

# CITROËN

*"Traction Avant"*

# CLUB



# CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 304, CH-8053 Zürich  
Postcheck 80-18535, Telefon 01/55 3811

Die Club-Mitteilungen erscheinen 3 bis 4 mal jährlich. Auflage 280.  
Copyright, Nachdruck nur mit Quellenangabe.  
Die Club-Nachrichtenblätter erscheinen nach Bedarf.

Preis Einzelheft: Mitgl. 3.- +Vers.  
N.Mitgl. 7.- +Vers.

## Organisationsplan 1979

CITAC Präsident Dieter Ackerknecht Witikonerstr.337 8053 <u>Zürich</u> T. 01/ 553811	Vize Präsident Jakob Willimann Schulhausweg 49 4911 <u>Reiswil</u> T. 063/ 89346	Kassier Edda Brunner Johannisbergstr.6a 8645 <u>Jona</u> T. 055/ 282858	Aktuar Flemming Gubler Kirchstr.18 8810 <u>Horgen</u> T. 01/ 7255344
--	--	---	--

Region 1 (TG,SH,SG,AR,AI,GR,)	Region 2 (GL,UR, TI, SZ, ZG, ZH, AG,)	Region 3 (LU, BE, SO, BS, BL, OW, NW)
Vorstand	Vorstand	Vorstand
Kuno Soppelsa Alpstr.9 8280 <u>Kreuzlingen</u> T. 072/722696	Christian Heussi Federiblick 8865 <u>Bilten</u> T. 058/371729	Albert Schorta Löhrstr.2 4552 <u>Derendingen</u> T. 065/423283
Max Güttinger Dorfstr.20 8211 <u>Opfertshofen</u> T. 053/66152	Adrian Pretto Stegstr.3 8820 <u>Wädenswil</u> T. 01/7804017	Jakob Willimann Schulhausweg 49 4911 <u>Reiswil</u> T. 063/89346
John P. Günter Mühlental 53 8200 <u>Schaffhausen</u> T. 053/53444	Robert Rogenmoser Büelstr.4 8307 <u>Tagelswangen</u> T. 01/8365534	Urs Witmer Zinggstr.24 3007 <u>Bern</u> T. 031/450893

## Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Garage Christian Schelbli Grenzstr. 7 8580 <u>Amriswil</u> T. 071/ 674542 G	Garage Christian Heussi Federiblick 8865 <u>Bilten</u> T. 058/ 371729 P 058/ 372266	Garage Max Caironi Hauptstrasse 5024 <u>Küttigen</u> T. 064 372050 G 372194 P
Ersatzteillager Hansrudolf Soller 9320 <u>Frasnacht</u> T. 071/ 465293 P	Garage Heinz Schütz Rigistr. 36 8712 <u>Stäfa</u> T. 052/327219 P	Div.Ersatzteile Werner Amport Metzgergasse 21 3400 <u>Burgdorf</u> T. 034/ 224959

## Zeitungsredaktion, Inserate, PR und Literatur-Kommission

Dieter Ackerknecht Witikonerstr.337 8053 <u>Zürich</u> T. 01/ 553811	Armin Frick Püntstr.2 8810 <u>Horgen</u> T. 01/ 7257318 7251016	Flemming Gubler Kirchstr.18 8810 <u>Horgen</u> T. 01/ 7255344	Edi Guggenheim Streulistr.12 8032 <u>Zürich</u> T. 01/ 692264
---	---	--	--

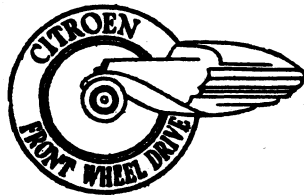
\*\*\*\*\*  
Redaktionsschluss der nächsten Zeitungsausgabe : 28.Februar 1980





*We're sorry, too...*

but, meantime, we  
wish all motorists a  
Merry Xmas and  
hope the New Year  
will bring better home  
deliveries of



# CITROEN

Werte Traction-Freunde,

Fast wäre ich versucht, einfach auf das Vorwort der letztjährigen Weihnachtsnummer zu verweisen - oder dieses sogar mit kleinen Modifikationen abzuschreiben - wer würde es merken ? ?

Zuerst gilt es wiederum, den Dank an die Vorstände bzw an alle treuen und aktiven Tractionisten auszusprechen, die mithelfen das Clubleben und ganz speziell die Treffen zu einem guten Gelingen zu bringen - dabei sind die Betreuer der Zeitung und der Kasse nicht zu vergessen!

TREFFEN : Es ist ein erfolgreiches "Treffen-Jahr" gewesen. Die vielen Berichte sind Zeuge dieser Anlässe - ebenfalls die Zeitungsausschnitte. Es würde uns ganz besonders freuen, wenn wir vermehrt unaufgefordert Berichte unserer Mitglieder vom Besuch auswärtiger Treffen veröffentlichen könnten. Soweit uns bekannt ist, hatten wir Vertreter des CTAC am Treffen in Eindhoven, Holland; in Kärnten, am Wörthersee und in Mülhausen, Elsass.

MITGLIEDSCHAFT : Die Anzahl von mehr als 140 Mitglieder erhöht unsere Verwaltungsarbeit nunmehr beträchtlich. Daher die dringende Bitte, den Mitgliederbeitrag 80 von Fr.30.- bis zum 28.Feb.1980 pünktlich einzuzahlen. Bei verspäteter Zahlung und erster Mahnung beträgt er Fr.35.-. Bei einer zweiten Mahnung kostet die Mitgliedschaft Fr.50.- . Allenfalls behalten wir uns vor, die Lieferung der Zeitung etc. einzustellen. Besten Dank für Ihr Verständnis !

ZEITUNG : Erneut sei darauf aufmerksam gemacht, dass Artikel, Berichte, Mitteilungen sowie Inserate herzlich willkommen sind.

Noch eine Bemerkung zur ZAHLUNGSMORAL: Leider gibt es auch bei unserem Club vereinzelt schlechte Zahler. Wir werden uns erlauben Mahnungszuschläge zu erheben - doch wir wollen wenn möglich keinen Nachnahmeverband einführen !! (Bei Posters, Klebern, Teilen etc.)

Hiermit möchten wir die besten Wünsche für frohe Festtage und ein glückliches 1980 entbieten und auf viele sorglose Traction-Fahrten hoffen.

Zürich, im November 1979

*Artes Ammann*

# VERANSTALTUNGEN

\*\*\*\*\*

## TREFFEN CTAC 1980 :

18.Mai           Region II  
 39.Juni          Region III  
 21.September   Region I (mit GV)

### Schweizer Motor-Veteranen-Club

8021 ZÜRICH POSTFACH 886

#### Dem Schweizer Motor-Veteranen-Club gemeldete Termine 1980

23.	Februar	Generalversammlung, Verkehrshaus Luzern	SMVC
12. evtl. 19.	April	Fahrübungskurse VSVZ Veltheim	SMVC/Sport
12.	"	Assemblée Général et Soirée	VCCSR/Valais
26.	"	Flohmarkt, Hotel Wallberg, Volketswil	SMVC
3. - 4.	Mai	Spring 80-Convention Schwarzwald	Corvette-Club
4.	"	Traditionelle Anfahrt	SMVC/Mittelland
4.	"	Sortie de Printemps, Reg. Génèvoise	VCCSR/Génève
9./10./11.	"	DAVC Lörrach	DAVC
15. - 18.	"	Clubreise nach München	SMVC
18.	"	Frühjahrestreffen Halbinsel Au	RR Enth's Club
31. 5. - 1. 6.	"	Ostschweizer Sommerfahrt	SMVC/Ostschweiz
1.	Juni	Frühjahrestreffen Rootes-Club	Rootes-Club
6./7./8.	"	Rallye Neuchâtel-Besançon-Neuchâtel	VCCSR/Neuchâtel
14. - 15.	"	Rallye Lenk, Oldtimer-Club Bern	OC Bern
21. - 22.	"	Ausfahrt Mercedes-Benz-Veteran-Club	M B V C
24. - 29.	"	4. Alpenfahrt, FIVA - A - Rallye	SMVC
5. - 6.	Juli	SCCI-Waterski Weekend - Zugersee	Corvette-Club
27.	"	Pic-Nic	SMVC/Nordwest
1.	August	1. August-Fahrt, Ford-Club Switzerland	Ford-Club
29.	"	SMVC-Rallye Zürich	SMVC/Zürich
7.	September	Treffen Freunde nostalgischer Autos	F H A
13. - 14.	"	Raduno Ticino	Ticino
13. - 14.	"	Rencontre Franco-Suisse au Rallye du Beaujolais	Petroleuses Beaujolais/VCCSR
4.	Oktober	Drag-Race-CH/ACS	Corvette-Club
4. - 5.	"	Nostalgie Weekend Dijon	Sport
5.	"	Herbstfahrt SMVC	Zentralschweiz
5.	"	Sortie Valaisanne, Martigny	VCCSR/Valais
12.	"	Paesse-Trip 80 SCCI	Corvette-Club
6.	Dezember	SMVC-Ball. Hotel Wallberg, Volketswil	SMVC/Zürich

Zürich. 31. Oktober 1979

Tü

C T A C - Herbst - T R E F F E N vom 23.9.79

\*\*\*\*\*

Beim diesjährigen Herbst-Treffen versammelten sich rund 25 Traction-Fans mit ihren Fahrzeugen auf dem Flugplatz Birrfeld(AG). Hier gab es viel Interessantes zu sehen. Die alten Flugzeuge wurden sehr bestaunt und bewundert. Wäre der Wettergott gut gelaunt gewesen, hätte sicher der eine oder andere einen kurzen Rundflug mitgemacht.

Um 11.30 Uhr setzte sich die Traction-Kolonne Richtung Nassenwil in Bewegung. Angeführt von Röbi Roggenmoser führen wir zu unserem Clubmitglied Hans Mantel ins Restaurant Mühlehalde, Nassenwil, wo uns ein währschaftes Mittagessen serviert wurde.

Am Sonntagnachmittag gab es während der Generalversammlung, geleitet von Dieter Ackerknecht, noch rege Diskussionen. Gegen 17.00 Uhr wurde dann Schluss gemacht und die Clubmitglieder begaben sich auf die Heimreise.

Für das gut gelungene Herbst-Treffen war Röbi Roggenmoser verantwortlich, dem wir an dieser Stelle herzlich danken möchten.

Der Berichterstatter

Fredy Aegerter

(Wir danken auch Fredy für seine Hilfe, die Red.)

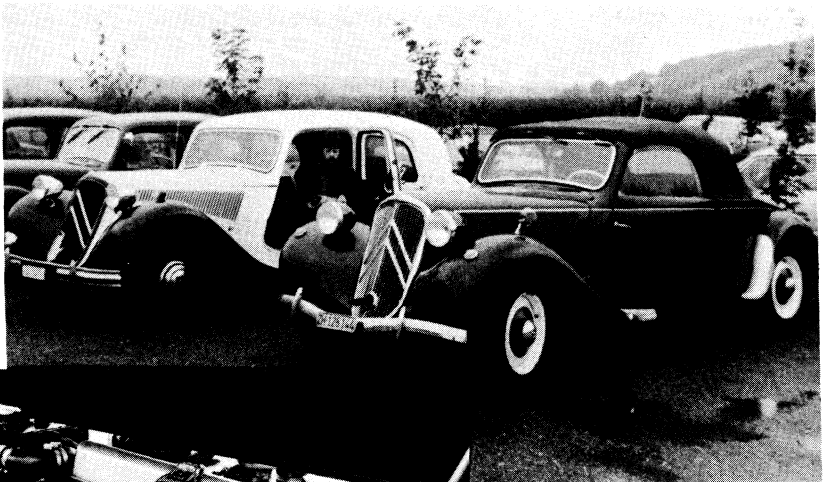
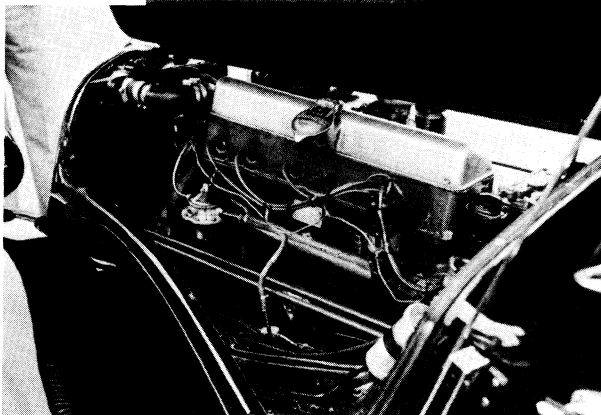


Foto:Lis Frey



Wer kennt diesen Motor ?

Foto:M.Oesterle

Badener Tagblatt Dienstag, 25. September 1979

Treffen des Citroën Traktion Avant Club der Deutschschweiz:

## Ein Liebhaberauto für das schmalere Portemonnaie

Am Sonntagvormittag versammelten sich auf dem Flugplatz Birrfeld zum dritten Treffen des Jahres die Liebhaber eines Autos, das wohl vielen noch gut bekannt ist, aber doch schon zu den Raritäten gehört: gegen dreissig Stück der von 1934-37 fabrizierten Citroën mit der unverwechselbaren Frontpartie und den zwei umgekehrten V auf dem Kühlergitter standen um zehn Uhr in Reih und Glied zur Bewunderung bereit.

Citroën Traktion Avant Club — das ist für Laien ein etwas komplizierter und auf Anhieb kaum definierbarer Name. Da braucht man schon einen Kenner und der erklärt dann stolz, dass ja Citroën als Pionier des Vorderradantriebes in die Autogesichte einging und das «Traktion Avant» sich eben auf diese Art der Kraftübertragung bezieht.

### 120 sind noch oder wieder fahrtüchtig

120 aktive Mitglieder zählt der Club in der deutschen Schweiz und dies entspricht auch ungefähr der Zahl der Autos. 20 bis 30 Autos sind im Moment noch in Revision. Dabei sind Leute aus allen Bevölkerungsschichten, denn, so meint einer der Fans, «dieser Wagen ist ein Liebhaberobjekt, das sich auch jemand mit einer kleineren Geldbörse leisten kann.» Immerhin kostet ein fahrtüchtiger 6-Zylinder-Citroën oder auch eines der rassisten Cabriolets mit dem sogenannten Schwiegermutterstuhl im Kofferraum 25 000 bis 30 000 Franken. Aber eben: fahrtüchtig ist ein inhaltschweres Stichwort. Die meisten der Clubmitglieder kaufen nämlich ihr Traumauto nicht einfach renoviert, sondern irgendwo in der Schweiz oder heute hauptsächlich in Frankreich als Beinahe-Abbruchobjekt. Mit ebensoviel Liebe wie Sorgfalt und Fachkenntnis — wobei selbstverständlich die Spezialisten dem Anfänger mit Rat und Tat zur Seite stehen — wird dann das Wrack in Arbeitsstunden, die nicht gezählt werden dürfen, wieder flott gemacht. Das heisst, vom Chassis bis zur Karosserie wird alles so quasi auf Hochglanz gebracht. Selbst der weibliche Teil der besitzenden Familie bekommt mit dem Nähen der Sitzüberzüge, der Türverkleidungen und des Himmels, alles comme il faut in Velours, sein Teil am Hobby zu tun. Alles in allem wirklich eine Liebhaberei, die Mann, Kind und Kegel in

Anspruch nimmt und somit auch allen dient. Fährt man denn später stolz über Land, findet sogar noch der Vierbeiner genügend Platz: Citroën plante seine Modelle so grosszügig, dass selbst ein Bernhardiner zwischen Vorder- und Rücksitzen eine bequeme Lagerstatt findet.

### Die Qual der Auswahl


Natürlich ist Citroën nicht einfach Citroën. Das Auto, das immerhin 23 Jahre sozusagen unverändert in Mode blieb, zu den Klassikern in dieser Fabrikationsbranche zu zählen ist, gab es einmal in den verschiedensten Normausführungen. Da ist das Coupé und das Cabriolet zu haben, eine Limousine «Familial» für acht Personen und längst vor dem Zeitalter der Kombis bereits eine Version «Commercial» mit einem extra weit aufklappbaren Kofferdeckel. Man kennt den Typ «Légère» und natürlich auch den «Large» als Gegenstück, Motoren mit vier und solche mit sechs Zylindern und was der Spezifikationen mehr sind. Dazu kamen die Sonderanfertigungen, bei denen man auch heute noch überraschende Funde machen kann. Charlie Chaplin fuhr beispielsweise eine Version mit speziell starken Stossstangen in Amerika; sein kleiner Franzose sollte gegenüber den protzigen Amerikanern auf der Strasse nicht im Nachteil sein. Dieser Wagen gehört heute einem Mitglied des weischen Clubs und soll immer noch wie neu aussehen. Allerdings taten dies auch alle, die sich am Sonntag Steidlehen gaben und zeugten von der Sorgfalt der Besitzer. Schade, dass sie mit ihrem glänzenden Aussenen und dem ebensolchen Innern unter einem grauen Himmel standen. Diese Tatsache winkte sich aber nur auf den Zustrom fremder Bewunderer, nicht aber auf die Fachsimpeleien unter den Mitgliedern aus.

### Anlässe in der Schweiz und im Ausland


Nach der Besichtigung des Flugplatzes fuhr die Citroënkolonnie Richtung Nassenwil zum Mittagessen. Im übrigen sind die drei jährlichen Treffen nicht die einzigen Aktivitäten: wer Lust, Laune und Zeit hat, pflegt natürlich auch den Kontakt zum Club in der Westschweiz und mit solchen in Nachbarländern, vor allem in Frankreich. Dicke Erinnerungs-Alben mit farbenprächtigen Bildern sind bereits Zeugen dafür.

Das "Traction-Menu"

\*\*\*\*\*



*Nassenwil 23.9.79*  
**menu**



*Gerstensuppe*  
*Schweinsbraten geieert*  
*Gemüse*  
*Savoyarde-Kartoffeln*  
*Fruchtsalat Rahm*

*Maccaroni auf lauf m.*  
*Schinken*  
*Gem. Salat.*  
*Fruchtsalat Rahm.*

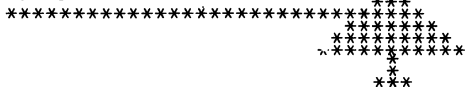
*Citroën Treffern Herbst, 1979*  
*Rest. Mühlehalde*  
*8155 Nassenwil*  
*H. Mantel*

**ROBERT GILLIARD S.A.**  
Propriétaires éleveurs à Sion



Citroën zum Treten,  
Länge 1m, Breite 50cm  
79.90

Das Neueste !!!



Problemloser Traction Ersatz ?

Tractions für die ganze Familie ?

bei "VILAN" oder Kaufhaus Keller-Ullmann  
(Pfäffikon Seedamm-Center oder Rapperswil,  
Lachen, Wattwil) etc.



Protokoll GV CTAC vom 23.9.1979 in Nassenwil

---

1. Das Protokoll 1978 wird genehmigt von 21 anwesenden Mitgliedern.

2. Wahlen :

John Günter ersetzt den zurücktretenden H. Riehli im Vorstand Region 1. F. Gubler folgt E. Guggenheim als Aktuar. Im übrigen wurden die Vorstandsmitglieder und der Präsident für ein weiteres Jahr bestätigt.

3. Die Jahresrechnung 1978 wird genehmigt.

Clubrechnung

Saldo per 30.9.1978	Fr. 2,828.95	
Mitgliederbeträge	Fr. 4,570.--	
Vgt. für Inserate	Fr. 648.--	
Vgt. für Kleber, Abziehbilder etc.	Fr. 562.--	
Spenden	Fr. 65.--	
Konto- u. Posttaxen, Tel. etc.		Fr. 656.45
Zeitungen, Drucksachen etc.		Fr. 2,840.--
Spesen für Treffen		Fr. 314.20
	<hr/>	<hr/>
	Fr. 8,673.95	Fr. 3,810.65
	=====	=====
Einnahmen	Fr. 8,673.95	
Ausgaben	Fr. 3,810.65	
	<hr/>	
Saldo per 30.9.1979	Fr. 4,863.30	
Spendenkasse	Fr. 104.--	
	<hr/>	
Clubvermögen per 30.9.1979	Fr. 4,967.30	
	=====	
	<i>Adla Brunel</i>	

4. Der Jahresbeitrag von Fr. 30.-- wird beibehalten (nach 1. Mahnung Fr. 35.--, nach 2. Fr. 50.--)

5. Treffen 1980 :  
Region II : 18. Mai 1980  
Region III : 29. Juni  
Region I : 21. September (mit GV 1980)  
(FNA - Freunde nostalgischer Autos : 7.9.80)

6. Internationales Treffen Pfingsten 1981 organisiert durch den CTAC.

Nach eingehender Diskussion wird u.a. auf Vorschlag des Club Citroen 34-57 Suisse beschlossen, diesmal ein internationales Treffen vom CTAC aus zu organisieren, bzw. ins Auge zu fassen. Mit Armin Frick als Leiter haben sich folgende Herren zur Mithilfe bereit erklärt : H. Anliker, Daniel Eberli, Chr. Schelbli, und Max Güttinger. Sie werden versuchen bis zur nächsten GV die Standortwahl zu treffen sowie einen Grobplan aufzustellen. Für die definitive Vorbereitung und Durchführung eines solchen Treffens werden wir natürlich noch zahlreiche weitere Helfer benötigen. Schon heute ist der Vorstand dankbar für jeden Tip.

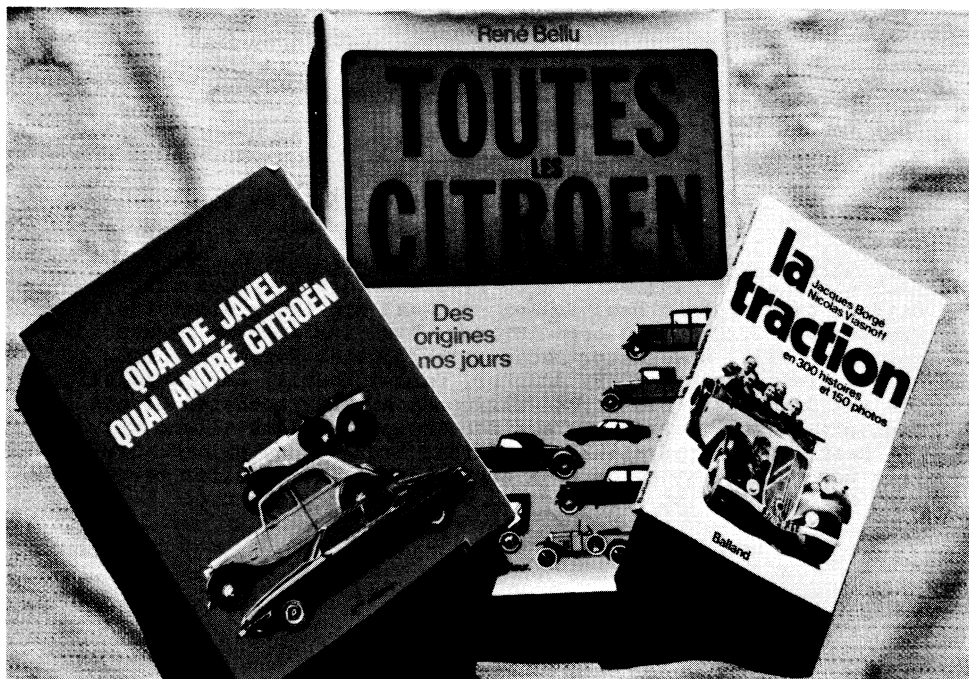
✓

7. Die Statuten wurden in einigen Punkten an die tatsächlichen Gegebenheiten angepasst, die neue Fassung soll in einem der nächsten Mitteilungsblätter erscheinen.
8. Vorteil Mitgliedschaft in Bezug auf Ersatzteile und Reparaturen von CTAC-Garagisten. Dies war der einzige Punkt der diesjährigen, speditiv geführten GV, bei dem keine Einigung erzielt werden konnte.

Anwesende Clubmitglieder bestätigten, dass sie dank der Adressliste auf der 2. Seite der Clubzeitung an einen der aufgeführten Garagisten gelangten um ein Ersatzteil zu erhalten oder eine Reparatur ausführen zu lassen. Ebenfalls werden diese Adressen oft von Lesern unserer Zeitung (Nichtmitgliedern, Interessenten) berücksichtigt. Der Clubvorstand ist daher überzeugt, dass die erwähnten Garagisten gegenüber den "Unbekannten" eindeutig einen gewissen "Kundenvorteil" genießen und dafür den Adresseintrag mit einem bescheidenen Entgelt honorieren (ganzjährig Fr. 30.--) dürften. Ein anderer Vorschlag ging dahin, dass die CTAC-Garagisten den Clubmitgliedern einen Rabatt gewähren sollten und dass evtl. Nichtclubmitglieder den Garagisten für die Ersatzteile einen kleinen Zuschlag bezahlen müssten. Dann wäre dem Club wie auch dem Garagisten gedient. Die Garagisten wurden gebeten, bis zur nächsten GV eine gemeinsame Regelung zu finden.

F. Gubler

\*\*\*\*\*



## Gedanken zur GV

Es zwingt sich eigentlich der gedanke auf was traction besitzer veranlassen kann in unseren club einzutreten: Die clubzeitung? Oder die treffen? Am wahrscheinlichsten ersteres. Ueber die geplanten treffen wird man in der "Automobil Revue" orientiert, für den club eine sicher nicht zu unterschätzende reklame, dann fährt man hin, sieht sich die schwarzen dinger an und dann hat es sich. Mancher ist dann auch noch schockiert das es von seiner rarität so einen haufen gibt. Wenn man kein "angefressener" ist also kaum ein grund zum mitglied werden. Bleibt noch die zeitung: Ab und zu ist da ja ein guter artikel oder nützlicher hinweis drin; aber wie lange bleibt das so? Wer garantiert ein regelmässiges, viermaliges erscheinen pro jahr? Es ist also nicht so einfach jemanden davon zu überzeugen das eine mitgliedschaft für seinen traction von vorteil ist, ausser man ist der typ vertreter der einem eskimo noch einen kühlschrank verkauft.

Dieses thema war etwas wie der rote faden der ariadne, es zog sich untergründig durch die ganze GV.

Am meisten blah blah brachte das thema ersatzteile, denn jemand fand es zuviel das die ersatzteil lieferranten und garagisten die in jeder zeitung auf umschlagseite 2 stehen für diese werbung 30.- fr. im jahr bezahlen. Jemand rügte dann auch die bekanntgabe von e.teillieferanten, Depanote etc., in der zeitung. Ffragt sich nur was die zeitung soll und wofür der club existiert. Wenn man sich schon einer vereinigung von gleichgesinnten anschliesst, so ist doch die bekanntgabe solcher adressen selbstverständlich. Jemand gab dann am peisbeispiel eines blinkerdeckels bekannt, dass, wenn man alles einrechnet, dieser in der Schweiz auch preisgünstig erhältlich ist. Nun, bei Depanote kostet ein axo ca. 7.- sfr., was muss alles eingerechnet werden um sich folgende begebenheit zu erklären? Einer verkaufte einem einen axo für 20.- fr., verlangte zugleich dass der ihn nicht unter 40.- fr. weiter verkauft - sehr preisgünstig. Die kamen wahrscheinlich per flugpost extrakurs.

Um den mitgliedern und evt. interessenten ein bleiben, resp. beitreten schmackhaft zu machen fand man natürlich eine lösung. Die garagisten im club sollen sich untereinander absprechen das den clubmitgliedern ein besserer service geboten wird. Telephonische anfragen werden bei mitgliedern ausführlicher behandelt als bei nichtmitgliedern. Die e.teile werden den mitgliedern mit 10% rabatt verkauft. Damit der garagist keinen finanziellen verlust hat zahlen nichtmitglieder 10% mehr, damit diese eher bereit sind dem club beizutreten. Das sieht dann so aus: Zuerst wird mal alles 10% teurer, dann bekommt man als mitglied 10% rabatt - so einen bockmist soll man auch noch unterstützen. Ich kann mir beim besten willen auch nicht vorstellen das ein garagist seinen kunden sagt: Jetzt ist alles 10% teurer - tretet in den CTAC ein dann habt ihr 10% rabatt. Oder am telephon: Da müssen sie nur die schraube anziehen - wenn sie CTAC mitglied sind sage ich ihnen auch noch welche. Ein mir bekannter traction reperateur sagt dass er über 30 kunden in seiner kartei hat, wovon 3 !! im club sind.

Auf lange sicht hinaus wird wohl ein clubeigener e.teilservice notwendig sein. Dieser muss keinesfalls konkurrenzierend zu den garagisten sein, denn niemand kann garantieren das er immer jedes teil zur verfügung hat, dafür ist der bedarf und das notwendige kapital zu gross. Bei einer sinnvollen aufteilung ist die zusammenarbeit gewiss fruchttragend, denn wenn man sich nur bei bestimmten teilegruppen um die beschaffung kümmern muss ist das logischerweise einfacher zu handhaben. Wenn zudem jeweils von der anderen gruppe der

bedarf bekannt ist kann in grösseren mengen eingekauft, bestellt oder hergestellt werden, das es so finanziell interessanter ist sollte eigentlich einleuchtend sein. Viele teile werden heute bereits von ausländischen clubs hergestellt, von den holländern z.b. unter anderem pignon und tellerrad incl. satelliten und planetenrädern. Der offizielle verkaufspreis ist heute ca. 750.- fr., hätte man sich von anfang an an der produktion beteiligt wären die dinger zum selbstkostenpreis geliefert worden. Das die holländer die dinger jetzt mit gewinn verkaufen ist ganz normal, wer sie jetzt dort einkauft gibt sie auch mit gewinn weiter, man rechne. Das nur so als beispiel. Mit einer kooperationsbereitschaft kann heute ein traction billig unterhalten werden, jedenfalls kommt er nicht teurer zu stehen als ein anderes auto, was ja meistens die furcht bei den "oldtimer" besitzer oder interessanten ist. Somit kann er dann auch als alltagswagen gebraucht werden, ohne die furcht bei einem defekt endlos lange auf teile warten zu müssen oder dann nur gebrauchtware zu erhalten. [Das ist meines erachtens der sinn und die zukunftsaufgabe unseres clubs.

Die finanzierung eines clubs-ersatzteil-lagers könnte ich mir folgendermassen vorstellen: Jedes mitglied zahlt 100.- fr. in den e.teilfond, heute ca. 145 mtgl. macht im idealfall bereits 14500.- fr., ohne zusätzliche spenden. Dazu jährlich einen wiederkehrenden betrag, zugleich erhält jeder wertgutscheine die beim einkauf angerechnet werden. Bei einkaufs- oder anfertigungs aktionen wird ein aufruf erlassen, diejenigen wo sich finanziell daran beteiligen erhalten einen vorteil, einkaufsrabatt oder selbstkostenpreis. Die übrigen bezahlen den preis der nach kaufmännischen überlegungen notwendig ist. Der jahresbeitrag wird auf 50.- fr. angehoben, neu eintretende zahlen eine eintritts gebühr, 100 - 150.- fr., das darum damit keiner auf die idee kommt einzutreten, teile zu kaufen und wieder zu verschwinden. Bei längerem auslandaufenthalt kann die mitgliedschaft sistiert werden, natürlich muss bei diesem system zwischen aktiv und passiv mitglied unterschieden werden.

Das ganze ist kein universal rezept, es soll nur als gedanken grundlage dienen.

Zur finanziellen unterstützung würden auch inserate von gewerbetreibenden mitgliedern beitragen. Man kommt sich lausig vor wenn man an fremden türen inserate erbettelt und feststellen muss das aus eigenen reihen praktisch nichts kommt. Was das für die clubkasse bringt und nützt ist aus der jahresabrechnung ersichtlich. In der welschen clubzeitung z.b. hat es immer etliche gewerbetreibende mitglieder die auf ihr angebot aufmerksam machen. Jemand meinte da die seien auch in einer engeren region zusammen, treffen sich regelmässig, kurz etwas wie eine familie. Ich würde es begrüssen wenn bei uns die höcks wieder zustande kämen, die organisation liegt bei den regional vorständen, die durchführung indessen bei den mitgliedern. Aber wenn es nicht einmal in so kleinem rahmen zu einer zusammenarbeit kommt, kann ich mir nicht vorstellen das z.b. das mit dem e.teilservice durchführbar ist. Oder ist etwas nur durchführbar wenn es geld kostet und kein persönliches engagement notwendig ist? Fragt sich nur wer dann etwas macht. Bei persönlichen gesprächen rufte schon mancher über dies und jenes aus, mehrheitlich konzentrierte es sich auf einen punkt im e.teilsektor. Es ist schade das dann diese leute nicht an die GV kommen und sich kundtun oder ihre meinung wenigstens in der clubzeitung bekanntgeben.

Manch einer fragt sich sicher warum hat der das nicht alles an der

GV erzählt. Das hätte bestimmt krach und eine endlose diskussion ergebe und herausgeschaut hätte wahrscheinlich nichts. Jetzt ist der kreis der erreichten um ein wesentliches grösser, man hat zeit um sich darüber seine gedanken zu machen und an der nächsten GV mit vorschlägen aufzufahren. Es braucht aber nicht unbedingt so lange gewartet zu werden, es besteht die möglichkeit dies schon vorher in der clubzeitung zu tun. Oft höre ich am telephon: "Ich bin mitglied ihres club". Ist es mein club? Ich denke es ist unser club!

Armin Frick

\*\*\*\*\*

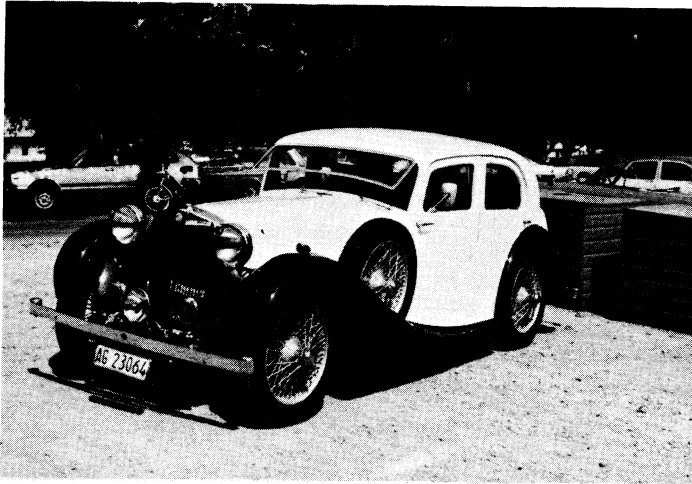
### Literatur

- Ersatzteilkatalog für légère und large, dieses nützliche hilfsmittel bei der reperatur, restauration und ersatzteilsuche kostet ca. 35.- fr., bestellungen an: Armin Frick, Püntstr. 2, 8810 Horgen, Tel.: 01/ 725 10 16 od. 725 73 18.
- "La Croisière Jaune Citroën" von Fabiën Sabatés. Die gelbe karawanne von Citroën startete am 4. april 1931 zur durchquerung des asiatischen kontinents und legte dabei 12.115 km. zurück. Diese interessante berichterstattung in französisch umfasst 152 seiten, 250 fotos und kostet 125.- FF. Erhältlich bei: Editions Baschet, 13, rue Saint-Georges, F - 75009 Paris.
- Die nächste ausgabe von "Traction Avant" vom "Club de la Traction Universelle" ist eine spezialnummer über die T.A. cabriolets. Interessenten wenden sich an unser postfach.
- "Genealogie", dieses, zum 60 jährigen jubiläum, von Citroën herausgegebene buch enthält alle typen von 1919 ( typ A ) bis 1974 ( GS Birotor ). Jedes fahrzeug ist farbig abgebildet und mit einer technischen beschreibung in französisch und englisch versehen. Das buch hat querformat, 17,5 x 28 cm, und umfasst 137 seiten. Leider ist es im moment vergriffen, eine neuauflage ist jedoch vorgesehen. Wer sich ein exemplar sichern will wende sich an unser postfach damit wir die nötige anzahl für unseren club reservieren lassen können.
- "Faltprospekt 15/6", auf 8 seiten werden die modelle von 1939-1956 in wort und bild vorgestellt. Alle technische daten und manches mehr, so auch zwei abb. des mysteriösen typ "22". Erhältlich bei: Citroën Suisse, adr. s. unten.
- "Die Tragödie André Citroën", eine sehr interessante chronik von H. Müller über das bewegte leben von André Citroën. Deutscher text, viele abb., 48 seiten. Erhältlich bei: Citroën Suisse, Service Presse et Relation Publiques, 27 Route des Acacias, 1211 Genève 24.

af



FOTO-NACHLESE



FNA, Alpnach  
2.9.79

Oesterle



Oesterle

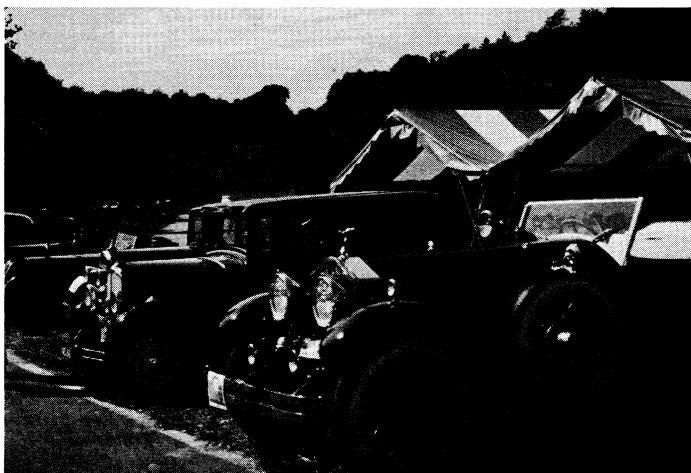


ack

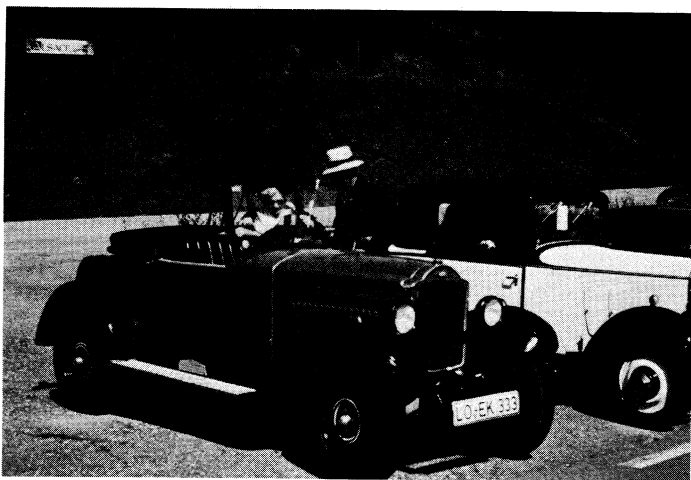
ack



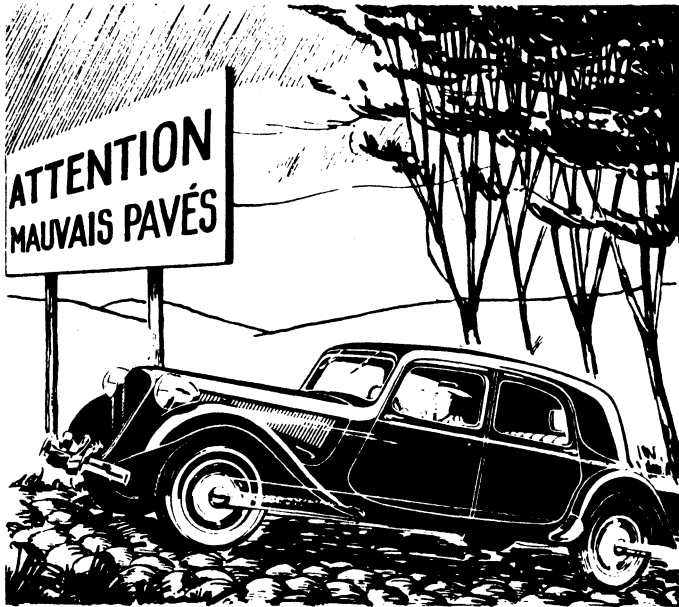
Internationales  
Treffen  
Mülhausen  
16.9.79



ack



ack



*Peu importe !*

votre

*Traction Avant*  
**CITROËN**

est bien suspendue

grâce aux

**ROUES AVANT INDÉPENDANTES**

aux

**BARRES DE TORSION**

et aux

**AMORTISSEURS HYDRAULIQUES**

DEMANDEZ UN ESSAI GRATUIT

Vorbemerkung: Anzeigen bitte druckfertig liefern, sonst muss ein Zuschlag verrechnet werden !

- Unter der Rubrik "Kleininserate" können Mitglieder des CTAC und befreundete Clubs im Gegenrecht Kaufgesuche, Angebote, Tauschgesuche, Mitteilungen und diverse weitere Kleinigkeiten gratis abdrucken lassen. Es werden nur maschinengeschriebene Texte berücksichtigt.(Format A 4, evtl. A 5)
- Unter der Rubrik "Inserate" werden Anzeigen gegen einen Unkostenbeitrag von Fr.60.- pro ganze Seite abgedruckt, die gewerblichen Charakter aufweisen. Inserate können 1/1, 1/2 oder 1/3 Seite gross sein; sie kosten entsprechend ihrer Grösse Fr.60.-, Fr.30.- bzw. Fr.20.-. Für photographische Repros muss ein Zuschlag von Fr.10.- erhoben werden.

Inserate und Kleininserate sind an unsere Club-Adresse zu senden.

\*\*\*\*\*

Ersatzteile

Viele neu u. gebrauchttteile, z.b. neue ller motoren DM 3200.- oder 15er DM 4200.- sind erhältlich bei:  
Borgmann und Meyer-Spelbrink, **Sextrostr**, 1, D - 3 Hannover,  
Tel. 0049 511 - 809 28 50 / 80 41 42.

\*\*\*\*\*

Zu verkaufen:

Spezial-werkzeug für den ller: 1 oberer schwungarmabzieher und einer für unten, 1 bremstrommelabzieher, 1 abzieher für das innere und äussere radlager (nicht kompl.), 1 universal bremstrommelabzieher. A. Frick, Püntstr. 2, 8810 Horgen, tel. 01/725 73 18 od. 725 10 16.

Zu verkaufen:

türdichtungen 30.-, frontscheibengummi 28.-, gummianschlüsse für das heizungsrohr, satz 28.-, halterungskabel den flachen kofferdeckel 15.-, kofferdeckeldichtung für "kofferli" 25.-, klammern dazu 16.-, ller zündverteiler 80.-, gumming tankstutzen 10.-, gummimanschette antriebswelle 23.-, tachometerwelle 30.-, brems- u. kupplungspedal gummi paar 16.-, kühlwasserschläuche stk. 13.50, axo blinkerkappen stk. 10.-, gummi für hintere stossstangenhalterung paar 20.-, gummi für scheibenwischerwelle paar 1.50, ller ersatzteilkataloge 35.-, schutzdichtungen für unter die türrosetten, lampensockel etc. sollten bei keiner restauration fehlen, schützt den lack vor druckschäden und verhindert das eindringen von wasser, satz pro auto 30.-.

Suche: Pilotfelgen 185x400.

Armin Frick, Püntstr. 2, 8810 Horgen, Tel. 01/725 73 18 / 725 10 16

\*\*\*\*\*

Das zylinderschleifwerk G. Müller in **Richterswil** hat sich entschlossen sein ganzseitiges inserat auch 1980 weiterlaufen zu lassen. Herzlichen dank!

\*\*\*\*\*

# Svenska B11-Klubbens

## Reservdelskonto ek.för.

Citroen T. A. Club  
Postfach 304  
8053 Zürich

Varberg 1979. 09. 05

Dear friends,

We can offer you new products from our club.

Following parts are for sale:

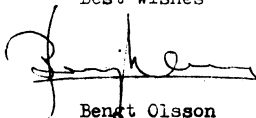
Bague conique de B. V. 452 395	page 306	price	25. -	skr
Ressort du clapet de décharge				
451 354	141		4. -	
Ressort de rappel de pédale				
540 964	250		6. 50	
Ressort de rappel du cable de débrayage				
89 020	254		4. 50	
Ressort de rappel du levier de commande du distributeur				
543 371	353		4. -	

We can offer you the complete set of rubbertubing for the heating, for your traction. No 329.875 and 331.352 on page 315. They are of rubber as originally made and not of plastic as has been done in the past.

The price is 45.-skr per set and if you order more than 50 sets then the cost is 40 skr per set.

We hope to hear from you.

Best wishes



Bengt Olsson

Adress:

Torbjörn Fredriksson  
Björkgatan 20

Postgiro:

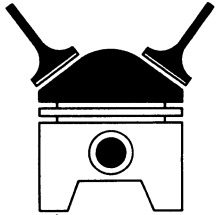
21 56 59-4

S - 595 00 Mi81lv



NEU !

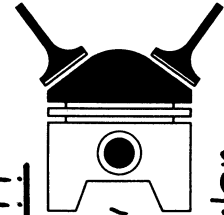




ZYLINDERSCHLEIFWERK G. MÜLLER

RICHTERSWIL

Querstrasse 6  
8805 Richterswil  
Tel. 01 784 25 33



- ANFERTIGUNG NICHT MEHR ERHÄLTLICHER TEILE VON MOTORRAD- UND AUTO-VETERANEN ALLER JAHRGÄNGE UND FABRIKATE
- REVISIONEN VON MOTOREN UND GETRIEBEN ALLER JAHRGÄNGE UND FABRIKATE
- KOLBENANFERTIGUNG  
LAGER AUSGIESSEN UND BEARBEITEN  
KURBELWELLEN SCHLEIFEN, BEARBEITEN, INSTANDSTELLEN

NEU!!!  
NEU!!!

ca. 4000 div. Original-  
kolben für ganz alte,  
ältere Auto und Töff,  
auch Nasenkolben  
und versch. Lagerschalen,  
am Lager

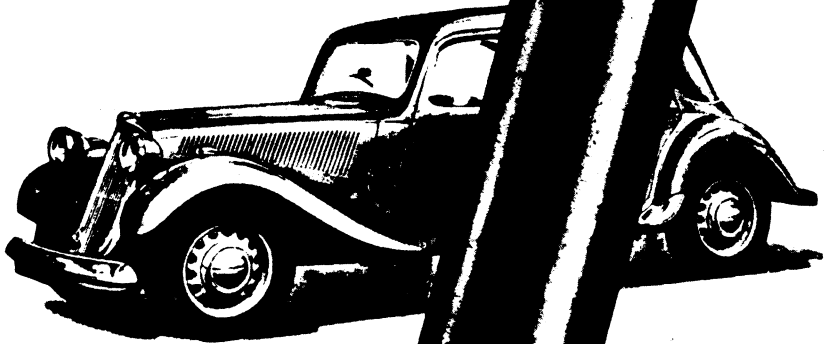
Rufen Sie uns an oder besuchen Sie uns. Unser Geschäft ist auch samstags immer geöffnet von 8.30 Uhr bis 12.00 Uhr.

Mitglied im Verband Schweiz. Präzisionswerkstätten für Verbrennungsmotoren VSPV

# *THE NEW FEEL IN SUSPENSION*

The famous Citroen selects Newton  
Hydraulic Suspension Control as one of  
many special features to provide—

superb road holding and stability  
perfect cornering  
high cruising  
and maximum speeding



THE  IS FITTED WITH

**NEWTON**  
TRADE PRODUCT MARK

*Hydraulic* **SUSPENSION CONTROL**

## Die B A S T E L E C K E

\*\*\*\*\*

### Kupplungsseil gerissen !

---

Kein Problem bei einem Traction:

Man hole auf dem Alteisenhaufen hinter dem nächsten Haus 1 dünnes Drahtseil und einen ca. 3 cm dicken und 40 - 50 cm langen Stab. Der Stabquerschnitt, ob rund oder quadratisch ist gleichgültig. Der Stab wird durch die Heizungsöffnung in der Spritzwand gesteckt und soll als Kupplungspedal dienen. Das Drahtseil wird vorn um den Kupplungsbetätigungshebel und hinten doppelt um den Stab geschlungen. Praktisch ist, wenn der in den Motorarm hineinragende Stabteil einen Bund hat, welcher das Abrutschen des Drahtseils verhindert. An einem runden Stab kann das Drahtseil auch mit Schlauchbriden fixiert werden. Zum Einstellen der Drahtseillänge muss ein Helfer das provisorische Kupplungspedal betätigen. Zum Verknoten des Drahtseils werden 2 Zangen benötigt. Damit sich der Knoten nicht lösen kann, wird er mit weichem Draht satt umwickelt.

Die Heizöffnung wird zum Schluss mit einem Lappen verstopft, welcher das Eindringen von Oeldämpfen und das Wackeln des Stabes verhindert. Eventuell vorhandene Heizschläuche zusammen mit Schlauchbriden leisten hier auch gute Dienste. Zeitaufwand total 30 Minuten. Hat sich abgespielt am Treffen von Heinz Beier in der Gegend Aarau. Die Konstruktion hat problemlos gehalten bis Schaffhausen und dann noch bis Amriswil.

Kurt Gasser  
Heerenweg 1  
8200 Schaffhausen





Die folgende Geschichte, das muss ich vorwegnehmen, ist wahr und tatsächlich passiert. - Das ist ja gerade das Peinliche daran ...

## Abschlepp - Wagen und Schub - Karre

Vor ein paar Tagen wollte ich meine Traction nach mehrjährigem Werkstatt-Aufenthalt wieder einmal an die frische Luft, namentlich nach Winterthur zwecks Hohlraumbehandlung, befördern. Da mein Wagen weder vorgeführt noch eingelöst ist, und ich die versprochene Garagenummer schlussendlich doch nicht erhielt, wurde er abgeschleppt, allerdings, - etwas anderes hätte mein Stolz nicht zugelassen-, mit laufendem Motor.

Drei Tage später schaute ich mit meinem Alltagswagen bei der Garage herein, um zu erfahren, wie weit die Arbeiten schon fortgeschritten waren. Nun, die Traction war fertig, und der Garagist lieh mir seine Unternehmernummer, damit ich das Fahrzeug nach Hause überführen könne, denn, so sagte er, bis 18<sup>00</sup> Uhr sei ich ja bestimmt wieder zurück.

Voller Optimismus setzte ich mich also ans Steuer, um erstmals "frei" umherfahren zu können. Der Motor zeigte sich erst etwas unwillig, aber mit etwas mehr Zündfünklein da und etwas weniger Benzindampf dort sprang er schliesslich an, und ich fuhr, wenn auch ab und zu knallend, von hinnen. Auf der Umfahrung Winterthur lief der Motor mit höherer Drehzahl runder, als ich auf 100 km/h beschleunigte. Es regnete einige Tropfen, aber zum Glück nicht mehr, hatte ich doch noch keine Scheibenwischer montiert.

Da plötzlich: Leistungsabfall, zwei, drei Fehlzündungen. Ich rollte auf den Pannestreifen und hielt an. Anscheinend hatte sich die Zündung verstellt. Ich drehte Zündverteiler (fest angezogen war er ja wirklich nicht!) etwas auf "Früh" und brachte gleich darauf den Motor wieder zum laufen.

Allerdings, ein Muster an Laufkultur war die Maschine gerade nicht, als ich wieder beschleunigte und mich in den Freitag-Feierabend-Verkehr einfädelt. Dreihundert Meter weiter knallte es zweimal im Auspuff, dann war Ende Feuer. Ich hielt abermals auf dem Pannestreifen, doch da ich kein Werkzeug bei mir hatte, konnte ich nur wenige Tricks aus meinem Reservoir anwenden, alle ohne Erfolg. Erschwerend wirkte auch der starke Verkehrslärm, der es mir buchstäblich verunmöglichte, kleine Feinheiten zu hören. So rief ich an der Notrufsäule die Polizei, sie möge meinem Vater telefonieren, damit er mich holen komme.

Inzwischen war es 18<sup>00</sup> Uhr geworden, und der Leser kann sich selbst ausrechnen, wie oft wir fahren mussten, bis die Garagenummer zurück gebracht, die Traction nach Hause geschleppt und schliesslich mein Alltagswagen geholt war.

Item, zu Hause ersetzte ich den Kondensator, zog den Anlasser - und siehe da, der Motor lief. Wer jedoch glaubt, die Geschichte sei hier zu Ende, der irrt sich.

Vier Tage später - inzwischen hatte ich Scheibenwischer montiert -, fand ich es nötig, eine Probefahrt zu unternehmen. Drei Kilometer vom Haus weg stand der Wagen erneut. Zündfünklein, das fand ich bald heraus, waren jede Menge vorhanden, Benzin kam auch aus der Leitung, allerdings nicht zuviel. Aber immerhin müsste es genügen für ein paar einsame Explosionen. Indessen: Nichts. So begab ich mich auf Schusters Rappen und per Autostop nach Hause, um den Alltagswagen mit dem Werkzeug zu holen. Ich reinigte Unterbrecher und Zündkerzen, kontrollierte Kabel etc. Die Benzinuhr zeigte 3/4 voll. Ein Zug am Anlasser - und nach einigen Umdrehungen sprang der Motor knatternd an. Ich verstaute das Werkzeug, wendete die Traction und fuhr nach Hause. - Oder besser: Richtung nach Hause, denn nach 1 1/2 km stand ich erneut am Strassenrand, zwischen "zu Hause" und meinem Alltagsauto. So holte ich dieses per pedes und fuhr nach Hause, wo ich mich erst einmal verpflegte. Zu Fuss ging ich dann zu meiner Traction zurück, in der Ueberzeugung, dass sie mit kaltem Motor aus eigener Kraft nach Hause komme. - Ein Mopedfahrer avisierte schliesslich meinen Vater, der mich abholte.



Nun ersetzte ich ein poröses Stück der Benzinleitung, reinigte den Filter der Benzinpumpe und versuchte es nochmals - der Motor sprang an. Im Leerlauf liess ich ihn laufen, bis er warm war - er zeigte keine Störungen. Nun wollte ich es sicher wissen. Ich gab vorsichtshalber meinem Vater die Route an und bat ihn, mich zu holen, falls ich in 20 Minuten nicht zurück sein sollte. - Ich kam wieder drei Kilometer weit, fand jedoch heraus, dass mit gezogenem Choke noch 30 Meter "drin" lagen. Ich pumpte von Hand Kraftstoff nach, und es gelang mir, den Wagen zu wenden und etwa 500 Meter zurück zu fahren. Dort wartete ich in dunkler Nacht auf meinen Vater.

Am nächsten Abend zerlegte ich die Benzinpumpe, reinigte sie - die Membrane sah nicht besonders gesund aus, aber ich hatte keine bessere - , und setzte sie wieder zusammen. Schliesslich montierte ich ein durchsichtiges Stück Benzinleitung, so dass ich den Benzinfluss kontrollieren konnte. - Es hatte immer noch Luftblasen in der Leitung, allerdings lief der Motor klaglos. So versuchte ich es nochmals. Klüger geworden, fuhr ich jedoch nicht mehr so weit, sondern rollte links vom Haus runter, auf der Hauptstrasse unten durch und rechts vom Haus wieder rauf - 10 Meter unter dem höchsten Punkt war die Fahrt zu Ende. Da ich nur wenige Meter zu gehen hatte, holte ich daheim etwas Benzin und füllte damit das leere Schwimmergehäuse. Das genügte, um bis zu meiner Garage zu fahren. Dort baute ich zusammen mit einem inzwischen eingetroffenen Kollegen die Benzinpumpe aus, holte diejenige aus Vater's Traction und baute sie ein. Der Probelauf zeigte, dass sie wesentlich mehr Benzin schöpfte. Also nichts wie los, vorsichtshalber aber kam der Kollege mit seinem Volvo hinterher. - Nicht zu Unrecht, denn nach 2 km war wieder Sense.

Also nochmals angehängt und wieder nach Hause. Dann kam der Kollege auf die geniale Idee, einen Meterstab in den Tank zu hängen.- Es waren noch 3 cm Benzin darin. (Kein Vertrauen in die alten Benzinuhren, die heutige Jugend ...) Wir füllten 10 Liter aus dem Kanister ein und fuhren voller Optimismus zusammen in der Traction los. Nach rund 8 Kilometern, als wir schon wieder beinahe an meinem Wohnort waren, blieb der Motor wieder stehen. Allmählich begann uns die Sache zu amüsieren, denn als wir die Traction zu zweit in dunkler Nacht zur nächsten Tankstelle schoben, hatten wir es lustig wie zwei Spätheimkehrer. Wir füllten 37 Liter in den Tank und fuhren wieder los. - Nicht sehr weit, denn die Wassertemperatur stieg über 90° : Die Ursache fand sich in einem abgerissenen Heizungsschlauch.

Zu Hause bauten wir dann auch gleich die alte Benzinpumpe wieder ein, nahmen sie aber gleich wieder heraus, weil sie kaum schöpfte.

Am anderen Morgen fuhr ich mit gemischten Gefühlen los Richtung Waldshut, wo ich mit einem Autosattler einen Termin abgemacht hatte. Nach wenigen hundert Metern hielt ich nochmals an, um ein Zündkabel, das wir vermutlich am Abend herausgerissen hatten, richtig anzuschliessen, dann fuhr ich zügig und ohne Probleme nach Waldshut.

In Waldshut teilte mir der Sattler mit, er wäre froh, wenn ich das Auto zu seinem Kollegen nach Lörrach bringen könnte, um das Schiebedach einzubauen. - Er sei im Druck. Also setzte ich mich wieder ins Auto. Halbwegs zwischen Waldshut und Lörrach setzte der Motor aus! Mit letztem Schwung (und einer hupenden Autoschlange hinter mir) kam ich über eine Brücke und rollte einen leichten Abhang hinunter direkt zu einer Tankstelle. Mir wurde schwindlig, als ich ausrechnete, dass ich auf 90 km 40 Liter Benzin verbraucht haben musste.

Der Tankwart füllte 11 Liter in den Tank, goss einen Liter daneben, dann war voll.- Und der Motor sprang an. Der Defekt muss also am Ansaugschlauch im Tank liegen.

Voraussichtlich komme ich also ans erste Treffen im nächsten Frühjahr mit einem neuen alten Wagen. - Sofern mit nicht in der Zwischenzeit das Benzin ausgeht ...

R. R. Traction

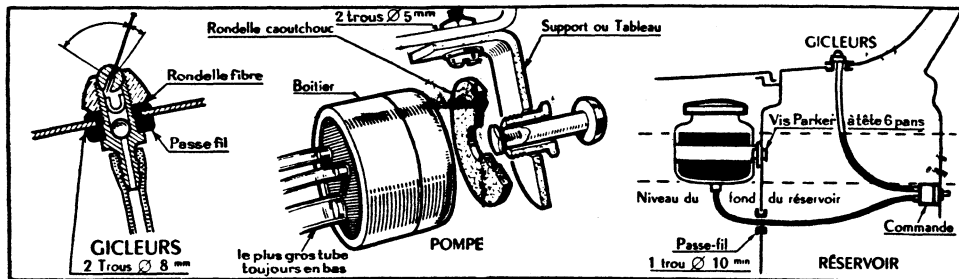
*RR Traction*  
D. Eberli



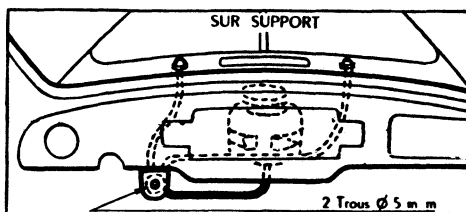
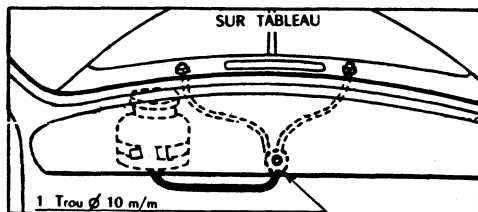
# TRANSPAR



## SCHEMA D'INSTALLATION



## POMPE A POUSSOIR



## INSTRUCTIONS DE MONTAGE

Placer les divers éléments de l'appareil dans l'ordre suivant :

**1° Réservoir.** - Installer le réservoir en tenant compte de la hauteur de la pompe (le fond du réservoir doit se trouver au niveau de la pompe ou légèrement au dessus). Fixer le collier avec deux vis Parker à tête hexagonale. Pour le passage du tube de 6<sup>mm</sup> depuis le tableau de bord, forer sur le tablier 1 trou  $\varnothing$  10<sup>mm</sup> et poser le grand passe-fils.

**2° Pompe.** - Sur tableau de bord : trou  $\varnothing$  10<sup>mm</sup> ou sur support : 2 trous  $\varnothing$  5<sup>mm</sup>.

**3° Gicleurs.** - Sur auvent ou sur capot : 2 trous de  $\varnothing$  8<sup>mm</sup>.

Couper la tubulure en tenant compte du gicleur le plus proche. Ajuster ensuite le plus éloigné. Ne pas tendre les tubulures.

**IMPORTANT.** - Ne coupez pas cette tubulure juste au milieu. Dans la plupart des cas la position des gicleurs est dissymétrique.

Brancher sur les gicleurs **avant** fixation de ceux-ci.

Brancher le tube de 6<sup>mm</sup> sur le réservoir et faire le plein d'eau.

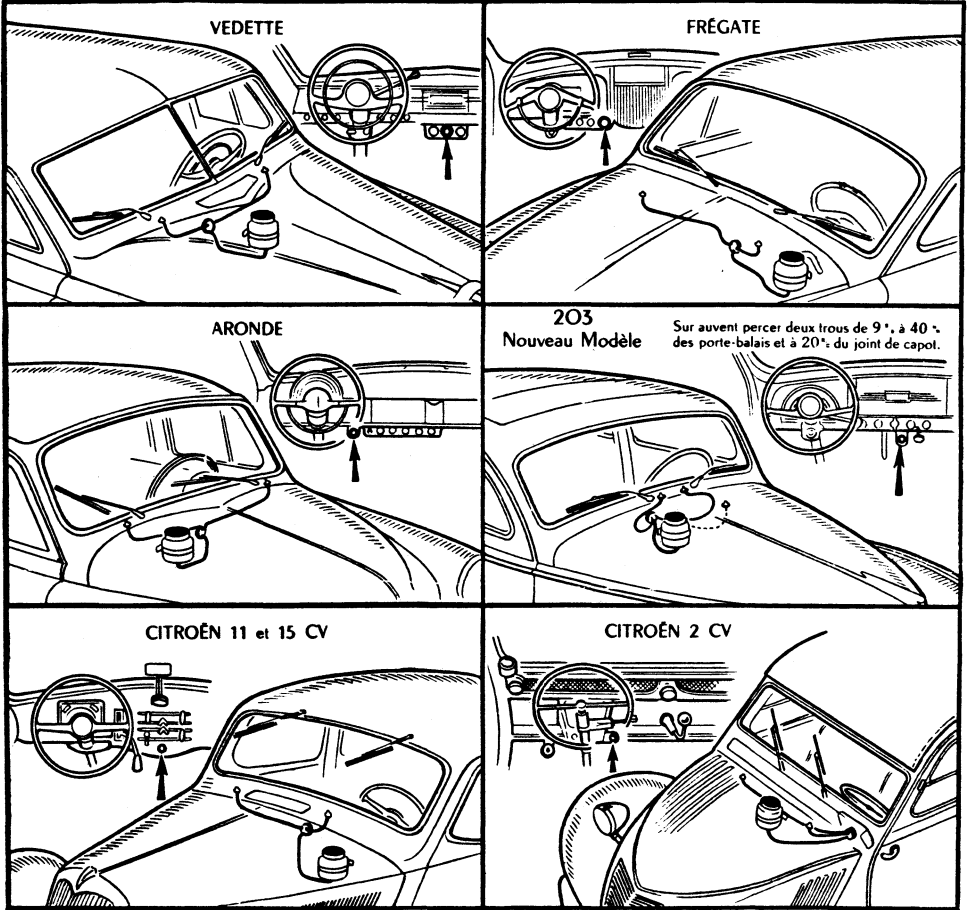
Appuyer quelques coups pour établir le circuit dans les tubulures.

**ATTENTION.** - Cet appareil, qui comporte des soupapes à billes, ne fonctionne qu'avec ses gicleurs d'origine «TRANSPAR».



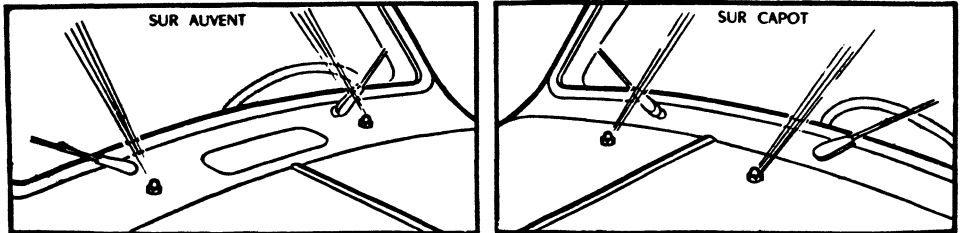
QUELQUES EXEMPLES D'INSTALLATION  
DU LAVE PARE-BRISE :

"TRANSPAR"



POSITIONS DES GICLEURS

2 Trous  $\varnothing$  8 m/m



## Vorbeugen ist besser ...

Wenn sich beim abbremsen mit dem motor, oder auch beim-rollen im leerlauf, beim ller ein dumpfes, auf und abschwellendes geräusch bemerkbar macht, bedeutet das unannehmlichkeiten. Ist man zu hause, dann ist es kein problem; man stellt ein gefäss unter das getriebe um das oel aufzufangen, schnappt sich den 14er schlüssel und schraubt an der getriebevorderseite den unteren lagerdeckel ab. Mit 99% sicherheit ist die sich darunter befindliche mutter von der pignonwelle lose, dadurch kann sich die welle in der längsrichtung verschieben, dabei entsteht dieses geräusch. Das problem dass sich nun einstellt ist wahrscheinlich das fehlen eines 35er schlüssels um die mutter anzuziehen. Zuerst aber entferne man die mutter ganz und kontrolliere ob die sicherungsscheibe noch brauchbar ist, andernfalls ist eine neue zu beschaffen. Hat man einen passenden schlüssel sowie eine ganze sicherungsscheibe kann man die mutter wieder anziehen. Dazu wird ein gang eingelegt und die fussbremse blockiert, pedal hinunterdrücken und ein stück rohr oder dachlatte zwischen das pedal und den sitz klemmen. Jetzt kann die mutter kräftig angezogen werden, nötigenfalls den schlüssel mit einem rohr verlängern damit man mehr gewalt hat, keinesfalls mit hammerschlägen anziehen (!). Wenn unterwegs das malheur passiert lässt man den wagen am besten in die nächste garage abschleppen. Einfach weiterfahren geht natürlich auch, ein gebrauchtes differential kostet aber so zwischen 200 - 500 fr. plus aus- und einbaukosten.

Ein anderes problem sind die nabenkeile an den achsschenkel. Es gibt leute die leiden sehr darunter das die dauernd abbrechen und dann der achsschenkel in der nabe durchdreht. Effekt: kein vorwärtskommen mehr, beschädigter achsschenkel, beschädigte nabe. Wenn es einem böß erwischt hat muss alles ersetzt werden, oh arme brieftasche. Zur vermeidung von solchem übel ist folgendes zu beachten: Bei der bremsstrommel montage ist der achsschenkel, der keil und die nabe gründlich mit einem lösungsmittel zu entfetten\*, benzin, verdünner, alkohol etc. Vor der montage kann auch noch etwas Loctite sicherungsflüssigkeit auf den achsschenkel getan werden, dann keil einsetzen, trommel aufsetzen und mit einem draht oder splint kontr. ob der keil auch noch drinsitzt. Jetzt die mutter sehr kräftig anziehen, ca. 30 mkg. und mit einem splint sichern. Ist unterwegs das elend aber nun mal passiert kann man folgenden "murx" machen: Brems trommel abnehmen, wenn sich der achsschenkel einmal durchgedreht hat braucht es dazu keinen abzieher mehr, achsschenkel und nabe reinigen. Da man ja kaum einen neuen keil dabei hat den abgebrochenen mit einem stück draht oder streichholz unterlegen. In der regel kommt er nun hoch genug zu liegen das er in der nabe wieder in die keilbahn eingreift. Die brems-trommel wieder aufsetzen und die mutter kräftig anziehen. Zu hause angekommen, nicht vergessen den "murx" seriös zu beheben.

Wie man sieht sollte die gut gefüllte werkzeugkiste immer dabei sein, vielleicht ist ein anderer tractionist dankbar dafür.

\* Diesen, und viele andere nützliche hinweise findet man übrigens im deutschsprachigen "Citroén Reperatur-Handbuch Frontantrieb 4 Zylinder", nachdruck der original ausgabe von 1951. Erhältlich bei: Schrader und Partner GmbH, Balanstr. 6, D - 8000 München 80. Preis ca. DM 60.-.



Das beschaffen von 38er und 35er schlüsseln ist nicht so einfach, darum habe ich mich bemüht herauszufinden wer solche im programm hat. Erhältlich sind sie bei DWU Belzer als steckschlüssel-einsätze.

DWU Belzer steckschlüssel-einsätze 35er u. 38er mit zwölfkant, programm no. 8900 DM, verbindungs-vierkant 3/4" (zoll). Dazu passender quergriff no. 8954, der griff ist 500 mm lang, zur kraftverstärkung kann er mit einem rohr verlängert werden.



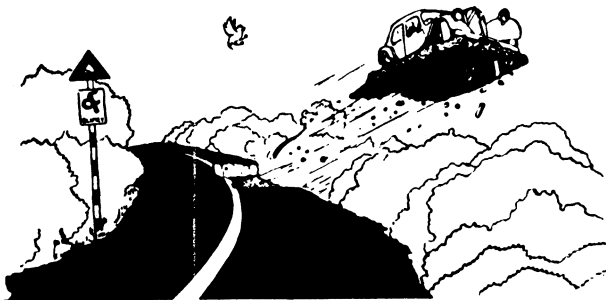
Ring-gabelschlüssel in der grösse 35 u. 38 gibt es bei DWU Dovidat, programm no. 11-N, länge der schlüssel 550 mm.



Mit diesen angaben sollten die schlüssel in jedem rechten fach-geschäft bestellbar sein.

af

\*\*\*\*\*



*“What d’you mean—thought it wouldn’t hold the road”?*





# CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



## S T A T U T E N

\*\*\*\*\*

Art. 1  
Name,  
Sitz

Mit dem Namen Citroën Traction – Avant Club besteht ein Verein im Sinne von Art. 60 ff. ZGB.  
Sitz des Vereins ist in Zürich.

Art. 2  
Zweck,  
Aufgaben,  
Zusammenarbeit

1) Zweck des Vereins ist die Erhaltung und Pflege der Citroëns der Modelle "Traction Avant" der Jahrgänge 1934 bis 1957. Dazu gehören sämtliche Modelle inklusive Vorläufer, Abarten und Umbauten aus der Zeit.  
2) Es wird ein möglichst originalgetreuer Zustand der Fahrzeuge angestrebt.  
3) Der Verein hat namentlich folgende Aufgaben:

- Organisation und Durchführung von Treffen und ähnlichen Anlässen
- Regelmässige Information der Mitglieder durch Herausgabe eines Mitteilungsblattes.
- Führung einer Fahrzeugkartei
- Aufnahme von Ersatzteilinformationen
- Führen eines Fachliteraturverzeichnisses
- Wahrung der Interessen um die Zulassung der Fahrzeuge im Strassenverkehr

4) Soweit nötig arbeitet der Verein mit anderen Institutionen zusammen.  
5) Der Verein ist parteipolitisch und konfessionell neutral.

Art. 3  
Mitgliedschaft

1) Mitglied des Vereins kann jede natürliche oder juristische Person werden, deren Interessen sich mit dem Zweck des Vereins decken.  
2) Die Mitgliedschaft entsteht durch Bezahlung des Jahresbeitrages.  
3) Mit dem Beitritt werden diese Statuten anerkannt.  
4) Die Mitgliedschaft erlischt automatisch bei einjährigem Ausstand des Jahresbeitrages.  
5) Die Mitglieder haben sich in der Öffentlichkeit unauffällig zu verhalten.

Art. 4  
Organisation

1) Organe des Vereins sind der Vorstand und die Mitgliederversammlung.  
2) Der Verein besteht aus drei Sektionen, die im Rahmen dieser Statuten selbständig arbeiten.  
Region 1: TG, SH, SG, AR, AI, GR  
Region 2: UR, SZ, TI, ZG, GL, AG, ZH  
Region 3: BE, LU, SO, BS, BL, OW, NW

#### Art. 5

##### Mitglieder- versammlung

- 1) Der Mitgliederversammlung stehen folgende Aufgaben zu:
  - Wahl des Präsidenten und des übrigen Vorstandes für eine Amtsdauer von drei Jahren, die verlängert werden kann.
  - Genehmigung des Voranschlages, des Jahresberichtes und der Jahresrechnung sowie Festsetzung der jährlichen Mitgliederbeiträge.
  - Festlegung der Daten der Treffen des folgenden Jahres, in der Regel pro Region ein Treffen, mindestens aber deren zwei im Jahr.
  - Annahme und Abänderung der Statuten.
  - Ausschluss von Mitgliedern bei krassem Verstoß gegen die Statuten.
- 2) Die Mitgliederversammlung fasst ihre Beschlüsse mit einfachem Mehr der anwesenden Mitglieder.
- 3) Die Mitgliederversammlung wird jährlich auf den Herbst einberufen (unter Angabe spezieller Traktanden), ferner auf Verlangen von einem Fünftel der Mitglieder oder nach Bedarf. Sie wird mindestens einen Monat zum voraus angekündigt und fällt in der Regel mit einem Fahrzeugtreffen zusammen.

#### Art. 6

##### Vorstand

- 1) Der Vorstand besteht aus dem Zentralvorstand (Präsident, Vizepräsident, Kassier & Aktuar), den 3 Regionalvorständen mit je mindestens 2 Mitgliedern und der Zeitungsredaktion.
- 2) Der Vorstand konstituiert sich selbst, mit Ausnahme des von der Mitgliederversammlung zu wählenden Präsidenten.
- 3) Der Verein wird durch den Vorstand gegen aussen vertreten.
- 4) Der Vorstand ist um die Organisation der Treffen und die Herausgabe der Zeitung besorgt.
- 5) Mitwirkende Mitglieder haben Anrecht auf eine Entschädigung für allfällige Spesen.

#### Art. 7

- 1) Der Verein kann durch die Mitgliederversammlung durch einen Mehrheitsbeschluss von 80 % der anwesenden Mitglieder aufgelöst werden.
- 2) Bei einer Auflösung fallen alle Guthaben und Einrichtungen des Vereins an eine durch die Mitgliederversammlung zu bestimmende schweizerische, der Öffentlichkeit zugängliche technische Sammlung, Stiftung oder an ein Museum.

#### Art. 8

##### Schlussbe- stimmungen

Die Statuten treten mit ihrer Annahme durch die Mitgliederversammlung vom 27. Juni 1976 in Kraft.

Die Revision der Statuten wurden durch die Mitgliederversammlung vom 23.9.1979 angenommen.

Der Präsident:  
Dieter Ackerknecht

Der Aktuar:  
Flemming Gubler

\*\*\*\*\*  
M I T G L I E D E R - W E R B U N G  
\*\*\*\*\*

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

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 304, CH-8053 Zürich  
Postcheck 80-18535, Telefon 01 / 55 38 11

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen TA:Nein  Ja   
Fahrzeugtyp ..... Jahrgang ..... P.Kennzeichen .....  
Farbe ..... Fahrgestellnr..... Besonderheiten .....

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 304, CH-8053 Zürich  
Postcheck 80-18535, Telefon 01 / 55 38 11

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen TA:Nein  Ja   
Fahrzeugtyp ..... Jahrgang ..... P.Kennzeichen .....  
Farbe ..... Fahrgestellnr..... Besonderheiten .....

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



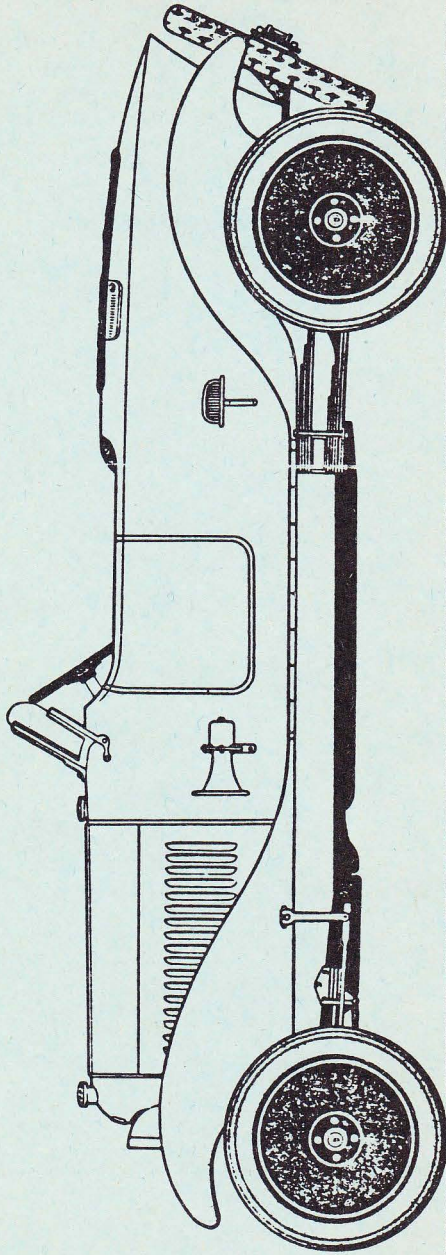
Postfach 304, CH-8053 Zürich  
Postcheck 80-18535, Telefon 01 / 55 38 11

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen TA:Nein  Ja   
Fahrzeugtyp ..... Jahrgang ..... P.Kennzeichen .....  
Farbe ..... Fahrgestellnr..... Besonderheiten .....







*Citroën. "Caddy sport", 1923*