass die Besitzer solcher Fahrzeuge sehr viel Geld investieren, um überhaupt ein antikes Fahrzeug zu besitzen. Nachher wird oft das Doppelte bis 50fache investiert, um ein schönes, mechanisch einwandfreies Fahrzeug zu präsentieren. Bis dahin kann es nicht teuer genug sein. Für den Unterhalt und die Konservierung wird dann weit weniger an Zeit und Geld aufgewendet. Es braucht auch wesentlich weniger, aber doch mehr, als man schlechthin annimmt. Darum haben wir uns ernsthaft mit dieser Angelegenheit auseinandergesetzt. Unter der Voraussetzung, dass ein Fahrzeug auch mechanisch restauriert ist oder mindestens demontiert und kontrolliert wurde, lohnt es sich auf jeden Fall, diese Zeilen zu studieren.

### BETRIEB

#### a) Motor

Fahrzeuge dieser Art sind meistens "Langsamläufer und Langhuber". Fast immer haben die Motoren eine schlechte, mit Treibstoff überreicherte Verbrennung. Thermosyphonkühlung mit oder ohne Ventilator, Pumpenkühlung ebenfalls mit oder ohne Windflügel sowie zu kleine oder verkalkte Kühlsysteme sind meistens Ursache von hohen Betriebstemperaturen oder von örtlichen bzw. totalen Überhitzungen. Abgesehen von den Unannehmlichkeiten und vom Spott der Zuschauer können diese oft schwer zu beherrschenden Probleme zu kostspieligen Reparaturen oder einschneidenden Wertverminderungen führen.

Damit soll gesagt sein, dass die meisten Motoren dieser Fahrzeuge mit hohen Betriebstemperaturen und zufolge der schlechten Verbrennung an einem hohen Anfall von Verbrennungsrückständen und an einer erheblichen Ölverdünnung leiden. Die erwähnten Umstände verlangen weit grössere Kolben- und Lagerspiele als es nach heutigen Normen üblich ist. Demnach muss in diesen Motoren das Öl nicht nur kühlen und die auf sich gleitenden Flächen voneinander halten, sondern es muss auch noch dichten und geräuschkämpfend wirken. Es lohnt sich daher, ein geeignetes Motorenöl zu verwenden, geeignet sowohl in bezug auf die Viskosität, als auch in bezug auf die Qualität. Unter Viskosität verstehen wir das Fließverhalten eines Öles in Abhängigkeit der Temperatur; die Qualität sagt etwas aus über den chemischen Aufbau des Schmieröles.

Die Viskosität wird in Nummern ausgedrückt, denen die Buchstaben SAE (= Society of American Automobile Engineers) – das Symbol für genormte Viskosität – vorangestellt werden, also z.B. SAE 5W, 10W, 20W, 30, 40 und 50. Je höher die Zahl, umso dicker das Öl. Das W bei SAE 5W, SAE 10W und SAE 20W bedeutet, dass diese Viskosität auch in bezug auf Startfreudigkeit bei winterlichen, also tiefen Temperaturen geprüft wurde.

Für Veteranen-Fahrzeuge kommen die niedrigen Viskositäten praktisch überhaupt nicht in Frage. Als bewährte Regel gilt: "Schmiere nie unter der Viskosität SAE 30".

Ein- und Zweizylinder-Motoren sollten, je nach Zustand und Wirkungsgrad des Kühlsystems, mit den Viskositäten SAE 40 oder SAE 50 geschmiert werden.

Luftgekühlte Renn- und Sportmotoren sollte man immer mit einem Öl der Viskosität SAE 50 schmieren.

Für Zweitaktmotoren eignet sich die Viskosität SAE 40 bei einem Mischverhältnis von 5 – 6% am besten.

### **b) Nachfüllen.**

Zum Nachfüllen sollte nach Möglichkeit die gleiche Viskosität, die gleiche Qualität und möglichst auch die gleiche Ölmarke verwendet werden.

### **c) Ölwechsel**

Allgemein fahren die Veteranen-Motoren wenig. Da sie aber einer starken Ölverschmutzung unterworfen sind, empfiehlt es sich, das Öl häufiger zu wechseln als bei einem Motor, der täglich sein Pensum absolviert. Mindestens ein Mal im Jahr, nämlich vor der Überwinterung, sollte das Öl im Zuge der Konservierung (Einmottung) des Fahrzeuges gewechselt werden. Auf diese Weise bleiben die Motoren vor Korrosion und somit vor übermäßigem Verschleiss geschützt. Das Öl sollte nicht einfach abgelassen und weggeleert werden. Es sollte untersucht werden auf eventuelles Vorhandensein von Wasser, Schlamm, übermäßigen Verbrennungsrückständen und Metallabrieb. Zu diesem Zweck wird das Motoren-, Getriebe- oder Hinterachsöl am besten in ein sauberes Gefäss abgelassen. Der Motor braucht nicht unbedingt warm zu sein; bei Ölwechsel mit kaltem Motor lässt man einfach länger abtropfen. Das abgelassene Öl soll um einige (6-8) Stunden stehengelassen werden, damit sich die spezifisch schweren Fremdkörper absetzen können. Nach dieser Standzeit wird das Öl vorsichtig abgeschüttet und der Bodensatz auf seine Zusammensetzung und auf Wasser untersucht. Freies Wasser lässt auf eine Undichtigkeit im Kühlsystem schliessen; Schlamm und pastenähnlicher Satz lassen unterkühlten Betrieb und schlechte Motoreneinstellung vermuten. Metallabrieb weist auf Verschleiss hin. Freies Wasser oder Metallabrieb sind ernst zu nehmende Hinweise, und man sollte auf jeden Fall der Ursache für deren Vorhandensein nachgehen.

Vorausgesetzt, dass das abgelassene Öl keine Schäden anzeigt, kann die Ölwanne wieder verschlossen und neues Öl aufgefüllt werden.

### **d) Konservieren**

Bei herausgenommenen Zündkerzen, abgeschalteter Zündung und geschlossenem Benzinahn soll der Motor – nach dem vorangegangenen Ölwechsel – kräftig und lange durchgedreht werden, von Hand oder mit dem Anlasser. Vorgängig sollte in die Bohrungen der Zündkerzen und, wo zugänglich, an die Ventilschäfte BP PENETROL gespritzt werden. Das ist ein graphitiertes Naturöl mit einem Lösungsmittel als Zusatz. Das vorzügliche Kriech- und Schmiervermögen dieses Produktes behebt Stilllegungserscheinungen und verhindert deren Bildung. Das gleiche Produkt wird zum Einsprühen der Federn, Tür- und Haubenscharniere sowie der Brems- und Schaltgänge verwendet. Die Anwendung dieses Produktes ist jedermann möglich, da dieses in praktischen Aerosol-Sprühdosen auf dem Markt ist.

Nun können die Kerzen wieder eingeschraubt werden, und zwar nur von Hand, also ohne sie festzuziehen. Das Kühlwasser wird abgelassen und am Wagen an gut sichtbarer Stelle eine Etikette mit dem Vermerk "kein Kühlwasser, lose Zündkerzen" angebracht. Unter einem Tuch oder einer Plastikhülle mit Lüftungsöffnungen kann der Veteran nun sorglos überwintern. Wenn dazu noch die Reifen und wenn möglich die Federn entlastet werden, wären die Überwinterungsarbeiten perfekt.

## **WIEDERINBETRIEBNAHME**

Als erstes werden die Kerzen ausgeschraubt und in jede Kerzenöffnung wird PENETROL eingespritzt. Anschließend wird der Motor kräftig und lange durchgedreht, wie beim Konservieren. Dann Kerzen einschrauben und festziehen, Kühlwasser und Treibstoff einfüllen, Vergaser leicht überlaufen lassen, den Motor ohne Zündung durchdrehen, also ansaugen lassen, dann Zündung einschalten und anlassen. Bei Motoren, die von Hand angelassen werden, ist

darauf zu achten, dass die Andrehkurbel immer von unten nach oben gezogen wird, niemals stossen, der Motor könnte zurückschlagen und dem Kurbeldreher das Handgelenk brechen.

## **Tips / Ratschläge für Konservierung und Betrieb**

Es ist ratsam, das Treibstoffsystem vollständig zu entleeren. Treibstoff in Verbindung mit Kupfer oder Messing altert schnell, bildet lackartige Rückstände, welche später im Betrieb laufend die Düsen verstopfen.

Hat das Fahrzeug eine Lederkonuskupplung, so empfiehlt es sich, diese mit Fischtran zu behandeln. Die Wasserpumpe sollte vor dem Stilllegen mit Wasserpumpenfett durchgeschmiert werden; dasselbe sollte mit allen Fett- und Ölschmierstellen gemacht werden. Dem Kühlsystem wäre am besten gedient, wenn es bis an den Rand gefüllt bleiben könnte. Das ist möglich und auch zu empfehlen, wenn die Fahrzeuge garantiert frostsicher überwintert werden können. Ideal wäre die Verwendung von Frostschutz, und zwar in der Mischung 50 : 50 Teilen Wasser / Frostschutz. Das allerdings würde voraussetzen, dass sich das gesamte Kühlsystem in bester Ordnung befindet.

Was ist nun Frostschutz überhaupt?

Frostschutz ist doppelwertiger Alkohol (Glykol), der dem Wasser die Oberflächenspannung nimmt und es daher am Gefrieren hindert.

Es kommt oft vor, dass nach dem erstmaligen Einfüllen von Frostschutz am Kühlsystem lecke Stellen auftreten. Fälschlicherweise wird dann der Frostschutz verantwortlich gemacht. Fälschlicherweise deshalb, weil die durchlässigen Stellen schon vorher bestanden haben, das Wasser konnte aber dank seiner hohen Oberflächenspannung nur langsam durch die Poren dringen. Einmal an der der Luft ausgesetzten Oberfläche angelangt, verdunstet das Wasser sofort und ohne Rückstände zu hinterlassen. Die Frostschutzmischung dagegen dringt in die Poren ein, der Wasseranteil verdunstet und der Frostschutz mit seinen rost- und buntmetallfrass-verhindernden Zusätzen kristallisiert an Ort und Stelle. Je nach Färbung des Frostschutzes bleibt ein grüner, roter oder weisser Belag übrig und zeigt damit die undichte Stelle an.

Die Verwendung von Frostschutz bringt es auch mit sich, dass zufolge der schlechteren Wärmeleitung die allgemeine Betriebstemperatur um ca. 2 – 4 Grad Celsius ansteigt. Dafür aber steigt die Siedetemperatur der Kühlflüssigkeit ungefähr im gleichen Massstab. Im ganzen gesehen bringt die Verwendung von Frostschutz eher Vorteile. Das dürfte bewiesen sein, indem moderne Fahrzeuge von Haus aus mit einem Gefrierschutzmittel versehen sind, welches rost- und korrosionsverhindernde Inhibitoren enthält und normalerweise bis zu 2 Jahren im Kühlsystem bleibt.

Blanke Teile wollen ebenfalls gepflegt sein, den gerade sie sind es, die ein Veteranen-Fahrzeug zieren. Stahl- und Eisenteile werden von Rost und Staub befreit und mit säurefreier Vaseline oder Vaselinöl eingefettet. Messing- und Neusilberteile werden mit Vorteil mit Sigolin oder einem ähnlichen Reinigungsmittel poliert und anschliessend mit Plastikfolien abgedeckt. Auch hier ist für gute Lüftung zu sorgen. Aluminiumteile bedürfen einer ähnlichen Behandlung mit einem Mittel für Aluminium.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Zeilen einige Tips gegeben und somit etwas für den Erhalt Ihrer Fahrzeuge beigetragen zu haben.

Mit freundlichen Grüssen

BP Benzin & Petroleum AG  
Technischer Kundendienst TSB  
P. Waldner  
November 1970

Abgeschrieben und eingesandt von Daniel Eberli,  
siehe auch die Broschüre "Citroën Traction Avant, Technik und und Wartung für Anfänger"



# Treffen Region Ost

## 4. Oktober 1998

### Einladung

in der Bündner Herrschaft

Treffpunkt: 10.00 Uhr - Bad Ragaz beim Bahnhof Hotel Sandi

Kaffee und Gipfeli werden vom CLUB offeriert!

11.00 Uhr: Gemeinsame Ausfahrt unter der Führung von Hans Bollhalder.

ca. 12.00 Uhr: Eintreffen beim berühmten Brunnen zum Grillieren.  
Jede, jeder nimmt das Essen und die Getränke selber mit.

Bei starkem Regen essen wir in einem Restaurant (kleiner Fussmarsch).

ca. 14.00 Uhr: Abmarsch zur Museumsbesichtigung (Dauer: ca. 45 Min.).

Anschliessend gemeinsame Ausfahrt durch die Bündler Herrschaft nach Sargans;  
Treffpunkt: PARK HOTEL WANGS PIZOL.

Individueller Ausklang mit diversen Möglichkeiten (Minigolf, Schloss usw.).

Anmeldung bis 20. September 1998 an:  
Werner König, Bodenstrasse 7, 8623 Wetzikon.

Wir freuen uns auf zahlreiche CITROËN Drivers!

Werni König, Tel.: P 01 930 05 39 - G 01 930 05 54  
Hans Bollhalder, Tel.: P 081 783 23 89

\_\_\_\_\_ ✂ \_\_\_\_\_ ✂ \_\_\_\_\_ ✂ \_\_\_\_\_ ✂ \_\_\_\_\_ ✂ \_\_\_\_\_ ✂ \_\_\_\_\_

ANMELDUNG FÜR DAS CTAC-TREFFEN AM 4. OKTOBER 1998.

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

Anzahl Teilnehmende: Erwachsene: ..... Kinder: .....

Mittagessen bei Regenwetter:  Ja -  Nein

## KLEININSERATE

### Zu verkaufen:

---

#### **Citroën ID 19 P, 1962, beige mit rotem Dach**

gepflegter, schöner Originalzustand  
garantiert erst 74'000 km  
erste Inverkehrssetzung: 29. Dezember 1962  
Stammnummer: 147.58.926 / Typenschein 4018  
als Veteranenfahrzeug eingelöst  
Preis auf Anfrage

Werner Möschi, Grienstrasse 120, 4055 Basel  
Besichtigungstermine unter Telefon 061 301 14 58

### Zu verkaufen:

---

#### **Citroën C3, HP 5, Trèfle, 1923, rot / schwarz**

teilweise restauriert  
diverse Neuteile & Belege  
Preis ab Platz: Fr. 5'900.--

René Wäny, Bahnhofstrasse 103, 8500 Frauenfeld  
Tel.: 052 721 63 73

### Zu verkaufen:

---

Ich baue meine 11CV BL auf 12 Volt um und verkaufe deshalb meine im letzten Herbst voreilig erstandene

#### **6 Volt Batterie Marke Fortis**

Verkaufspreis: ½ NP, also ca. Fr. 135.--

Joe Itin, Kaltbrunn; Tel.: 055 283 41 01

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

## Adressänderung

Name .....

Vorname .....

PLZ/Ort .....

Geburtstag..... / ..... / .....

Gültig ab: .....

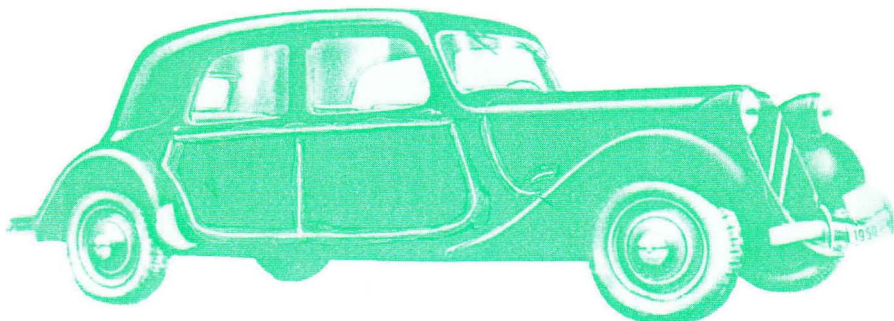
Vorname Partner.....

Adresse.....

Tel (P):..... / .....

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 Partner.....

Adresse.....

Tel (P):..... / .....

Vorname.....

Geburtstag..... / ..... / .....

PLZ/Ort.....

Tel (G): ..... / .....

PP  
8058 Zürich

PP/Journal  
CH-8058 Zürich

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



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