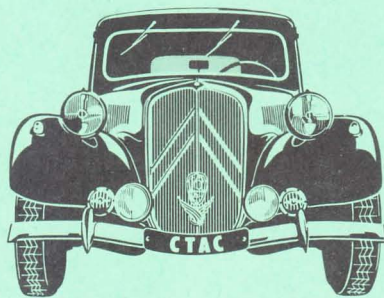


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW

CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB



Herausgeber: CTAC, Postfach 1066, CH-8058 Zürich
Druck: Druckerei Habegger, 4552 Derendingen
Erscheinungsweise: 5 bis 6 Mal im Jahr, Auflage 400
Abonnement: an die Mitglieder des CTAC, im Jahresbeitrag inbegriffen
©, Nachdruck mit Quellenangabe

Organisationsplan 1992

Präsident	Vizepräsident	Kassiererin	Aktuar
Daniel Eberli Im Chellhof 8463 Benken P: 052/43 25 17 G: 01/816 39 60	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Susi Stöckli Eichgutstr. 4 8400 Winterthur P: 052/212 85 68 G: 01/816 39 72	Andreas Rutishauser Muespacherstr. 70 4055 Basel P: 061/43 24 27

Organisationsgruppen

Ost	Nord	West	Süd
Franz Neff Brüel FL-9496 Balzers P: 075/4 35 13	Guido Hobi Schulstr. 19 8307 Effretikon P: 052/32 49 62	Dietmar Jucknischke Hangweg 27 3098 Köniz P: 031/53 26 44	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P: 01/784 00 77
Aladar von Vldar Velturriedstr. 14 9475 Sevelen P: 085/5 64 52	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P: 053/61 41 34	Daniel Löhner Lenzenhohlestr. 7 3302 Moosseedorf P: 031/859 16 03	Lukas Schlumpf Huswiesenstr. 5 8426 Lufingen P: 01/813 66 63
	Peter Weber Neunfornerstr. 172 8475 Ossingen P: 052/41 14 68 G: 052/213 32 23	Beat Scheidegger Stockerenweg 9 3014 Bern P: 031/42 51 71	Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P: 055/86 15 23

Zeitungsredaktion Archiv, Modelle Bibliothek	Clubartikel	Mitglieder- verwaltung	Druck und Versand der Clubhefte
Andreas Rutishauser Muespacherstr. 70 4055 Basel P: 061/43 24 27	Patty Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Röbi Isler Stationsstr. 78 8542 Wiesendangen P: 052/37 35 66	Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P: 065/42 32 83

Revisoren: Flemming Gubler und Udo Kenkel

Vertreter im Dachverband SDHM: André Baumann und Hans Ryf

Redaktionsschluss Heft 5/September 1992: 31. August 1992



I N H A L T

Das Wort des Präsidenten	110
Treffen und Termine	111
Pic - Nic Treffen vom 14. Juni 1992	112
16. Int. Deutschlandtreffen	116
Winkelverzahnungen System Citroën	117
3. CTAC Treffen vom 4./5. Juli 1992	118
Wellensalat - Seitensalat	120
Auto-Exclusiv in seiner ursprünglichen Form gestorben!	120
Buchtip	120
Der CTAC gratuliert:	121
“Citroën - Friedhof”	122
Noch ein Buchtip	123
Aber sicher können Enten fliegen	124
Treffen vom 27. September 1992	125
Anmeldung zum Treffen vom 27. September 1992	127
Inserate und Kleinanzeigen	129
Service Réparation Citroën	133
Romi und Sergio heiraten	141
La Traction en Bande Dessinée	142
Sixtuwohl	144

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen

Citroën Bern
Freiburgstr. 447
3000 Bern

Tel.: 031/55 33 11

Reparaturen und Teile

Frick Traction Avant AG
Bergwerkstr. 39
8810 Horgen

Tel.: 01/725 90 45

Garage und Teile

Christian Heussi
Alte Landstrasse
8865 Bilten

Tel.: 058/37 17 29
077/93 20 16

Garage und Teile

Christian un Wilma Schelbli
Wagerswil
8557 Lipperswil

Tel.: 072/28 24 33

Reparaturen und Garage

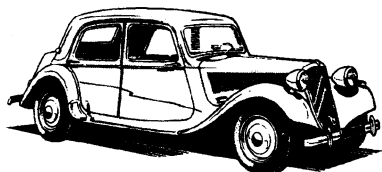
Rolf Ochsner
Hauptstr. 82
8357 Guntershausen

Tel.: 052/61 22 00

Änderungen, Reklamationen, etc., bitte schriftlich an die Redaktion

Das Wort des Präsidenten

Benken, 10. Juli 1992



Liebe Clubmitglieder, liebe Leser,

für meine Familie und mich stehen die Sommerferien vor der Tür; Koffer müssen gepackt und der letzte Winkel im Auto aufgespürt werden, um auch da noch eine Kleinigkeit verstauen zu können. Für einmal geht's nicht nach Westen, in's gelobte Land der Citroënisten, sondern in die Berge von Österreich, was aber mit den Lastwagensperren nichts zu tun hat.

Den Besuch des ICCCR in Dänemark, den ich ursprünglich ebenfalls vorgesehen hatte, musste ich aus verschiedenen Gründen streichen. Ich wünsche aber allen Teilnehmern an diesem Grossanlass eine gute An- und Heimreise, viel Vergnügen und gute Einkäufe.

Einer der Gründe, warum ich Dänemark gestrichen habe, ist (wieder einmal) ein Bauprojekt. (Na was den wohl, natürlich eine Garage...)

Auch der Besuch des zweitägigen Treffens im Engadin musste bei mir kurzfristig gestrichen werden, was mich sehr enttäuschte. Unsere ganze Familie wurde durch eine Sommergrippe flachgelegt, die sich bei Florian sogar zu einer Lungenentzündung und bei mir zu einer Bronchitis entwickelte. - Nicht gerade ideale Voraussetzungen, um mit der Traction stundenlang über Alpenpässe zu fahren und sich danach noch mit einem Schlauchboot durch den wilden Inn zu kämpfen... Dies war wohl seit 10 Jahren das erste Treffen, dem ich ferngeblieben bin, und ich bedauerte dies umso mehr, als dass ich mich gefreut hatte, unsere Mitglieder aus dem fernen Bündnerland wieder einmal begrüßen zu können und gemütlich zusammen zu sitzen. Nun, ich hoffe, das Treffen war für die Teilnehmer und die Organisatoren ein Erfolg, obwohl das Wetter nicht ganz mitgespielt hat.

Das Treffen der Region West, das 3 Wochen vorher stattgefunden hat, war aus unserer Sicht ein voller Erfolg. Der Besuch der Schaukäserei - und dort besonders der alte Teil - war interessant und lehrreich, und das anschliessende Grillieren im Chrümpeltäli war ein grosses Vergnügen. Allerdings muss ich zugeben, dass die Ausbeute unserer Goldwäscherei nicht genügt hat, um die Tankfüllung für die Heimfahrt zu finanzieren... Ein Riesenspass für Gross und Klein war's trotzdem!

Am 27. September findet das Herbsttreffen der Region Nord statt, diesmal ganz in meiner Nähe... Ich freue mich auf ein Wiedersehen und verbleibe mit den besten Urlaubsgrüssen

Euer Präsi

Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

27. September 1992 Region Nord

andere Treffen und Daten

- | | |
|--------------------------|--|
| 28./29. August 1992 | Tour of Northumbria (Traction Owners Club) |
| 5.-6. September 1992 | Retro Technnica Bern (BEA Hallen) |
| 6. September 1992 | FNA - Treffen |
| 9.-13. September 1992 | Veterenenfahrt Nürnberg - Prag |
| 12. September 1992 | Oldtimer Bergrennen Zbraslkav-Jiloviste (CSFR) |
| 17.-19. September 1992 | Drei-Länderfahrt im Dreiländereck (CH, F, D) |
| 26. - 27. September 1992 | Veteranenteilemarkt in Kassel (D) |
| 27. September 1992 | 6. Rassemblement des SDHM in Avenches |
| 8. - 18. Oktober 1992 | Mondial de l'Automobile in Paris |
| 10. - 11. Oktober 1992 | Veterama in Mannheim (D) |

Eine Bitte: Solltet Ihr frühzeitig von interessanten Treffen, Teilmärkten oder sonstigen Oldtimerveranstaltungen hören, ist die Redaktion dankbar um Mitteilung zur Veröffentlichung in unserem Terminkalender.

SPONSOR GESUCHT

SPONSOR GESUCHT

SPONSOR GESUCHT

Immer noch suchen wir Sponsoren für unsere Clubhefte. Nur so ist es uns möglich, den Mitgliederbeitrag niedrig zu halten. Wir stellen eventuellen Sponsoren (auf gut Deutsch: Gönnern) gegen einen bescheidenen Obulus von Fr. 350.-- eine Seite einer Ausgabe in unserem Clubheft zur Verfügung. Solltet Ihr Interessenten kennen, spricht sie an, macht sie auf den CTAC aufmerksam und versucht sie dazu zu bewegen, eine Seite in unserem Clubheft zu übernehmen. Ansichtsexemplare der Hefte sind bei Daniel Eberli erhältlich. Mögliche Gönner wären z.B. Banken, Versicherungen, Garagen, Arbeitgeber, etc..

Pic - Nic Treffen vom 14. Juni 1992

Endlich Sonntag. Ausschlafen wäre für jeden Normalbürger die richtige Gedanke. Das gilt nicht für Traktionisten. 6.45 Uhr, ich quäle mich aus dem Bett. Der heisse Kaffee weckt die müden, aber willigen Geister in mir. Schliesslich geht heute was.

Ein Citroën-Treffen ist angesagt. Das Wetter? Seit Interlaken weiss ich, dass Petrus ein Citroën-Fan ist. ab in die Garage. Etienne, meine schwarze Geliebte (aber Udo, ich habe immer gemeint, Etienne sei ein Männername; wir müssen mal ernsthaft darüber reden. Was meint übrigens Katrin dazu? anm. der Red.), steht mit verschlafenen Scheinwerfern in der Boxe. Einige herzhaft Benzinpumpenstösse wirken wie die bekannte Adrenalinsspritze. Gemächlich gehen wir die Anreise an. Für diesmal ein Heimspiel.

Durch das Lindental via Krauchental ins Emmental. Neun Uhr. Welch immer wieder erregendes Gefühl, mehr als zwei Tractions auf 100 Quadratmeter zu sehen. Anhand der Nummernschilder erkennt man die Reisewütigen. Glarus, Zürich, Luzern, Schaffhausen, Basel, Aargau und auch solche ohne Nummer waren da. Schlafmütze, oder? Anm. der Red.: Naja, wenn man schon um 6.45 Uhr aus den Federn kriecht, siehe weiter oben.

Von Burgdorf über Hasle nach Affoltern in die Emmentaler Schaukäserei. Der Verfasser zog es vor, bei einem "Hallben" Chäs-Wy die Idylle der Umgebung zu geniessen. Mittagszeit. Für uns heisst das - Weiterfahrt über Ramsei, Langnau nach Trubschachen in das versteckte, aber landschaftlich reizvoll gelegene Krümpel. Und da stand sie, die Krümpel-Hütte. In einer Umgebung, welche an den Garten Eden erinnert. Nur standen dort nicht reihenweise Tractions herum. Ein Grill, welcher die Ausmasse eines mittleren Krematoriums hatte. Bei dem Hunger der Traktionisten genau die richtige Grösse. Dann setzte er ein, der Goldrausch.

Alles stürzte sich in den Bach. Es wurde gegraben, gewaschen und sogar gefunden. Die grössten Funde machten Kammermanns. Zahnarzt müsste man sein. Er hat die ganze Woche in seine Praxis gebohrt, und seinen Kindern die "Plomben-Funde" untergejubelt. Schlitzohr.

Walter Schütz beantragte Geleitschutz. Seine Josette hat den Bach leergeplündert. Auch ein Quiz wurde durchgeführt. Der Verfasser sass diesmal vor einem Halben Gamay. Trunkenbold. Bertrand Nipp hatte sein Opernglas vergessen. So wurde aus dem Abgucken beim Nachbarn nichts.

Koni wollte den Motor meines Etienne auseinanderbauen, um etwaige Fehler im Rätsel besser finden zu können (Ist doch klar, gehört der Koni doch zu Gilde der Quinze-Fahrer; Anm. der Red.). Ich habe ein Vorhängeschloss montiert. Den Burschen war es ernst.

Die Stimmung stieg. Lag es am offerierten Apéro? Emmentaler Schämpis ist nicht zu unterschätzen. In gemütlicher ausgelassener Stimmung wurde diskutiert, gefachsimpelt (das ist, wenn ein Sempel sich über ein Fach unterhält, von dem er nichts versteht), gelacht und das Leben als Traktionist genossen.

Warum muss so ein schöner Tag zu Ende gehen? Ganz klar, weil wir uns sonst nicht auf das nächste Mal freuen könnten.

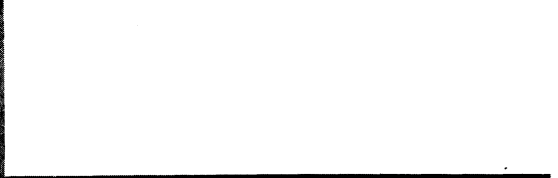
Den Organisatoren Beat Scheidegger und Familie, seinen Helfern und dem CTAC danke ich für die geleistete Arbeit.

Sie haben mir einen schönen Tag bereitet.

Bis zum nächsten Mal

mit qualmenden Grüssen aus dem Auspuff

Euer Udo Kenkel



CTAC - TREFFEN REGION WEST

SONNTAG , DEN 14. JUNI 1992

WETTBEWERB FUER TRAKTIONISTEN!

NAME: *Ruhlihaus*

VORNAME: *Andreas*

PUNKTE: 17

1. WELCHE DER NACHSTEHEND AUFGEFUEHRTEN ORTSCHAFTEN GIBT ES WIRKLICH IN DER SCHWEIZ ? NUR EINER DER DREI NAMEN IST RICHTIG. KREUZE IHN AN !!

DAMPFWIL
 GASWIL
 RAUCHWIL

LINDEN
 ESCHEN
 PAPPELN

STOSSEN
 SCHUEPFEN
 RAMPEN

KINN
 MUND
 AUG

ETWASBRINGEN
 WENIGBRINGEN
 VIELBRINGEN

HUMUS
 ERDE
 KOMPOST

SPECK
 FILET
 SCHNITZEL

HEFT
 BUCH
 KATALOG

WASCHEN
 SAUGEN
 BETTEN

WOLFSTHAL
 WOLFISBERG
 WOLFISWILER

KUTSCHE
 WAGEN
 KARREN

STIER
 BULLE
 OCHSE

ALMEN
 WEIDEN
 WIESEN

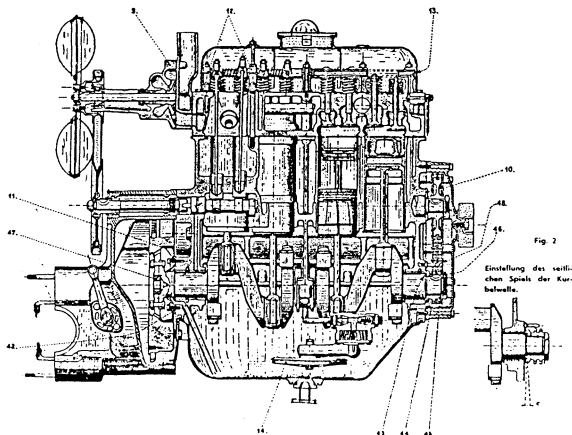
GSTEIN-GABI
 GSTEIN-DORIS
 GSTEIN-ERIKA

AM FLUSS
 IM SEE
 AM BACH

11

2. WIEVIELE FEHLER FINDEST DU AUF DIESEM LAENGGSSCHNITT DURCH EINEN 11 BL-MOTOR VON 1951 UMKRIESE DIE FEHLER ODER KREUZE SIE AN !!

MOTOR Prototypisch
Abb. 7
LÄNGSSCHNITT



Willkommen im
Bienvenue dans l'
Emmental

3. FRAGEN ZUM JETZIGEN STANDORT : KRUEMPELHUETTLI

.1 WELCHE HOEHE UEBER MEER WEIST DIE GRILLSTELLE AUF?

CA. 840 M UEBER MEER

.2 KENNST DU AUCH DIE KOORDINATEN ?

629., 920 193., 960

.3 AM KRUEMPELGRABEN WURDE AUCH FRUEHER SCHON GOLD
GEWASCHEN. WIE NENNT DER GOLDWAESCHER DAS BECKEN
ZUM AUSWASCHEN VON KIES ?

"...Pfanne..."

4. IN WELCHEM ORT KANN DIE APPENZELISCHE SCHAU-
KAESEREI BESICHTIGT WERDEN?

Regen

5. NOCHMALS HABEN SICH FEHLER EINGESCHLICHEN !
WIE VIELE ?
UMKREISE DIE FEHLER ODER IREUZE SIE AN !

ANSAUGGERÄTSCHEIDEN

Freiheitsb.
Abb. 22

VERSCHIEDENE SCHNITTE

Fig. 1 — Längsschnitt

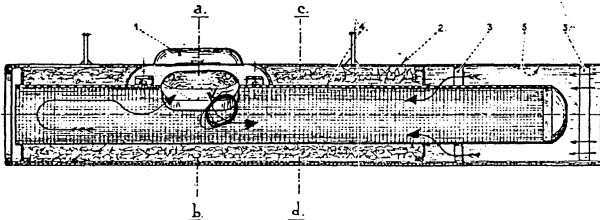
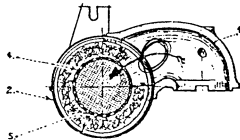


Fig. 2 — Querschnitt laut: a. b.



WIR WUENSCHEN DIR VIEL GLUECK !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

16. Int. Deutschlandtreffen

Eigentlich sollte der Titel ja wie folgt heissen:

16. Internationales Citroën Veteranen-Treffen Bosen 1992, veranstaltet vom Citroën Veteranen Club E.V.

Aber dazu ist mir echt der Platz zu schade. Bosen liegt in Deutschland, genauer gesagt im Saarland. Immer interessiert, das Leben von anderen Clubs kennenzulernen, auch andere Menschen und Citroëns zu sehen, habe ich mich mit 2 anderen Kollegen zu diesem Treffen angemeldet. Die GV des CVC fand auch während dieses Anlasses statt.

Rechtzeitig fuhren wir los und genossen die Fahrt durchs Elsass nach Deutschland. Christians Cabriolet wurde auf offener Strasse mit Applaus bedacht, während die ihn begleitenden Limousinen, die immerhin auch schon älteren Baujahres waren, kaum beachtet wurden. Gegen das Saarland verschlechterte sich das Wetter, und so blieb es dann auch die ganze Zeit. Ein bisschen Regen, ein bisschen Sonne, mal trocken, mal feucht. Als wir Bosen und unsere Unterkunft endlich gefunden hatten, unternahmen wir krampfhaftige Versuche, unsere Kehlen feucht zu halten. Aber in diesem Hotel schien ein Wettbewerb stattzufinden, wer am längsten braucht, ein Pils zu zapfen. Es tönt dann schon schlimm, wenn ein waschechter Bayer auszurufen beginnt, ob es denn nichts zu saufen gebe!

Wir waren ja schon am Freitag angekommen, und hatten die anwesenden Veteranen bestaunt: XM, ZX, CX, sogar ein 2CV, einige DS-en, fast weniger Tractions, ein C4 und ein C6. Aber es sollte ja noch der Samstag kommen, und da würden die Mitglieder des CVC sicher in Heerscharen eintrudeln, wie auch die internationalen Gäste. Doch weit gefehlt: Im Maximum zählte ich 17 Autos, inklusive unserer 3, die die internationale Beteiligung darstellten, die älter als ein DS waren. Das immerhin bei einem Club, der sich rühmt, ca. 600 Mitglieder zu haben.

Am Samstag gabs auch noch eine Ausfahrt: vom Veranstalter mit ca. 80 km Länge angegeben. Es sollte nach Luxemburg gehen, wo wir uns verpflegten, eine Schaumweinkellerei besuchten, und die Tankstellen der Region kennenlernten. Es scheint im CVC nicht etwa so zu sein, dass jeder mit gefülltem Tank zu einer Ausfahrt antritt, oder die Mittagspause dazu benutzt, seiner Traktion die Betriebsstoffe nachzufüllen; nein, da wird die ganze Kolonne angehalten, damit einer tanken kann. Und das etwa nicht einmal, sondern etwa 6 mal während der ganzen Tour. Am Schluss hatte ich 189km mehr auf dem Tacho, mit einer richtigen Pause um Mittag zu essen. Kein Kaffeehalt, sondern immer nur Kolonne fahren!

Am Sonntag wieder Gelegenheit zu einer Ausfahrt: diesmal individuell in die Edelsteinstadt Idar Oberstein, oder in ein nahegelegenes Flugmuseum. Von den Veranstaltern war zumindest in Idar Oberstein niemand zu sehen, ebenfalls kaum ein Citroën Oldtimer.

Das Positive (aber da kann der CVC nicht viel dafür): der Grillabend, die Leute, die ich kennengelernt habe, Kontakte, die ich weiter pflegen möchte.

Sind wir im CTAC verwöhnt? Fast perfekt organisierte Treffen, wo auch für Familien mit Kindern etwas organisiert wird (einer der Organisatoren des Bosener Treffens meinte, dies sei eine Veranstaltung eines Oldtimer Clubs, und kein Kindergarten). Bekannte Routen, wo es an schönen Orten auch einen Marschhalt gibt, Teilnehmer, die vorbereitet an ein Treffen kommen.

Mein Fazit: Das nächste Jahrestreffen des CVC will ich trotz allem wieder besuchen. Gestandene Mitglieder dieses Clubs haben mich fast davon überzeugt, dass Bosen 1992 ein einmaliger Ausrutscher in der Geschichte des CVC war, und dass er nie wieder vorkommen möge. Das hoffe ich, und freue mich schon jetzt darauf, meiner Traktion Bayern ein wenig näher bringen zu können. Ich hoffe, sie gewöhnt sich dort dann nicht das saufen an.

Ich versehe diesen Artikel absichtlich nicht mit einem Copyright ©; vielleicht möchte ihn Jürgen in der Veteren veröffentlichen.

Mit freundlichen Grüßen

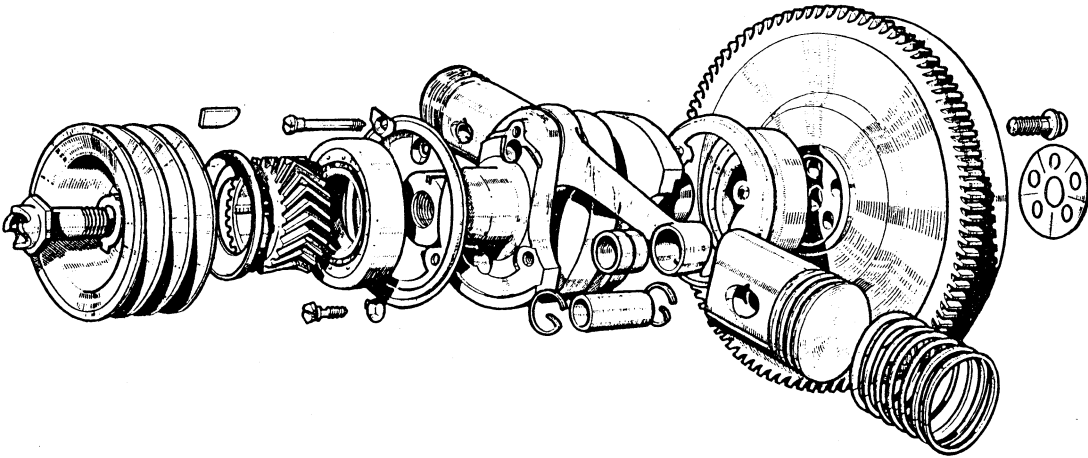
Andreas Rutishauser

P.S.: zu Fotos hat die Lust nicht gereicht.

Winkelverzahnungen System Citroën

Lieber Hans-Georg Koch.

beim studium von technischen unterlagen, kam mir dein frustriertes erlebniss in den sinn, als du beim öffnen deines légère getriebes lauter "normale" zahnräder vorfandest. Weit und breit nichts, aber auch gar nichts zu sehen von winkelverzahnungen. Auf das risiko hin, dass der club ein aktives mitglied verliert, kann ich die verraten das es ein automobil gibt, in dem du die so sehnlichst erwarteten winkelverzahnten räder finden kannst. Nicht nur im getriebe -, sogar im motor sind sie vorhanden. Siehe nachstehende abb.



Dort versehen sie die verbindungs von der kurbelwelle zur nockenwelle.

Wenn du dann das getriebe offnest, ist es an der zeit das du dir einen stuhl herbeiziehst. Dort, und im differential, findest du noch ein paar - 6 (**S E C H S**) stück strahlen dich an.

Auch wenn du nun der Traction und unserem club untreu werden solltest, den francohpilen freunden bleibst du erhalten.

Beim betreffenden fahrzeug handelt es sich um den kleinen, herzigen, viertürigen, frontangetriebenen, von 1945 bis 1967 produzierten Dyna von Panhard.

Nachdem sich die S.A. André Citroën 1955 an der 1889 gegründeten firma Panhard beteiligt hat, übernahm sie diese 1965 ganz und lies sie 1967 in die automobile geschichte eingehen. Citroën brauchte die fließbänder von Panhard für die erzeugung ihrer eigenen produkte.

af Frick Traction-Avant AG

PS Als ich auf einem Pariser flohmarkt in einer wühlkiste ein winkelverzahntes zahnrad fand, konnte ich nicht widerstehen. Nun ziert es meinen schreibtisch und schweigt sich über seine ursprüngliche herkunft aus.

3. CTAC Treffen vom 4./5. Juli 1992

Das diesjährige 2-tägige CTAC Treffen führte die (wenigen) Teilnehmer in eine etwas entferntere Gegend der Schweiz; nämlich ins Engadin, genauer gesagt ins Unterengadin in die Umgebung von Scuol (früher sagte man Schuls dazu).

Für mich wars ein interessantes Erwachen: halbverschlafen setzte ich mich in die Traction, und als ich das erste Mal in den Rückspiegel sah, erblickte ich die freche Schnauze einer anderen Traction, die ebenfalls Richtung Raststätte Glarnerland unterwegs war. Natürlich nahmen wir die Reise gemeinsam in Angriff.

Im Gegensatz zu Udo bin ich nicht der Überzeugung, dass Petrus ein Citroën Fanatiker ist, begann es doch bald einmal wie aus Kübeln zu giessen, dass die Scheibenwischer kaum nachkamen, die Wassermassen von der Frontscheibe zu schaufeln, dass wenigstens einigermaßen Sicht auf die Strasse war. In der Autobahnraststätte trafen sich die ersten Unentwegten zu Kafi und Gipfeli. Die Pause zog sich wegen des Wettergottes, der sich jetzt entschieden hatte, richtig mit Wind, Blitz und Donner loszulegen, ein wenig in die Länge. Wir waren alle froh, dass das Wetter draussen abgehalten wurde, vielleicht hatten einige ein wenig Angst, wie Die Traction mit der Bedrohung fertig werden würde. Jedenfalls bei der Weiterfahrt Richtung Landquart regnete es nur noch in Massen (mit langem aaaaa).

Dort trafen wir die nächsten Teilnehmer, die sich sogar aus dem benachbarten Ausland (mit schwarzen Nummernschildern) an das Treffen gewagt hatten. Schon wieder Kaffee, Hallo und das übliche Begrüssungsprozedere. Allerdings vermissten wir Christian (dem regnete es zu fest) und Susi (sie hatte eine Autopanne, allerdings nicht mit der Traction). Seit Jahren wahrscheinlich zu ersten Mal, verpasste Dani Eberli mit Familie einen Ausflug des CTAC, was unterschiedlich aufgefasst wurde. Tatsache ist, dass eine böse Sommergrippe Familie Eberli ins Bett gehauen hatte.

Nach Landquart begann der Aufstieg über Davos auf die Flüela. Wie immer hatten die Tractions genug Dampf um zügig vorwärts zu kommen, aber zu wenig, um die schleichenden Touristencars und Holländer PWs mit angehängten Einfamilienhäusern zu überholen. Im Nachhinein stellte ich sogar fest, dass bei dieser Erst-Gang Tortur das Tellerrad meiner Traction gelitten haben musste: Einmal nahm sie einen Satz nach vorne und hinten gleichzeitig, dass mir Angst und Bange wurde. Nachher benahm sie sich wieder normal. Beim späteren Wechseln der Antriebswellen und Überprüfen der Kupplung stellte sich heraus, dass das Tellerrad unter Zahnausfall litt, und die Überreste irgendwo im Öl schwammen. Nennt man das Glück im Unglück? Ich habe auch schon von explodierten Getriebegehäusen und ähnlich schlimmem gehört. Die Rechnung wurde mir bis heute noch nicht präsentiert, aber seelisch habe ich mich darauf vorbereitet, was ich vom Bankkonto nicht behaupten kann.

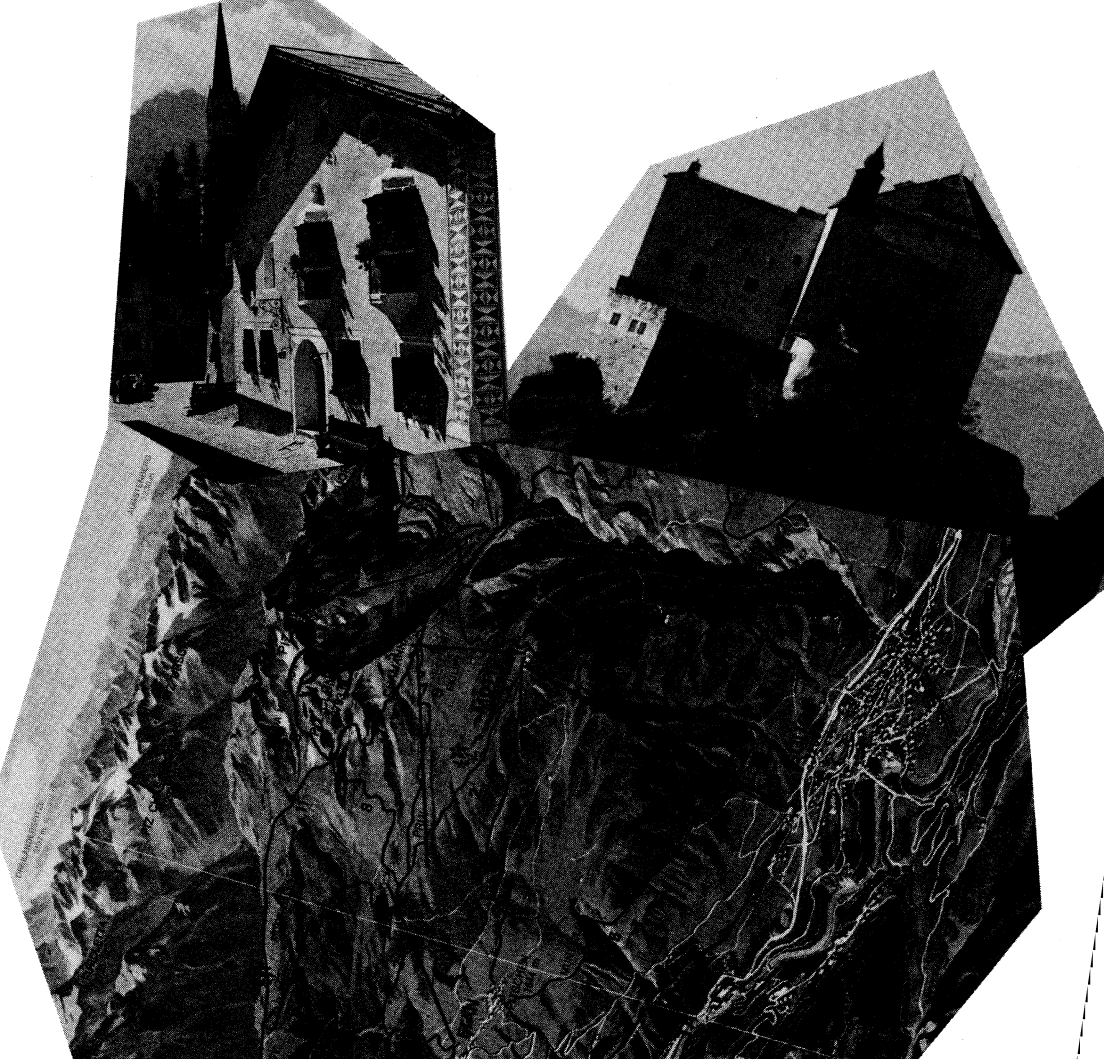
Auf jeden Fall schafften es alle irgendwie, den Flüelapass zu bezwingen und die Steigung nach Guarda zu überwinden, wo es draussen (so weit hatte sich das Wetter jetzt gebessert) einen Apéro gab. Später nahm die Mehrheit Piccata Milanese mit Spaghetti als Mittagessen zu sich. Bald darauf ging's über eine malerische Strasse weiter Richtung Tarasp, wo wir das Schloss besichtigten. Ein sachkundiger Führer erklärte uns die wechselhafte Geschichte der Burg und viel von der Möblierung. Weiter nach Scuol, wo wir die Tractions auf dem für uns reservierten Dorfplatz abstellen konnten. Nach dem Zimmerbezug (ich glaube die meisten übernachteten im Hotel Engiadina unserer Clubmitglieder Mengia und Jachen Giston) traf man sich in der Engadinerstube dieses Hotels zu einer gemütlichen Plauderstunde.

Zum Nachtessen mussten wir leider wieder in die Autos sitzen und eine kurvenreiche Strecke fahren; dafür war die Verpflegung Spitze! Salatbuffet, Rösti, verschiedene Sorten Fleisch vom Grill. Spätabends noch ein Schlummertrunk, bevor es in die Falle ging. Der nächste Tag war ja auch nicht von Papp. Die vorgesehene River Rafting Fahrt wurde wegen Hochwasser des Inn kurzfristig abgeblasen, dafür unternahmen wir eine gemeinsame Ausfahrt ins Val Scarl. Die Strasse dorthin ist ein Abenteuer für die Traction: unbefestigt mir Bachdurchquerungen etc.. Jeder wusste nachher, dass sein Auto eine gründliche Wäsche nötig hat.

Die Rückfahrt, wieder über die Flüela, bringt noch die Begegnung mit Schnee mitten im Sommer. Spät, aber doch, erreiche ich die heimischen Gefilde.

Dank an die Organisatoren Lisbeth und Kurt, Edith und Christian, Mengia und Jachen für die unvergesslichen Tage

Andreas Rutishauser



3. CTAC-Treffen 1992

vom 04. / 05. Juli

Wellensalat - Seitensalat

An meinem 11BL revidiere ich gegenwärtig Getriebe und Differential. Zusätzlich werde ich die Antriebswellen austauschen gegen Peacock-Wellen, da ich die inneren Wellen bereits selber restauriert habe (neue Kreuzstücke mit Schmiernippeln und neue Nadelbüchsen eingebaut). Der interessante Artikel von Helmut Kloos aus dem CVC-Mitteilungsblatt hat mich daher besonders interessiert.

Der Wellensalat in den CTAC-Mitteilungen 3/92 muss in folgender Reihenfolge gelesen werden: 98 - 102 - 99 - 101 - 100 - 103

Eingesandt von KuGa

Danke für Deine Einsendung Kurt. Da ist mir doch bei der Seitenmontage ein rechter Bock ab. Entschuldigt vielenmal, ich hoffe der Artikel war interessnat genug, dass alle die richtige Seitensequenz herausgefunden haben, und jetzt technisch ein wenig versierter sind

Andreas Rutishauser

Auto-Exclusiv in seiner ursprünglichen Form gestorben!

Auto-Exclusiv, das farbige Monatsmagazin der Hallwag in Bern, hat in seiner ursprünglichen Form sein Erscheinen eingestellt. Die letzte eigenständige Nummer war die Juni-Ausgabe 1992. Abonnenten erhalten auf Wunsch Ihr Geld zurück oder eine Umwandlung in ein Abonnement der wöchentlich erscheinenden Automobil-Revue.

Künftig soll einmal im Monat das Auto-Exclusiv als Beilage zur AR erscheinen und so die Bedürfnisse der Oldtimer-Freunde befriedigen. Club-Informationen, Termine, Vorschauen etc. werden somit auch in Zukunft weitergegeben und erreichen sogar ein grösseres Publikum. Die Beilage "Auto Exclusiv" erscheint 1992 zu den folgenden Daten:

AR 30: 23. Juli, AR 34: 20. Aug., AR 38: 17. Sep., AR 42: 15. Okt., AR 46: 12. Nov. und AR 50: 10. Dez.

Ob in Zukunft die Automobil-Revue, wie bisher das Auto-Exclusiv, mit Rabatt an Angehörige von Mitgliedsclubs des Dachverbandes abgegeben wird, ist noch nicht bekannt.

Daniel Eberli

Buchtip

Alle Bücher in diesem
mit Schutzumschlag
z. T. farbigen Abdeckungs- und 450 Seiten

JE 2000

Herbstnovität!
Jetzt schon bestellen
ISBN 3-89365-299-X
DM 48,-/374,40 ÖS



Der CTAC gratuliert:



Je suis né(e) le 19.06.92
et mes parents m'ont donné le joli nom
de Ellen Katrin

M^r et M^{me} _____
Kalla + Geni Ketteler
B.P. 1510 LOME
TOGO

ich zieh um



am 8. Juli (!) 1992 isch nämlich mis Brüederli

Joël

gsund uf d' Welt cho!

.... damit mir gnuég Platz zum spiele hei,
wohned mir jetzt

Familie **BAUMANN**
Hinterroth 15

3414 Oberburg / BE

034 / 23 18 78

“Citroën - Friedhof”

Diesen “Citroën Friedhof” habe ich letzten Herbst in Chagny (F) gesehen (zwischen Beaune und Châlon sur Saone).

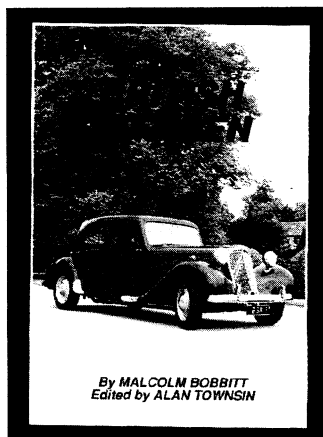
Gruss Christof Schelbert



Noch ein Buchtip

THE BRITISH CITROËN

A new book by Malcolm Bobbitt



THE BRITISH CITROËN is a completely new book which, for the first time, tells the story of the whole Citroën operation in the United Kingdom from 1919 to the present day.

The book vividly describes how the early Citroën cars from the Type A onwards were marketed in Britain and how Citroën Cars Limited were formed with their headquarters at Brook Green in London. The events that led to Citroën opening their factory at Slough, which used the most modern production methods in Europe and was the envy of British manufacturers, is clearly defined.

Citroën owners and enthusiasts will delight in reading about every model produced at Slough from the early rear wheel drive models to the Traction Avant which, with its streamlined design and front wheel drive, had a profound effect upon the motoring world. THE BRITISH CITROËN details the production of the 2CV at Slough and studies in depth the unique DS which in 1955 stunned the world with its advanced design.

The story of Citroën in Britain is brought up to date examining the development of the DS and Citroën's twin-cylinder cars such as the Dyane, Ami and re-introduction of the Deux Chevaux. Through to the present day, the book reflects upon the effect such cars as the Visa, GS and CX have had upon the current Citroën models of AX, BX and XM, not forgetting the latest car, the ZX.

Throughout the book, comparison is made with Citroën in France thus putting the UK Citroën operation into context with the British motor industry.

Written by Malcolm Bobbitt and published by Transport Publishing Company Limited in A4 style with some 160 pages, THE BRITISH CITROËN is illustrated throughout with publicity material and photographs, many of which appear for the first time. A particularly attractive feature is the colour section using old catalogues and specially prepared material of a preserved Light 15. THE BRITISH CITROËN is essential reading for every Citroën owner and enthusiast and for anyone who has an interest in the history of motoring.

Aber sicher können Enten fliegen

Ausgefallenes am
Himmel

AUTOS HEBEN AB

Flügel raus, abheben und in die Luft entschweben – ein uralter Traum der Menschen! Viele Erfindungen der rechnerischen Jahrelang, um dies möglich zu machen. Sie zeichnen Pläne und erstellen die origi-

nellsten Gebilde. Doch nur wenige der Konstrukteure gelangten zum Ziel.

Ein fliegendes Auto! Bei Stau über die kilometerlange Autoschlange hinwegdonnern – das wär's!

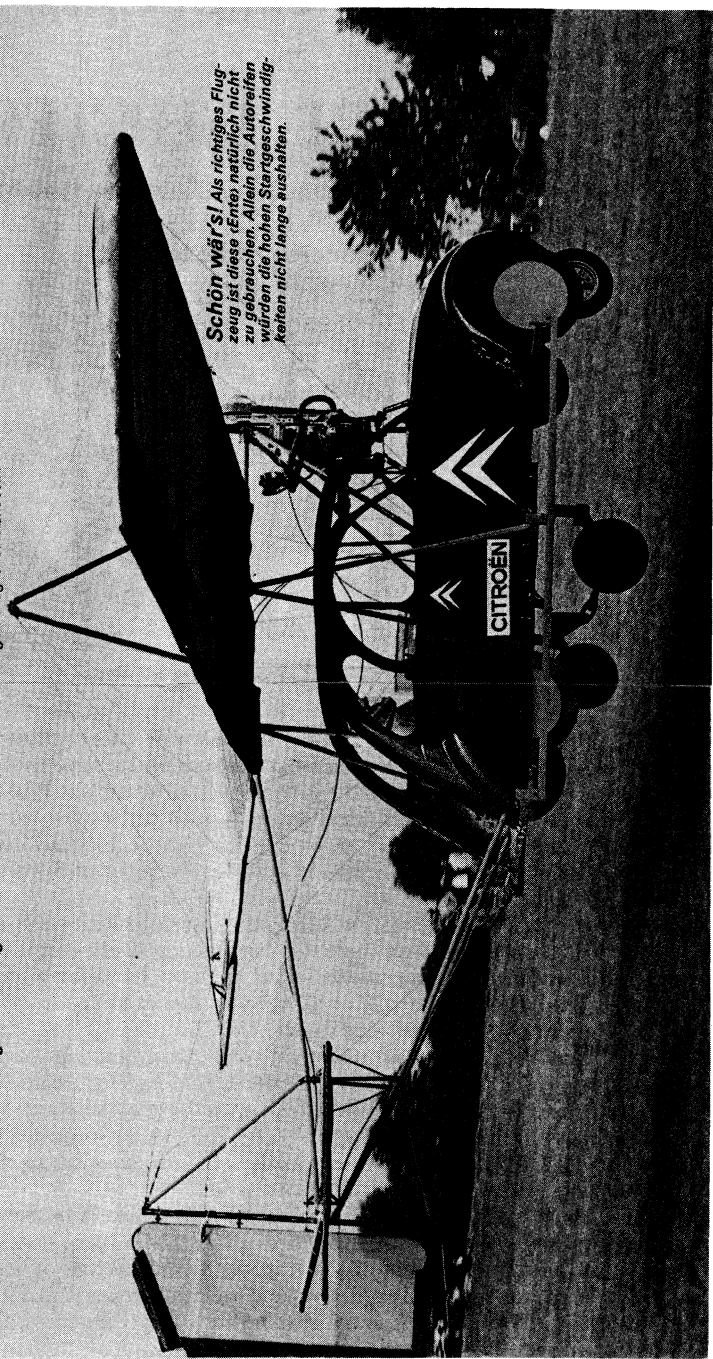
Klappflügel reichen nicht

Ganz so einfach ist es nicht, einen solchen Wunschtraum zu verwirklichen. Es genügt nicht, seinem fahrbaren Untersatz Klappflügel anzuhängen und einen Propeller zu montieren. Ein Auto braucht nämlich einen ganz anderen Motor als ein Flugzeug. Auch die Karosserieteile sind grundverschieden. Diejenige der Autos soll möglichst stabil, diejenige des Fliegers möglichst leicht sein.

Fliegende Enten

In Frankreich haben es ein paar Unentwegte versucht. Ausgediente, Enten erhielten Flügel und Propeller angehängt. Umgebauten Motoren wurden einverleibt. Nach vielen Bastelstunden wurden die Zeitungen zur Besichtigung eingeladen. Zu aller Erstauen flogen die Dinger sogar – ein klein bißchen.

Schön wär's! Als richtiges Flugzeug ist diese 'Ente' natürlich nicht zu gebrauchen. Allein die Autoreifen würden die hohen Startgeschwindigkeiten nicht lange aushalten.



Inserate und Kleinanzeigen

Kleinanzeigen sind für Clubmitglieder **gratis**. Macht davon Gebrauch, wenn Ihr etwas im Zusammenhang mit Autos anzubieten habt. Vielleicht kann ein Anderer es gebrauchen.

Gewerbliche Inserate von Clubmitgliedern für Tractions und ältere Citroëns, sowie private Inserate (nicht im Zusammenhang mit Autos) kosten entsprechend ihrer Grösse, jedoch mindestens Fr. 20.--. Eine Seite Fr 80.--, $\frac{1}{2}$ Seite Fr 40.--.

Gewerbliche Inserate, die nicht Tractions oder ältere Citroëns betreffen, kosten Fr 350.-- pro Seite. Dauerinserenten erhalten Rabatt.

Der Rechnungsbetrag ist im Voraus zu begleichen.

Inserate und Kleinanzeigen bitte schriftlich an die Redaktion, Adresse siehe zweite Umschlagseite.

Erhältlich bei der CTAC-Clubartikel-Verwalterin:

Patty Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

- Ansteckknöpfe 'Traction Avant' Ø 6 cm, Stück Fr 3.-- plus Versand
- Universaltassen, weiss mit Clubemblem, Stück Fr 7.50 plus Versand
- Clubkleber mit Clubemblem, Stück Fr 1.50 plus Versand
- Traction Avant zum Aufbügeln oder Aufnähen in schwarz oder rot, Stück Fr 3.-- plus Versand
- Plaketten vom internationalen Treffen in Winterthur 1986, Stück Fr 15.-- plus Versand
- diverse Schlüsselanhänger aus Metall in Reliefguss mit verschiedenen Citroën-Motiven (Traction Avant, 2CV, DS, SM etc.) Fr 10.-- plus Versand
- Plakat vom Treffen in Zofingen 1981 (A3 Format), Stück Fr 1.-- plus Versand
- ... *Nouveautés direkt bei Patty anfragen*

Erhältlich bei:

Daniel Eberli, Im Chellhof, 8463 Benken

- alle bisher erschienen Clubhefte (Preise bitte direkt anfragen)
- Uhren in Form des Traction-Kühlergrills als Armbanduhr oder im Set, Chrom oder Goldplaqué
Preise zwischen Fr 185.-- und Fr 265.-- inclusive Versand in der Schweiz

Erhältlich bei:

André Baumann, Hinterroth 15, 3414 Oberburg

- Pullover, T-Shirts, Sweat Shirts und Trainer mit aufgedrucktem Club-Emblem
Bitte Bestellformular verlangen

Inserate und Kleinanzeigen werden nach Angaben des Inserenten verfasst

Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

zu verkaufen:

Citroën BX TRI
1989, blau, 37'500 km, R/TB
inklusive 4 Winterräder
Dach- und Veloträger
Preis 12'000.-- ab MFK

Urs Schmid, Dachsmatt 638, 4616 Kappel

Tel. : 062/46 47 66 oder 077/57 43 43

Le double chevron se voit sur les routes du monde entier

55.000 VOITURES CITROËN
CIRCULENT DANS TOUS LES PAYS

DES MILLIERS DE NOS TAXIS EN SERVICE A PARIS, MARSEILLE, LYON BORDEAUX, ROUEN, REIMS BRUXELLES, RIO DE JANEIRO TOKIO, ETC.
400 AGENTS + SUCCURSALES EN FRANCE ET À L'ÉTRANGER
1500 DÉPÔTS DE PIÈCES DÉTACHÉES

Succès obtenus en 1922

GRAND PRIX DE CONSOMMATION DU MANS (Troisième Victoire consécutive)	PREMIERS PRIX A BEZIERS, MONACO MONTE CARLO, NICE etc.
---	--

ANDRÉ CITROËN, 1, rue Couart, 115-1163 QUAI DE JAVEL - PARIS



CITROËNISTES



zu verkaufen:

Bremstrommeln
für 7 / 11 / 15 CV

komplette Lenkungen
für 7 / 11 / 15 / CV

neue Pignon und Tellerad

Achsschenkel

neue Synchronkörper Innenteile im Austausch

homokinetische Antriebswellen innen und aussen
7 / 11 CV

Blechteile:
Böden, Kotflügeldecken, Schweller

Vorderachsen
für 11B und 11BL

Austausch Motoren und Getriebe
für 11 CV

Chromteile

Gummiteile

Drosselklappenwellen für Solex 32 Vergaser
mit Übermass (neu)

Kabelbäume nachgefertigt
komplett mit Relais

Beleuchtungsteile

elektronische Relais-/Sicherungskasten
für versteckten Einbau (6 und 12 Volt)

Lenkräder
(auch Zubehör à époque)

grosses Ersatzteillager

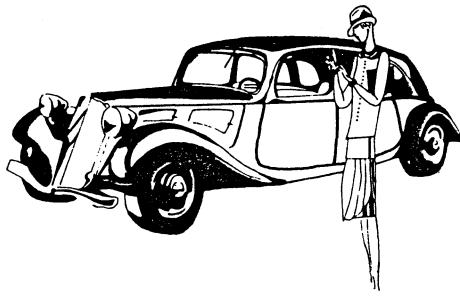
Restauration ganzer Tractions



Christian Heussi
alte Landstrasse
8865 Bilten
Garage: 8867 Niederurnen

Tel.: 058/37 17 29
077/93 20 16





FRICK TRACTION - AVANT AG

Bergwerkstr. 39

CH - 8810 Horgen

T. 01 - 725 90 45

Reparaturen, revisionen, restaurationen, servicearbeiten.

Citroën Traction Avant 1934-1957, DS/ID19, HY.

Revision von vorderachse, getriebe, motor, lenkung, hinterachse, bremsanlage, elektrick (neuverkabelungen), carrosserie. Gewichtsverteilung einstellen.

Betriebsanleitungen 11CV und 15/6, deutsch.

Reparaturhandbücher 11CV und 15/6, deutsch.

Ersatzteilkataloge 11CV und 15/6, französisch.

Silentblockrevision vorder- und hinterachse 11CV und 15/6.

Vorderradlager 11CV und 15/6.

Radkappen und radkappenschrauben 11CV und 15/6.

Sämtliche gummidichtungen.

Neue und revidierte obere querlenkerwellen.

Neue untere querlenkerwellen.

Neue wasserpumpenwellen.

Neue kipphobelwellen 11CV, 11D, 15/6.

BLEIFREIE ZYLINDERKOEPFER.

Revidierte antriebswellen.

Neue rücklichter und blinker.

Differentialsimmerringe.

Revidierte synchronkörper, auch neue lieferbar.

Vergaserteile und -revision, neue vergaser auf bestellung.

REVISION VACUUMDOSE am zündverteiler, teilweise noch neue am lager.

Sämtliche unterbrechermodelle am lager.

6 volt arbeits- und wechselrelais.

Sämtliche 6 volt lampen lieferbar.

Pneus Michelin X 165-400 R, montieren und auswuchten (alle Traction felgen).

Stossdämpfer für légère, large, commerciale, familiale, 15/6.

Revidieren von kupplungsdruckplatten. Neue kupplungsscheiben.

Revidieren von kupplungsdrucklagern.

REVISION von LENKRAEDERN.

GROSSES ERSATZTEILAGER!!
Neu- und occasionsteile.

Service Réparation Citroën

SOCIÉTÉ ANONYME
POUR LA VENTE EN SUISSE
DES AUTOMOBILES

ANDRÉ CITROËN

GENÈVE



SERVICE RÉPARATION

R.S.A. 47
27.12.1949

Brems-Vibrieren

Die Werke bestätigen uns, dass ein unregelmässiges Anziehen der Radmuttern beim bremsen ein Vibrieren erzeugen kann was auf eine Formveränderung der Bremstrommel zurückzuführen ist.

Kommt ein Wagen wegen diesem Defekt in Ihre Werkstatt, so sollen als erster Versuch die Radmuttern mit einem Momentenschlüssel (Kilo-Schlüssel) mit 5,5 kg.m. angezogen werden.

Bleibt das Vibrieren noch bestehen, so soll laut Angaben unserer Notiz RSA 42 vom 21.10.49 gearbeitet werden, indem bei jedem Aufbau der Räder die Radmuttern mit obigem Kilodruck angezogen werden.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Société Anonyme pour la Vente en Suisse
des Automobiles André CITROËN

R.S.A. 50
11.4.1950

Betrifft : Hinterachs-Aufhängung GREGOIRE.

Diese Aufhängung zählt zu den verbotenen Abänderungen und soll als solche in der betreffenden Liste des Dossiers "Beilagen zum Citroën-Vertrag" hinzugefügt werden.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Société Anonyme pour la Vente en Suisse
des Automobiles André CITROËN

SOCIÉTÉ ANONYME
POUR LA VENTE EN SUISSE
DES AUTOMOBILES

ANDRÉ CITROËN

GENÈVE



SERVICE RÉPARATION

R.S.A. 52
21.4.1950

Technische Notiz Nr. 512

" PERFORMANCE " - MOTOR 4 ZYL.

Die Modelle 11 B und 11 BL sind jetzt wie folgt ausgerüstet :

- ein Motor dessen Verdichtungsverhältniss auf 6,5 erhöht wurde
- ein neuer Zündverteiler
- eine Handzündverstellung

Das Verdichtungsverhältniss von 6,5 wurde durch ein kleineres Volumen des Explosionsraumes erzielt. Die Zylinderköpfe sind gekennzeichnet (78, 79 oder 80) Die Zahl ist auf oberen Fläche des Zylinderkopfes eingeprägt, und zwar hinter der Wasserpumpe.

Der Zündverteiler trägt das Zeichen 11 C 4 und hat eine besondere Zündkurve, sowie ein auf dem Verteilergehäuse eingebauten Unterdruckzündversteller.

Die Hand zündversteller-Betätigung befindet sich auf dem Schaltbrett.

Die Vergaser-Einstellung ist folgende :

Vergaser Typ :	35	F P A I	Gewicht des Schwimmers :	21 Gr.
Zerstäuber :	27		Schwimmernadel :	2
Hauptdüse :	125		Pumpendüse :	60
Uebergangsdüse :	200			
Leerlauf-Benzindüse :	45			
Leerlauf-Luftdüse :	180			
Starter-Luftdüse :	4			
Starter-Benzindüse :	125			

Société Anonyme pour la Vente en Suisse
des Automobiles André CITROËN

SOCIÉTÉ ANONYME
POUR LA VENTE EN SUISSE
DES AUTOMOBILES

ANDRÉ CITROËN

GENÈVE



SERVICE RÉPARATION

R.S.A. 54
3.7.1950

Betrifft : Karrosserie-Elemente

Wir gestatten uns, Ihnen in der Beilage eine Dokumentation über die Karrosserie-Elemente, welche unser Ersatzteillager liefern kann, zu übergeben.

Dank der billigen Preise dieser Elemente ist deren Ersatz oft vorteilhafter als ein Richten.

Gleichzeitig teilen wir Ihnen mit, dass originale Karrosserie-Richtplatten bei folgenden Firmen stehen :

Carrosserie de Sécheron, 53, avenue Blanc, Genf.
Schlotterbeck A.G., Viaduktstr. 40, Basel.

Im Laufe dieses Jahres werden solche Richtplatten noch bei nachstehenden Firmen installiert :

Garage des Montagnes S.A., La Chaux de Fonds.
Elite-Garage, H.P. Lindt, Murtenstr. 17, Bern.
Auto-Garage A. Neff, Appenzell.
Carrosserie de Paudex, Paudex.

Auf diesen Richtplatten erhält jede verunfallte Karrosserie garantiert ihre Originalmasse wieder.

Société Anonyme pour la Vente en Suisse
des Automobiles André CITROËN

Beilagen : 1 Illustrierte Tabelle der Karrosserie-Elemente
1 Preisliste

ANDRÉ CITROËN
=
GENÈVE



SERVICE RÉPARATION

R.S.A. 53
21.4.1950

Technische Notiz N° 471 bis

BENZIN - VERBRAUCH (15 SIX)

Unsere technische Notiz No. 471 enthielt verschiedene Angaben über anormalen Benzinverbrauch auf 15 Six. Dazu möchten wir bemerken, dass ein solcher Benzinverbrauch ebenfalls entstehen kann wenn der innere Filz des Ansaugeräuschkämpfers los ist.

Der Filz soll alsdann von neuem mittels vier grossen Springringen befestigt werden. (Siehe Abb. 2)

Die Arbeit erfolgt wie nachstehend : (Siehe Abb. 1)

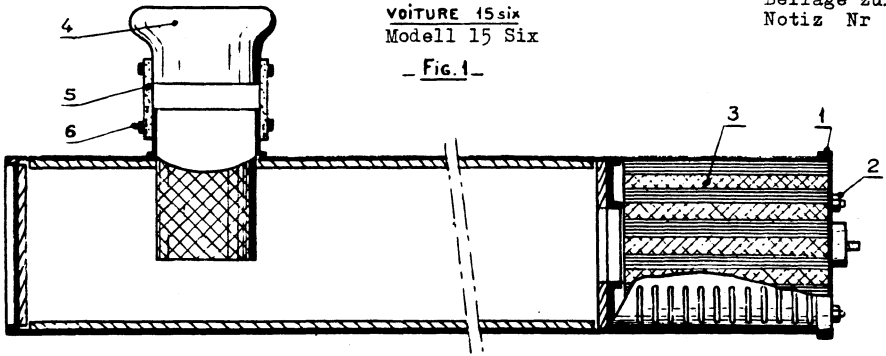
- Das Abschlussblech (1) durch lösen der Muttern (2) entfernen. Den Filter (3) ausbauen.
- Das Anschlussrohr (4) ausbauen. Die Gummi-Muffe (5) nach lösen der Befestigungsschraube (6) entfernen.
- Mittels einem durch die Oeffnung "a" eingeführten Holzstab wird der Filz gegen die Wände des Geräuschkämpfers gedrückt, sodass er seine zylindrische Form wieder annimmt.
- Durch dieselbe Oeffnung einen Springring No. 480.166 einführen. (durch Ersatzteillager geliefert)
Der Springring wird in Längsrichtung eingeführt (Abb.2) und mittels eines Holzstabes bis zu hinterst hineingestossen. Man drehe ihn dann sodass er den Filz gegen die Blechwände drängt.
- Auf dieselbe Art werden drei andere Springringe eingeführt und wie auf Abb. 3 angegeben eingebaut.
- Alles wieder zusammenbauen.

Beilage : 1 Zeichnung

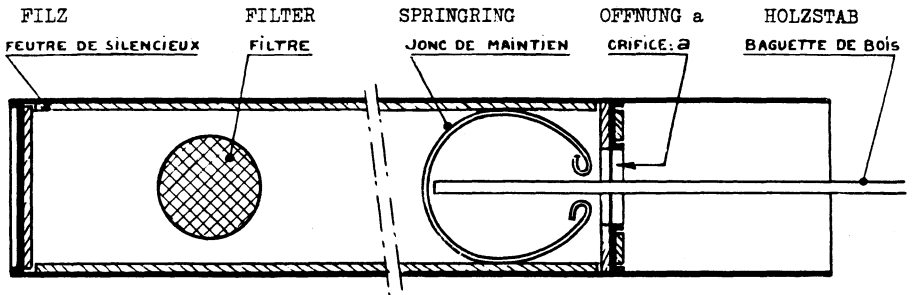
Société Anonyme pour la Vente en Suisse
des Automobiles André CITROËN

VOITURE 15 six
 Modell 15 Six

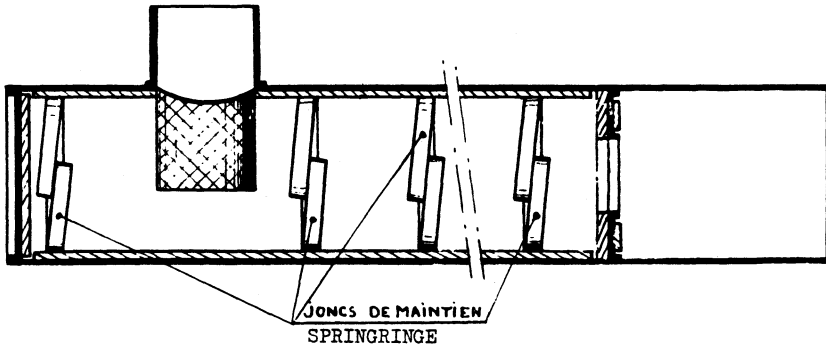
- Fig. 1 -



- Fig. 2 -



- Fig. 3 -



ANDRÉ CITROËN

GENÈVE



SERVICE RÉPARATION

RSA No. 57

I - IX - 1950

(Technische Notiz No. 519)

EINSCHIEBENKUPPLUNG 15-SIX

Die Wagen 15-SIX sind jetzt mit einer Einscheiben-Kupplung ausgerüstet.

Die Doppelscheiben-Kupplung wird weiter durch das Ersatzteillager geliefert. Die beiden Kupplungen sind gegenseitig nicht auswechselbar.

EINSTELLUNGEN

I - Einstellung des Mechanismus (siehe Fig. 1)

In eingekuppelter Lage muss nach folgenden Massen eingestellt werden :

A = 44,5 $\begin{matrix} +1,5 \\ -0 \end{matrix}$ mm - Distanz zwischen oberer Stützfläche des Ausrückhebels-Druckrings und Stützfläche der Kupplungsdruckplatte.

B = 17,8 mm - Distanz zwischen Stützfläche der Kupplungskorbs und der Stützfläche der Kupplungsdruckplatte.

II - Einstellungen auf Wagen (siehe Fig. 2)

a) Die Pedalhöhe einstellen: Distanz zwischen Unterteil am Ende des Pedals und Bodenteppich = 165 \pm 7 mm.

b) Die Stellung der Betätigungshebel einstellen:

- Die Einstellschraube des Einzelhebels um einige Umdrehungen lösen.
- Die Länge der Betätigungsstange so einstellen dass zwischen unterem Ende des Doppelhebels und Rand des Anschlaghebels eine Distanz von 27,5 + 0,5 mm besteht.
- Eine 1,75 \pm 0,25 mm dicke Einlegplatte unter die Einstellschraube legen. Die Schraube anziehen bis der Graphitring den Druckring der Ausrückhebel berührt.
- Die Gegenmutter anziehen - die Einlegplatte entfernen.

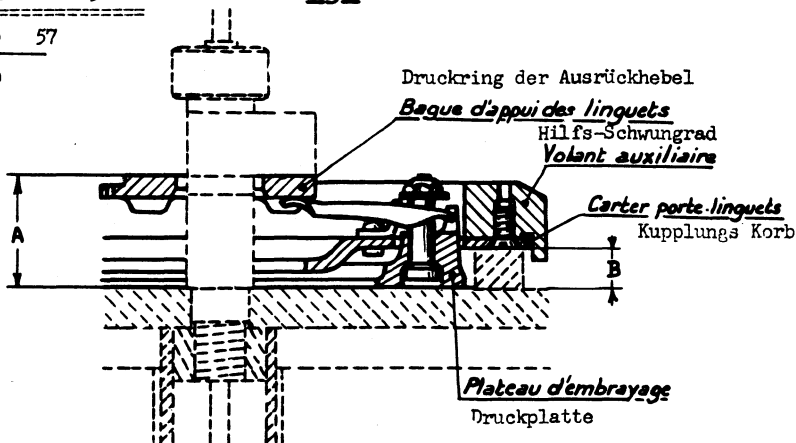
— EMBRAYAGE MONODISQUE 15 six —

EINSCHLEIBENKUPPLUNG 15-SIX

- Fig.1 -

R. S. A. No 57

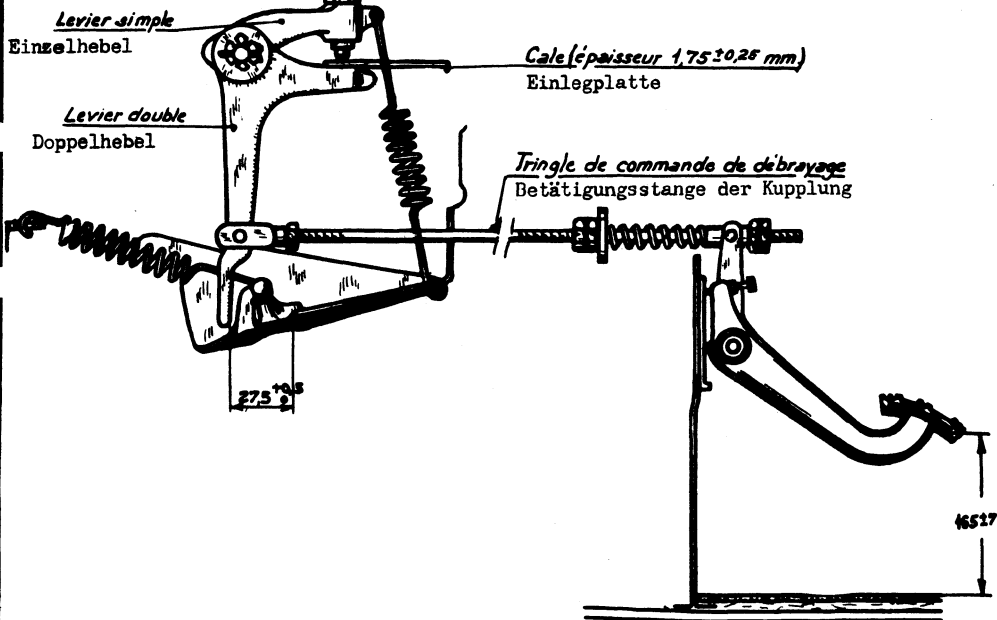
1 - IX - 1950



Einstellschraube

Tige de réglage

- Fig.2 -





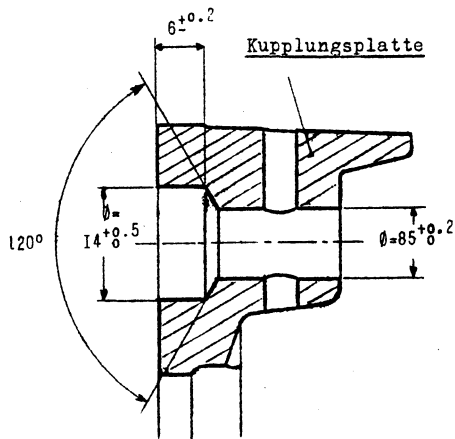
KUPPLUNGSDRUCKPLATTE 15 SIX (Modell G)

Wir bauen jetzt Kupplungsdruckplatten ein auf welchen die Bohrung der Ausrückhebel-Schrauben abgeändert ist.

Die Schrauben No. 491.055 sind im Ersatzteillager nicht mehr erhältlich, sondern sind durch die rundköpfigen Schrauben No. 493.055 ersetzt.

Zum Einbau der Schrauben No. 493.055 muss die Druckplatte 491.033 laut nachstehender Zeichnung abgeändert werden. Die Ausweitung der Bohrung erfordert kein Spezialwerkzeug.

BEMERKUNG : Die Bestellungen für Schrauben 491.055 werden annulliert. Wenn notwendig müssen Sie eine Neubestellung für No. 493.055 aufstellen.



Romi und Sergio heiraten

Romi Ziltener und Sergio, von dem ich den Geschlechtsnamen nicht weiss, haben sich entschlossen, ihr Verhältnis standesamtlich und kirchlich zu legalisieren

Da wollen wir natürlich versuchen, die beiden mit einem Traktionspalier zu überraschen.

Im folgenden findet Ihr die relevanten Daten:

Datum: 27. September 1992

Zeit: 15:00 Uhr

Ort: Eichholzhütte in Horgen am Zürichsee

Was: Feldgottesdienst für Romi und Sergio

Zufahrt: Autobahnausfahrt Horgen der N3
Richtung Horgen fahren
nach links Richtung Horgenberg abzweigen
unter der Autobahn durchfahren
vor grosser 180 Grad Kurvenach rechts abzweigen
Die Eichholzhütte liegt an dieser parallel zur Autobahn verlaufenden
Waldstasse links in Richtung Oberrieden

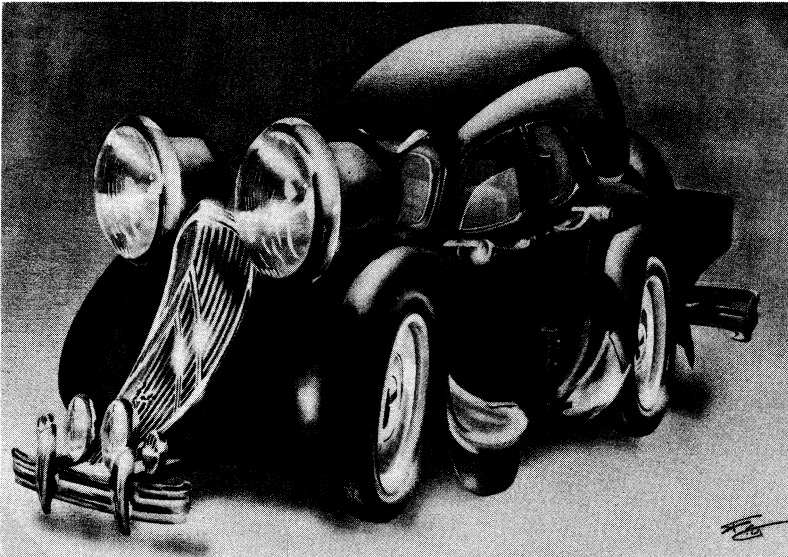
Informationen: Flemming Gubler
im Hirtenstall 5
8805 Richterswil
Tel.: P.: 01/786 10 19, G.: 01/715 13 44



LA TRACTION EN BD

Für den heutigen Strip sind einige interessante Hintergrundinformationen erwähnenswert: Schon an einer früheren Stelle dieser Serie sind dem Zeichner FRANQUIN begegnet, welcher für seinen Zeichenstil wie auch seine Figuren bestens bekannt ist (u.a. Spirou und Fantasio). Die Abenteuer dieser Beiden wurden im Verlaufe der Jahre durch verschiedene Zeichner (mir sind 5 bekannt) weitergeführt, nachdem die "geistigen Rechte" von Franquin verkauft wurden; lediglich die Rechte über das seltsame Tier namens Marsupilami verblieben beim "Erfinder". Anknüpfend an den Erfolg der Serie "Spirou und Fantasio" schufen 2 bisher weniger bekannte Zeichner eine neue Comic-Figur: der kleine Spirou, Geschichten aus der Jugendzeit des "grossen" Spirou. Die Schöpfer heissen TOME und JANRY (bürgerlich: Philippe Vandavelde und Jean-Richard Geurts), beide Belgier des Jahrgangs 1957. Schon ihr erster Band, aus welchem die beiliegende Episode stammt, überzeugt durch Ideenreichtum, einen ansprechenden und klaren Zeichenstil sowie einen und eigenständigen Humor; ein Geheimtip unter Brüdern!! Die nebenstehende Geschichte spricht für sich selber. Warum wohl gerade ein 11 CV dafür herhalten muss? - Uebrigens: Der erwähnte Michel Vaillant ist Euch als Comic-Figur aus einem früheren Heftbeitrag bekannt (siehe dort!!!).

Jörg Henauer





WROOOAA
WROOOO



WROOOARHOOOOOO
GNIAAAARGH!



BRRM
BRRRM

WROOOO! Ja, ich bin
es! Michel Vaillant! Nehmt
auch in acht, Fußgänger!
Jetzt komme ich!



Hallo,
Spirou!



Ach,
du bist es,
Susi!

Steig ein! Laß uns den
Rausch der Geschwindig-
keit zusammen
erleben!

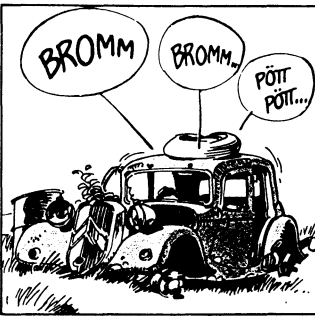
Du hast
Ideen!



BROOOOAAAMM
BRRRRM

200
Sachen,
halt dich
fest!

TUT-
TUT!



BROMM

BROMM...

PÖTT
PÖTT...



KWATSCH

!



Dir ist das Benzin ausgegangen!
Daß ich nicht lache!
Das ist doch ein uralter Trick!

Aber
Suusiiii...

Und noch ein Tip für die vollkommene Fußpflege:

Nach dem Fußbad anschließendes Einreiben mit dem millionfach bewährten Sixtuwohl Alpenkräuter-Fußbalsam verhindert zuverlässig Wundlaugen, starke Schweißbildung, Fersnarben, Hornhaut und Zehenjucken. Morgens kurz eingesprüht mit dem Sixtuwohl Alpenkräuter-Fußspray (hautfreundlich, mit rückhaltender Wirkung), bleiben Ihre Füße immer frisch den ganzen Tag.

Österreich-Auslieferung:
SIXTUS-IMPORT - A 5061 Anif, Postfach

**MIT 7 TAGE-TEST
PROBE**

*Müde Füße schnell
wieder frisch mit*

Sixtuwohl[®]
Bergkräuter
Sauerstoff-Fußbad



BIOLOGISCHE ALPENKRÄUTER SPEZIALITÄT

SIXTUS-WERK

FRITZ BECKER & CO. · SCHLIERSEE/BAYER. ALPEN



Sixtuwohl[®]
Bergkräuter
Sauerstoff-Fußbad

Istruzioni per l'uso:

Sciogliere in circa 3-4 litri d'acqua calda, una bustina di **Salf Curativi Sixtuwohl**, a base di Erbe di Montagna, e quindi immergerci (senza appoggiare) i Piedi per circa 10 Minuti. Il risultato sarà immediato: i Piedi ritorneranno freschi. La stanchezza scomparirà.

Non dimentichi anche la confezione economica da 25 pediluvi!

Sixtus-Art. Nr. 5410

GALLIGNANO - ANCONA

SIXTUS IMPORT



*Müde Füße schnell
wieder frisch mit*

Sixtuwohl[®]
Bergkräuter
Sauerstoff-Fußbad

Sixtuwohl Bergkräuter-Sauerstoff-Fußbad ist auf jahrhundertelange Gebirgsferfahrung aufgebaut. Nach schweren Tagesmärschen wurden früher die müden und strapazierten Füße in einem Absud aus besonders ausgewählten Bergkräutern gebadet.

Diese altbewährte Methode aus der heimischen Kräuterkunde wurde mit dem **Sixtuwohl-Bergkräuter-Sauerstoff-Fußbad** zur modernen und praktischen Anwendungsweise entwickelt.

Sixtuwohl Alpenkräuter-Fußpflege ist millionenfach bewährt seit 40 Jahren.

Die richtige Anwendungsweise:

In ca. 3-4 l heißes Wasser 1 Beutelinhalt mit **Sixtuwohl Bergkräuter-Sauerstoff-Fußbad** auflösen und darin die Füße ca. 10 Min. hängen (nicht stellen). Die wohltuende Wirkung spüren Sie sofort: Müde Füße werden schnell frisch.

Besonders vorteilhaft ist die Sixtuwohl Sparflasche, ausreichend für 25 **Bergkräuter-Sauerstoff-Fußbäder**.

0 3 8 5 9 9

Herst.-Datum

Halbjar 3 Jahre

Sixtuwohl Eingesandt von Paul Stehrenberger

CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name

Vorname

PLZ/Ort

Geburtstag / /

Gültig ab:

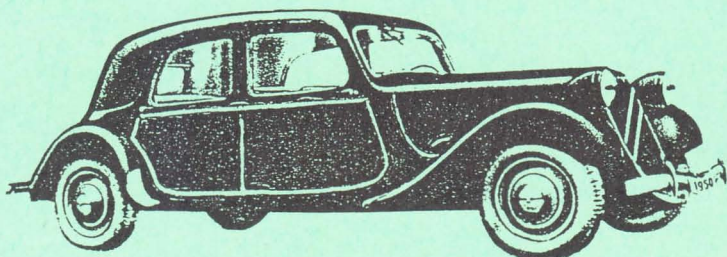
Vorname Partner.....

Adresse

Tel (P):..... /

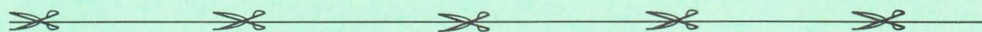
Tel (G):..... /

Senden an: Robert Isler, Stationsstr. 78, 8542 Wiesendangen



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.: 052/43 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):..... /

AZB

4552 Derendingen

Adressänderung melden an:

CTAC, Postfach 1066

CH-8058 Zürich-Flughafen

