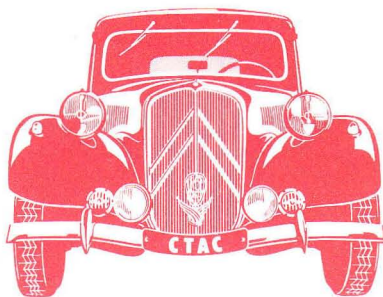


# CITROËN

*"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 1993

Präsident	Vizepräsident	Kassiererin	Aktuar
Daniel Eberli Rutishauser 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 Muespacherstr. 70 4055 Basel P: 061/43 24 27

## Organisationsgruppen

Ost	Nord	West	Süd
Franz Neff Brüel FL-9496 Balzers P: 075/384 35 13	Guido Hobi Schulstr. 19 8307 Effretikon P: 052/32 49 62	Dietmar Jucknischke Bellevuestrasse 145 3095 Spiegel P: 031/971 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 Weststrasse. 132 8003 Zürich P: 01/451 16 17
	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/Oktober 1993: 30. September 1993



## INHALT

Das Wort des Präsidenten .....	110
Treffen und Termine .....	111
Neues Citroën Automodell .....	111
Antwort auf Daniels offenen Brief in Heft 3/93 an die AI .....	112
Ein neues Buch über André Citroën .....	113
Erschienen in OldtimerPraxis 7/93 .....	113
CTAC Treffen vom 4. Juli 1993 .....	114
Träume .....	115
Unerwarteter Besuch .....	116
Von rasselnden Anlassern und anderen Geräuschen .....	118
Der Dachverband braucht Mitarbeiter .....	120
Der Dachverband teilt mit .....	122
Höck in der Region West .....	124
Inserate und Kleinanzeigen .....	129
Schmierige Fragen .....	134
La Traction en Bande Dessinée .....	142

## Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen	Reparaturen und Teile	Garage und Teile
Citroën Bern Freiburgstr. 447 3000 Bern Tel.: 031/55 33 11 70	Frick Traction Avant AG Bergwerkstr. 39 8810 Horgen Tel.: 01/725 90 45	Christian Heussi Badstrasse 57 8867 Niederurnen Tel. + Fax: 058/21 35  077/93 20 16
Garage und Teile		Reparaturen und Garage
Christian und Wilma Schelbli Wagerswil 8557 Lipperswil Tel.: 072/28 24 33		Rolf Ochsner Hauptstr. 82 8357 Guntershausen Tel.: 052/61 22 00

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

# Das Wort des Präsidenten

Benken, 14. Juli 1993

## Liebe Clubmitglieder,

nun ist es also offiziell: Ich bin staatlich anerkannter Veteranenbesitzer. Wie das kommt? Nun, am 1. Juli musste ich meine Traction vorführen. Nachdem ich das Fahrzeug eine Woche vorher aussen, unten und im Motorraum abgedampft und innen sauber gemacht hatte (was prompt zur Folge hatte, dass am Anfang die Kupplung rupfte und die Bremsen nicht mehr zogen!) und die Handbremsseile eingestellt hatte, und unmittelbar vor der Fahrzeugprüfung das Öl noch einmal von der Ölwanne geputzt hatte, stand ich kurz vor 14<sup>45</sup> mit klopfendem Herzen vor dem Strassenverkehrsamt in Winterthur. Was dann kam, ging so schnell, dass ich beinahe mehr Zeit brauche, um es hier aufzuschreiben (obwohl ich recht geübt bin im Zehnfingersystem): Blinker, Licht, Bremslicht, Scheibenwischer ein, Reifenfabrikat überprüfen, Türscharniere, Chassisnummer - wo ist das Originalschild? Fahren Sie auf die Grube. Rüttel rüttel vorne links, rüttel rüttel vorne rechts, zweimal stochern - fertig. Fahren Sie in den Lichttunnel. (Stossdämpfer wurden nicht geprüft.) Ablendung. Rechts etwas zu hoch, Sie korrigieren das doch noch bitte. Nebellampen nicht geprüft. Tor auf, auf den Bremsprüfstand. Vorne - nochmals, etwas langsamer. OK, hinten, ja, die Handbremse. OK, rutschen Sie rüber. Der Experte steigt ein, kratzt sich in den ersten Gang, fährt erst links, dann rechts im Kreis, geht in die Gerade, kratzt sich in den zweiten: 48 bei 50, neue Runde, sanftes Bremsen geradeaus, zur Rampe, Handbremse hält, Anfahren OK. Also, Sie machen das mit dem Licht noch, auf Wiedersehen. Noch sind keine 10 Minuten vergangen. Ich gehe zum Schalter, erkundige mich für den Eintrag als Veteranenfahrzeug. Da müssen Sie zum Hallenchef. Also, rüber, zwei, drei Minuten warten. Der Hallenchef kommt heraus, läuft um den Wagen herum, öffnet die Haube. Alles Original?. Ja, nur umgebaut auf 12Volt. Wieviele Kilometer sind Sie in den letzten drei Jahren gefahren? Ich krame in meinem Benzinbüchlein. Etwas über 6500. Gut, Wir werden unsere eigenen Unterlagen überprüfen und die Sache nach Zürich senden. Sie erhalten dann den Fahrzeugausweis. 19 Minuten nach meiner Einfahrt auf das Amtsgelände verlasse ich dieses wieder.

Zwei Tage später ist ein Brief vom Strassenverkehrsamt im Briefkasten: Eine Rechnung über Fr. 44.- und mein Fahrzeugausweis. In Feld 14 die Verfügung der Behörde: "**180 Veteranenfahrzeug**".

Jetzt ist es amtlich. Ich habe sechs Jahre Ruhe, und meine Traction bleibt solange vor übertriebenen Wäschereien verschont. Dem Amt sei Dank!

Einen Tag später hatten wir dann bei schönstem Wetter unser Treffen in der Region West. Eine recht grosse Schar von alten Citroën traf sich bei Hans Ryf zum Apéritiv und startete von dort zu einem angenehmen Tag. Herzlichen Dank an den Gastgeber und die Organisatoren.

Am 25./26. September findet in der Region Nord unser zweitägiges Treffen statt. Wir hoffen auf eine rege Teilnahme. Bis dann wünsche ich eine unfall- und pannenfreie Fahrt durch den Sommer.

Euer  
  
Daniel Eberli,  
Präsident CTAC

# Treffen und Termine

## CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

### andere Treffen und Daten

9.-10. Oktober 1993	Veterama Mannheim (D)
6. November 1993	Jahresende-Essen des CCS 34-57
4. Dezember 1993	Oldtimer und Teilemarkt Zürich, Züspa-Hallen, 9-16 Uhr
26./27. März 1994	Oldtimer- und Teilemarkt Bern
13. Juli-15. August 1994	Raid Vancouver-San Francisco (USA)
15. Juli-15-August 1994	Raid Rockies (USA)
23.-29. Juli 1995	Randonnée Alpine
25.-27. August 1995	11. ICCCR, F-Burgund

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

Gönnner wären z.B. Banken, Versicherungen, Garagen, Arbeitgeber

### **Neues Citroën Automodell**

Von Bburago ist der Citroën Xanthia (der neueste von Citroën) als 1/43 Modell erschienen. Lieferbar sind der 'normale' und das 16V-Modell. Sie sollen sich allerdings nur durch die Farbe unterscheiden. Erhältlich für ca. 5.-- in Warenhäusern, bei Tankstellen, eventuell sogar im Spielzeugfachhandel (Referenznummer 4165).

Mitgeteilt von AR

# Antwort auf Daniels offenen Brief in Heft 3/93 an die AI

Lieber Daniel

Gerne hätte ich, dass Du diesen Beitrag nicht persönlich nehmen würdest, aber ich kenne Dich inzwischen zu gut. Sei's drum. Ich habe mit Interesse Deinen Leserbrief an die AI gelesen. Ich weiss nicht einmal, ob er in dieser Publikation veröffentlicht wurde.

Es kommt hier auch nicht darauf an, ob ich Deine Meinung teile, oder nicht. Ich glaube den meisten im Club ist bekannt, dass wir mit H. A. Bichsel das Heu nicht unbedingt auf der gleichen Bühne haben. Deshalb haben wir ja auch an einer unserer letzten GV's Delegierte an den SDHM gewählt.

Was mich an **Deinem** (und jetzt schreibe ich 'Deinem' fett, was ich schon vorher eigentlich immer wollte, es aber ein wenig zu dick aufgetragen fand) Leserbrief stört, ist die Unterschrift 'Daniel Eberli, Präsident CTAC'. Dadurch bringst Du für den unbedarften Leser der AI (und das sind ja sicher die meisten, da sie in die Interna des SDHM nicht eingeweiht sind) zum Ausdruck, dass dieser Leserbrief die Meinung des CTAC ausdrückt. Dem ist nun beileibe nicht so. Du weisst ebenso wie ich, dass etwa 90% unserer Clubmitglieder 'Schweiger' sind, die 'nur' den Mitgliedebeitrag zahlen (manchmal nicht einmal den). Von den restlichen 10% kennen wir die Meinung zum SDHM vielleicht (oder glauben zumindest diese zu kennen). Diese Meinung ist meiner Erinnerung nach in Sachen SDHM klar (wir brauchen ihn) und in Sachen H. A. Bichsel geteilt, auf jeden Fall teilen nicht alle unsere Meinung.

Ich finde es gut, dass Du Deine Meinung zu Papier bringst, und diese als Leserbrief, oder sogar als Artikel zur Veröffentlichung bringst. Aber bitte tu sie als Deine persönliche Meinung kund, und verstecke Dich nicht hinter dem Namen des CTAC. Unser Club hat meiner Meinung nach einen guten Ruf, was nicht zuletzt Dir zu verdanken ist. Ich will Dir auch nicht den Präsidentensitz streitig machen (das will glaube ich niemand, der weiss, wieviel Arbeit damit verbunden ist, und wieviel Diplomatie vonnöten ist, es jedem recht zu tun).

Ich möchte Dich nur darauf aufmerksam machen, was für eine Macht und Wirkung Deine Worte in der Oeffentlichkeit haben können. Es braucht Diplomatie und Feingefühl, die Worte richtig einzusetzen, dass sie am richtigen Ort die gewollte Wirkung zeigen. Du hast mit dem Präsidentenamt eine Verantwortung gegenüber dem Club und seinen Mitgliedern übernommen. **Du** bist die Person, die den CTAC am ehesten gegenüber der Oeffentlichkeit vertritt. Wenn jemand etwas vom Club will, setzt er sich mit Dir in Verbindung.

Du machst Deine Arbeit als Präsi gut, lass mich das auch einmal ausserhalb einer GV sagen, und es macht Freude, unter Deiner Fuchtel Redaktor zu sein. Ich weiss, dass ich in den CTAC-Mitteilungen eine extremere Meinung als Du äussern darf, da es ja nur eine 'interne' Publikation ist.

Dani, sei mir bitte nicht böse, aber sei vorsichtig, wenn Du Dich im Namen des CTAC an die Oeffentlichkeit wendest. Es könnte zum Schaden des Clubs sein, den wir ins Herz geschlossen haben, und für den wir ziemlich viel Zeit aufwenden.

Tractionellement

Andreas Rutishauser

# Ein neues Buch über André Citroën

Die Bücherangebote können Sie bestellen bei Ihren Spezialisten für

- Autobücher
- Motorradbücher
- Auto-Videos
- Motorrad-Videos

Deutschland:



Schweiz und Ausland:



Bestellschein Bitte senden Sie mir gegen Rechnung (Versandkosten DM 5,- / Fr. 5,-; Ausland 10,-)

Anzahl	Best.-Nr.	Titel	Anzahl	Best.-Nr.	Titel

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_  
 Strasse: \_\_\_\_\_ PLZ/Ort: \_\_\_\_\_  
 Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_

Einsenden an: Buchversand Elly Gieseler · Au in den Buchen 94 · D-75  
 Für die Schweiz und das übrige Ausland:  
 Serag AG, Verlagsunternehmen · Postfach 8 · CH-8808 Pfäffikon



Jacques Wolgensinger: André Citroën  
 Diese packende Biographie schildert kenntnisreich Leben und Werk eines außergewöhnlichen Mannes. Zahlreiche Fotos und Dokumente tun die André Citroën-Story ab.  
 312 Seiten, 73 Abbildungen, gebunden  
 38,80 Bestell-Nr. 01504

Erschienen in OldtimerPraxis 7/93

# OldtimerPraxis



Top-Restaurierung: Citroën 11 CV

# CTAC Treffen vom 4. Juli 1993



Regionaltreffen West vom 04. Juli 1993

Sonntag morgens, gähn. Superwetter und Citroen-Tag. Die Welt ist in Ordnung.

Der Citroen ist parat für ein Regionaltreffen. Meine Frauen haben ein tolles Outfit angelegt und los kann es gehen. Via Bern Richtung Herzogenbuchsee über die alte "Zürichstrasse" geniessen wir den frühen Morgen.

Zum Apero sind wir bei Hans Ryf eingeladen. Mit offenen Armen werden wir empfangen und bewundern und bestaunen die reichhaltige Ansammlung von tollen Fahrzeugen und Teilen. Was mich immer wieder begeistert ist, mit welchen Geschichten und Anekdoten Hans Ryf von und über seine einzelnen Fahrzeuge fesselnd, ja sogar spannend berichten kann. Mittlerweile sind dreissig, ja dreissig Citroen auf dem Gelände versammelt. Es gibt immer wieder viel zu sehen und mit den Besitzern zu berichten. Das Apero trägt auch zur guten Stimmung bei und schon bald heisst es: Aufbruch Richtung Bad Attisholz. Mit viel Geschick führt uns Hans Ryf dort hin. Ein schöner Corso mit tollen und typenvielfältigen Citroens trifft auf dem Parkplatz Bad Attisholz ein. Der Garten wird vom Citroenclub beschlagnahmt. Ein mit Liebe und Können zubereitetes Menue (einmal ohne Citroen-Nüdeli) verwöhnt und stärkt uns für den Rest des Tages.

Weiter gehts zur Einsiedelei nach Sta. Verena bei Solothurn. Sehr imposant, was dort zu besichtigen ist. Eine gute Mischung aus Geschichte und überlieferter Kultur. Prädikat Sehenswert. Nachdem Maschine und Mensch abgekühlt haben, löst sich allmählich die Zusammenkunft auf. Für die Unentwegten heisst das nächste Ziel: Zum grünen Affen in Altreu. Ich verstehe nun auch, warum in früheren Jahren Auto und Fahrer öfters technische Pausen gemacht haben. Wir haben dieser Tradition nachgelebt und finden diesen Brauch auch heute noch sehr angenehm. Aber leider hat alles mal ein Ende und so machten wir uns bald einmal auch auf den Heimweg.

Ich möchte allen, Beat Scheidegger, Daniel Löhner, Hans Ryf und ihren Helferinnen und Helfern recht herzlich danken für die Gestaltung eines schönen Treffen, welches lange in guter Erinnerung bleiben wird.

Allen anderen Clubkolleginnen und Kollegen wünsche ich eine Super-Citroen-Saison.

Mit trastrionistischen Grüssen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Udo Kenkel'. The signature is written in a cursive, somewhat stylized script.

Udo Kenkel



# Träume . . .

Wohl jeder Mensch - und ein Veteranenfreund ganz besonders - hat bestimmte Träume, von denen er hofft, dass sie sich irgendwann einmal erfüllen. Lotterien, aber auch Reisebüros und die ganze Werbebranche leben davon, Hoffnungen auf die Erfüllung solcher Träume zu machen.

Was mich betrifft, so bin ich bin das, was man einen realen Träumer nennen könnte. Für mich muss ein Traum immer eine gute Chance der Verwirklichung offenlassen, sonst interessiert er mich nicht.

Einer meiner grössten Träume war lange Zeit, das Fliegen mit einem Wasserflugzeug zu erlernen. Noch heute bekomme ich Herzklopfen beim Gedanken, wie ich mit einem einmotorigen Hochdecker mit Schwimmern auf einen kleinen See anfliege - natürlich gegen den Wind - , die Landeklappen ausfahre, den Propeller auf kleine Steigung bringe, mit wenig Leistung heranschwebe und schliesslich mit weit spritzenden Schwimmern sanft auf der Wasseroberfläche aufsetze.

In letzter Zeit hat sich meine Vorstellung dahingehend reduziert, dass ich davon träume, meine Privatpiloten-Lizenz, die ich vor rund 10 Jahren mangels Zeit und Geld verfallen lassen habe, wieder zu erneuern. Auch hier muss mir der Bezug zur Realität erhalten bleiben...

Oder betrachten wir zum Beispiel Traumfrauen. - Aber lassen wir das, schliesslich bin ich seit über 10 Jahren glücklich verheiratet...

Oder Traumautos: Einen Bugatti, Ferrari oder Maserati zu besitzen, übersteigt schlichtweg mein Vorstellungsvermögen. Natürlich finde auch ich einen solchen Wagen interessant, und schön, wenn die Form ästhetisch ist. Aber vom Hocker reisen kann mich ein solches Auto nicht. Da hat es ein DKW, ein Alfa oder sogar ein altes Lieferwägelchen wesentlich leichter. Ich könnte mir gut (nur zu gut!) vorstellen, sowas in der Garage stehen zu haben oder damit über Land zu fahren. Das Schöne an solchen Träumen ist doch, dass man sie auch tatsächlich verwirklichen *könnte*, wenn man nur richtig *wollte*!

Vielleicht fürchtet man sich aber auch gleichzeitig etwas davor, dass sie sich tatsächlich erfüllen könnten, weil dies Auswirkungen und Probleme auf das tägliche Leben nach sich ziehen könnte...

Somit ist für mich (und offensichtlich auch für viele unserer Clubmitglieder) auch die Traction ein Traumwagen. Nicht phantastisch und aufdringlich, sondern real und erschwinglich. Gelungen und ästhetisch in der Linie und angenehm und harmonisch in Bezug auf die inneren Werte. Nicht perfekt, aber mit liebenswerten kleinen Mängeln, die den guten Charakter kennzeichnen.

So lässt sich's wohl träumen, ohne dass man mit einem Schock aufwachen muss!

*Daniel Eberli*

Daniel Eberli

# Unerwarteter Besuch

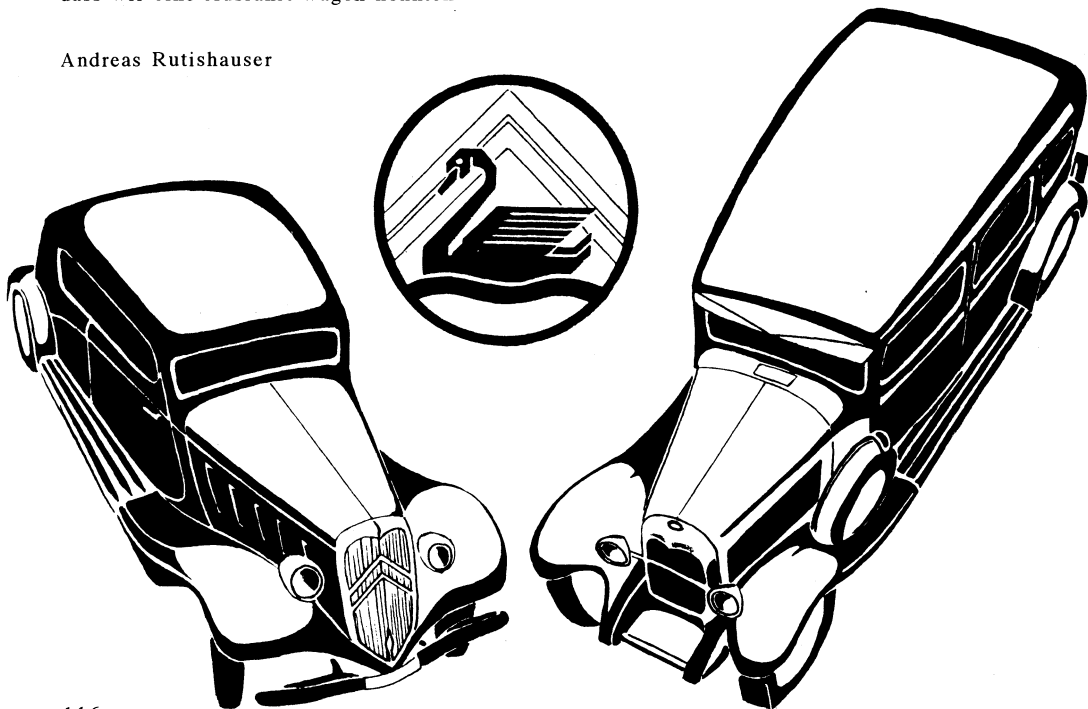
Da wohne ich nun schon eine Weile in Basel. Mit und ohne Traction (aber immer öfter mit) (nein, nicht mit dem besagten, bekannten Bier, das mit dem Namen eines Mannes mit roter Kappe und weissem Bart anfängt, sondern mit der Traction), habe ich auch schon die nähere Umgebung, vor allem das Elsass näher erkundet.

Eines schönen warmen Sommerabends (ja die gab's auch dieses Jahr) läutet das Telefon, und ein Herr Krähenbühl meldet sich in bestem Baseldeutsch (sofern ich befugt bin, das zu beurteilen). Er sei unser Clubmitglied aus Mexico und in Basel zu Besuch (Geschäft und Ferien). Er würde sich freuen, Kontakt zu den Mitgliedern des CTAC zu haben. Natürlich haben wir ein Rendez-Vous abgemacht. Ich habe ihm meine Modellautos und das sonstige Sammelsurium gezeigt, ihm vom Clubleben erzählt, er hat mir eine Menge aus seinem Leben erzählt. Vor allem, dass er, wenn er sich dann einmal zur Ruhe setzen würde, gerne wieder in der Schweiz leben würde, eine Traction sein eigen nennen möchte, und mit diesem Auto dann das Land seiner Herkunft wieder kennelernen möchte. Wer den Mann gesehen hat, zweifelt daran, dass er sich je 'zur Ruhe setzen' kann. Aber wünschen wir ihm alle, dass sein Traum Realität werde.

Der Höhepunkt des Abends war eine Fahrt in der Traction. Bei lauem Sommerwetter fuhren wir in der Umgebung von Basel übers Land, kehrten in einer Gartenbeiz ein, und erzählten einander von Gott und der Welt (weniger von Gott, aber umso mehr über die Welt); was für Probleme in Mexico und der Schweiz aktuell sind. Nur allzusehr verging die Zeit, und bald hiess es, die Traction wieder in die heimische Garage zu bringen und Abschied zu nehmen.

Ich hoffe, Louis Krähenbühl wird bald wieder sein Heimatsstadt besuchen, und mir anrufen. Wer weiss, vielleicht ist wieder Sommer, schönes Wetter und was sonst noch dazugehört; so dass wir eine Ausfahrt wagen könnten

Andreas Rutishauser



Louis P. Krähenbühl Pakul

Seminario No. 145

Lomas de la Herradura

Tel. 589-50-41

053920 - México, D. F.

(MEXICO)

Barcelona, den  
4. Juni 1993

Sehr geehrter Herr Rutzhammer,  
Nochmals, besten Dank für den  
netten Abend in meiner  
Heimstadt; ich gratuliere  
zu Ihrem, bald 60-jährigen  
113. No. male, der sich ja  
noch heute, ganz "normal"  
fahren lässt!  
Ich wünsche Ihnen weiteres  
alles Gute mit der Traktion,  
+ Erfolg in Ihrer Arbeit.  
Mit freundlichem Gruß,

Ihr

Louis Krähenbühl

---

# Von rasselnden Anlassern und anderen Geräuschen...

Vor einigen Jahren hatte ich darüber berichtet, wie ich meine Traction von 6 auf 12 Volt umgebaut hatte. Ich hatte damals geschrieben, dass ich den Anlasser unverändert im Fahrzeug belassen und ihn einfach mit der höheren Spannung betrieben hatte.

Nun, mein 6-Volt-Anlasser ist nicht mehr. Auf der Fahrt nach Schänis zur Segelflugzeugtaufe hatte ich in Hinwil vor einer Ampel den Motor abgestellt und nachher beim Anfahren erst beim Schalten in den zweiten Gang realisiert, dass das Ritzel immer noch mitlief. Das Zurückschieben des Zugschalters, der etwas hart ging, verhinderte weiteres Unheil, aber dass der Anlasser Schaden genommen hatte, konnte ich unschwer feststellen, als ich ihn das nächste Mal benützte. Zwar drehte er noch, aber nur langsam und verbunden mit einem rasselnden Geräusch. Immerhin gelang es mir, den Motor noch einige Male zu starten.

Als ich zu Hause einmal etwas Zeit zur Verfügung hatte, baute ich den Anlasser aus. (Wer, wie ich, einen "Légère" sein Eigen nennt, und das schon gemacht hat, weiss, dass es "etwas viel" Zeit dazu braucht, denn der kabinenseitige Silentblock des Motors muss gelöst werden, damit man genügend Platz zum Ausfahren bekommt.)

Als der Anlasser zerlegt war, konnte ich den Schaden genau ermessen: Durch den verlängerten Betrieb mit überhöhter Spannung waren zwei Kupferplättchen des Kollektors ausgelötet worden und hatten genussvoll an den Kohlen geknabbert. Irgendwelche Bruchstücke hatten zudem die Statorwicklung noch verletzt.

Schweren Herzens rief ich einem unserer Clubgaragisten an, ob er mir einen 12-Volt-Anlasser schicken könne. Der Auftrag wurde prompt und zu einem fairen Preis erledigt, und wenige Tage später hielt ich einen DS-Anlasser in den Händen. Etwas schlanker als der Traction-Anlasser, aber mit gleichem Flansch und Ritzel, hatte ich Hoffnungen, dass Montage und allfällige zukünftige Demontage etwas leichter vonstatten gehen dürften. Beim Versuch, den alten Zugschalter zu montieren, begannen die Schwierigkeiten: Solches war nicht vorgesehen - das Original hatte bereits einen Elektroschalter - und hätte ich Löcher gebohrt und Gewinde geschnitten, hätte ich unweigerlich die Statorwicklung verletzt. Es gelang mir nicht, die Schrauben zu lösen, um diese herauszunehmen.

Der Clubgaragist konnte mir nicht helfen, aber bei einem Autoelektriker konnte ich ein Anlasserrelais kaufen, das ich im Motorenraum montierte. Nun fehlte nur noch der Schalter, und da wollte ich nicht einfach einen Klingelknopf einbauen. Der Gedanke, einen Stoppschalter zu montieren und diesen mit dem Originaldrahtzug zu bedienen, kam mir damals noch nicht. Ich kaufte mir einen Lichthupenschalter (einen Impulsschalter mit langem Hebel, der nach allen Seiten gedrückt werden kann), kürzte den Hebel und schnitt ein Gewinde darauf. Das T-Hebelchen des Originalzuges bohrte ich etwas aus und schnitt das Gegengewinde hinein. Nun ist der Umbau am Armaturenbrett kaum zu sehen. Selbstverständlich kann der Anlasser nun nur mehr bei eingeschalteter Zündung betätigt werden, damit nicht jemand damit herumspielen kann.

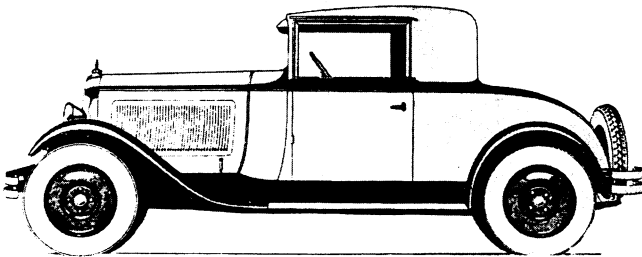
Das zweite Geräusch hatte mich schon wesentlich länger beunruhigt, aber ich konnte es lange Zeit einfach nicht lokalisieren: Hin und wieder beim Anfahren, meistens wenn ich vorher retour gefahren war, selten beim Bremsen, war ein kurzer Knall vom Vorderwagen zu hören gewesen. Unzählige Male hatte ich den Wagen

angehoben, hier gerüttelt und da gedreht, aber ich kam nicht darauf. Irritierend war, dass ich das Gefühl hatte, beim Anfahren bewege sich erst ein Teil der Aufhängung, bevor sich das Fahrzeug richtig in Bewegung setzte. Einer der um Rat gefragten Garagisten vermutete verschlissene Trapeze, ein anderer tippte auf die Radlager. Die Trapeze hatten erst etwa 6000 Kilometer seit der Revision, mir schien ersteres nicht möglich, und an den Radlagern verspürte ich zwar etwas Spiel, aber nicht in einem solchen Masse, dass mir ein solches Geräusch möglich schien.

Und doch liess mir die Sache keine Ruhe. Als schliesslich noch das Aufgebot zum Vorführen ins Haus flatterte, fragte ich Peter Weber, ob er mir einmal helfen könne, da es sehr schwierig für mich sei, mit dem Auto über der Grube hin und her zu fahren und gleichzeitig unter dem Wagen das Fahrwerk zu beobachten. Nun, letzte Woche kam er vorbei, und wir versuchten es. Er stand unten in der Grube, und ich versuchte oben, das Geräusch zu erzeugen. Zuerst gelang dies natürlich nicht (Demonstrationseffekt nach Murphy...), aber als ich herausfand, dass ich mit einer kurzen Beschleunigung und anschliessendem heftigen Bremsen (das heftige Bremsen war auch nötig, um nicht voll in die Garagenwand zu donnern...) das Knacken ertönen lassen konnte, kamen wir der Sache näher. Und schliesslich rief Peter, er habe es gefunden: Auf der linken Seite hatte das obere Trapez Längsspiel. Zuerst entfernten wir einige Unterlagsscheibchen, bis wir feststellten, dass die hintere Mutter lose war. Nachdem wir diese festgezogen hatten, mussten wir wieder die Hälfte der Scheibchen einlegen, und dann war die Sache endlich behoben.

**Merke:** Glaube nie, dass Du ein frisch revidiertes Stück nicht auch kontrollieren musst, wenn etwas nicht in Ordnung ist!

Daniel Eberli





**SDHM ASVE**

Schweizerischer Dachverband für Historische Motorfahrzeuge  
Association Suisse des Véhicules d'Époque  
Associazione Svizzera dei Veicoli d'Epoca  
Associazion Svizra da Vehichels Istorics

## Der Dachverband braucht Mitarbeiter

Vorstand

31. Mai 1993

### Appell an die Präsidentinnen und Präsidenten und Delegierten der Mitgliedclubs im SDHM

Sehr geehrte Damen und Herren

Seit seiner Gründung im Jahre 1985 ist der SDHM unerwartet rasch, auf über 80 Mitgliedclubs mit mehr als 7400 Einzelmitgliedern, gewachsen. Bei dieser Grösse beschäftigen andere Verbände vollamtliches Personal und verrechnen weit höhere Mitgliederbeiträge als wir mit symbolischen Fr. 5.-- pro Einzelmitglied. Beispiel: Fr. 60.-- pro Mitglied im Schweizerischen Ruderverband plus Jahresbeitrag im jeweiligen Club, oder Fr. 125.-- beim SMVC plus Teilnehmerbeiträge für alle Aktionen. Der Vorstand des SDHM will beim bisherigen Beitrag bleiben, ist aber auf ein wesentlich engagierteres Mitmachen Ihres Clubs angewiesen. Sie als Präsident(in) und Delegierte(r) sind aufgefordert, in Ihrem Club zugunsten des SDHM vermehrt aktiv zu werden und uns die versteckten Ressourcen von 7400 Mitgliedern im Interesse der Erhaltung des historischen Motorfahrzeuges zugänglich zu machen.

Was wünschen wir uns von Ihrem Club?

#### Stand-Aktionen

Sie sind für Publizität und Mitgliederwerbung unerlässlich. Wir wollen uns in Zukunft professioneller präsentieren. Dazu brauchen wir Personal, Ihre Clubkollegen. Die Vorstandsmitglieder alleine können nicht überall präsent sein. Wir wünschen uns von Ihnen Meldungen von geeigneten Leuten, d.h. Damen und Herren, die in der Lage sind, einen Verband unserer Grösse an einem Stand zu vertreten, zB.

- **Personal** benötigen wir enorm viel an unserem jährlichen Grossanlass im September, dem Rassemblement in Avenches. Um genügend Ablösungen zu gewährleisten, sind 40 - 50 sportliche Leute erforderlich. Unter 7400 Mitgliedern gibt es mit Sicherheit Damen und Herren, die diesen Superanlass als Funktionär einmal hautnah miterleben wollen. Die Krönung unseres Appells wäre natürlich die Meldung eines möglichen Organizers für Avenches. Die Unterstützung der bisherigen Macher wäre ihm gewiss.

#### Sponsoring

Im Gegensatz zur Zeit der Gründungsjahre sind Geldsponsoren kaum mehr zu finden. Ganz besonders sind wir deshalb auf Sponsoring in Form von Dienstleistungen aus Ihrem Mitgliederkreis angewiesen. Das ist auch für Sie, für die Sponsoren lohnend!

Nach Absprache mit dem Vorstand werden Dienstleistungssponsoren natürlich in geeigneter Form erwähnt.

**Beispiel:**

- Gestalten und/oder Herstellen von **Drucksachen** in grossen und kleinen Auflagen.  
Gefragt sind Grafiker und Drucker!

Kontakt: Daniela Dardel, Sekretariat Zürich, Tel. 01/481 88 10

- **Standbau**  
Stellwände haben wir, aber vielleicht könnte sie ein Profi einmal besser gestalten.  
Wir benötigen aber immer - je nach Stand - 10 bis 100 m2 Teppichplatten, Standbeleuchtung und Videoanlage (Lieferung und Einrichten), passende kleine Tische und Sitzgelegenheiten (zB. Birstil), Standdekorationen (zB. Pflanzen) u.a.m.  
Helfen Sie uns auch mit Ideen für Standattraktionen!

Kontakt: Fritz Buser, Vizepräsident, Tel. 033/53 25 60

Mit dem Ziel, unsere Ausgaben für Fremdleistungen zu reduzieren, um unseren Jahresbeitrag weiterhin bei Fr. 5.-- pro Einzelmitglied halten zu können, sind wir auf sämtliche möglichen Ressourcen, Talente und Dienstleistungen aus eigenen Reihen angewiesen.  
Holen Sie sie aus der Reserve! Auch in Ihrem Club gibt es kompetente, willige Mitglieder!

Wenn sich in jedem Club ein Mitglied zur Verfügung stellen würde, hätten wir bereits ca. 80 Kandidaten für die eine oder andere Aufgabe.

Der Vorstand des SDHM/ASVE dankt Ihnen.

Interessierte melden sich bitte beim Präsidenten des CTAC, beim Redaktor oder direkt beim Sekretariat des SDHM (Adresse untenstehend)

**Sekretariat Zürich SDHM/ASVE:**

Daniela Dardel,	Tel. 01/481 88 10	Fax 01/482 23 44
Montag:	ganzer Tag	
Mittwoch und Freitag:	nachmittags	



Zürich, 1. Juli 1993

Der Dachverband teilt mit:

Liebe Mitglieder des Dachverbandes, liebe Oldtimerfreunde

Drei Aufgaben halten den Vorstand auf Trab: Politik, Oeffentlichkeitsarbeit und die Finanzen.

**Politik:** Am kommenden 2. September trifft sich die Spitze des Dachverbandes zum zweiten Mal in diesem Jahr mit dem Direktor des Bundesamtes für Polizeiwesen, Prof. Dr. Lutz Kräuskopf. An diesem Ort laufen die Informationen über die aktuellen Entwicklungen im Bereich Verkehr zusammen. Jedes Projekt für eine Gesetzesänderung, z.B. Treibstoff-Zollerhöhungen, CO<sub>2</sub>-Abgaben oder Einfuhrbeschränkungen für historische Motorfahrzeuge, kommt aus unterschiedlichen Quellen. Das erschwert einmal die Informationsbeschaffung, vor allem aber muss der Dachverband für jede Sache bei verschiedenen Stellen vorstellig werden. Der Kontakt mit dem BAP ermöglicht uns, immerhin zu erfahren, wo was in Arbeit ist. So nehmen wir nun in der Sache "Sammelschild" Kontakt auf mit der interkantonalen Kommission für den Strassenverkehr.

**Oeffentlichkeitsarbeit:** Unser wichtigstes PR-Instrument ist das "Classic" in der "auto-illustrierten". Der Powerslide-Verlag unterstützt dieses Projekt "offizielles Organ des SDHM" mit grossem Einsatz, auch von Geld. Wir können von Glück sagen, dass wir eine solche tolle Zusammenarbeit gefunden haben. Zu Recht erhofft sich der Powerslide Verlag dadurch auch eine Auflagensteigerung. Wir müssen uns bewusst sein, dass der Powerslide Verlag nicht unbegrenzt Mittel zur Verfügung stellt, um uns unser Organ zu finanzieren. Wir sind zwar in keiner Weise wirtschaftlich oder rechtlich vom "Classic" abhängig, aber freundschaftlich verpflichtet. Darum appelliere ich in durchaus eigener Sache an Sie: Abonnieren Sie die ai! Geben Sie sich dabei als SDHM-Mitglied zu erkennen! So können wir uns dieses tolle Presseerzeugnis für unsere Anliegen direkt offenhalten. Der SDHM/ASVE hat mit der Powerslide AG ein Spezialabonnement ausgehandelt. Sie erhalten das "ai/Classic"-Abonnement 20% günstiger. Zudem dürfen Sie drei Gratis-Klein-Inserate publizieren. Am Ende dieser "Mitteilungen" finden Sie einen Talon, den Sie dem SDHM/ASVE-Sekretariat einsenden können.

**Finanzen:** Nicht zuletzt wegen der Finanzen lautete das Motto für das Verbandsjahr 1993 "Konsolidierung". Im Moment versucht der Vorstand des SDHM/ASVE die QuaDratur des Kreises. Einerseits stellen wir in den politischen Gesprächen fest, dass wir viel zu wenig bekannt sind und unbedingt mehr auf das Oldtimerhobby, die feste Szene in der Schweiz und auf den Dachverband aufmerksam machen müssen.





Das kostet aber sofort Geld. Andererseits stehen uns nur begrenzte feste Mittel, im wesentlichen Ihre Mitgliederbeiträge zur Verfügung. Darum verwenden wir einen Teil unserer Energie dafür, Geld-einnahmequellen und Spendenquellen zu finden. Der SDHM/ASVE vertreibt den "Klausenrennen-Wein" (ein wirklich empfehlenswerter Tropfen im übrigen, vgl. ai 6/93 und ai 7/93) und sucht in Briefaktionen Spender. Der Erfolg gibt uns bisher recht. Wir registrieren einen zunehmenden Rückhalt bei Ihnen, unseren rund 8'000 Mitgliedern, und wir brauchen Ihre Unterstützung weiterhin. Danke!

Wann und wo finden Sie den Dachverband persönlich vertreten?

Donnerstag, 22. Juli 1993	Klausenrennen-Prolog, Dübendorf
Samstag/Sonntag, 24./25. Juli	Klausenrennen, Linthal
Sonntag, 15. August 1993	Meeting IG US Pearl Owners Zürich
Sonntag, 29. August 1993	British Car Meeting, Pfäffikon SZ

Bitte reservieren Sie den 26. September 1993! An diesem Spätsommersonntag findet das "7e Rassemblement national" des SDHM/ASVE in Avenches VD statt. "Avenches" ist SDHM/ASVE-Treffen von Klassikern aller Marken inmitten einer wundervollen Umgebung (Seeland, historischer Stadtkern). Die Organisation "Avenches" hat einige Änderungen vorgenommen: Alle Teilnehmer finden Einlass in die historische Altstadt, die für den übrigen Verkehr gesperrt ist. Und: 1993 findet wieder ein Corso durch Avenches statt. Anschliessend werden in der Arena verschiedene Fahrzeuge prämiert. Die diesjährige Ehrenmarke ist "Jaguar".

Ich wünsche Ihnen noch einen schönen Klassiker-Sommer und viele vergnügliche Stunden beim Schrauben und Putzen, vor allem aber beim Fahren und hie und da einfach so anschauen...

Mit freundlichen Grüssen

  
Johann-Christoph Rudin  
Präsident SDHM

---

Bitte senden Sie diesen Talon an den SDHM/ASVE, Sekretariat, Seestrasse 292, 8038 Zürich oder Telefax 01/482 23 44"

( ) Ja, ich abonniere die "auto-illustrierte" mit dem offiziellen Organ des SDHM "Classic" für Fr. 51.60 statt für Fr. 64.50 und erhalte dafür 12 Ausgaben. Ich bestätige, dass ich Mitglied eines SDHM/ASVE-Clubs bin. Mit diesem Abonnement habe ich das Recht, in der "ai" drei Gratis-Kleininserate zu publizieren.

Ich bin Mitglied des Clubs: .....

Ort, Datum:

Unterschrift:

# Höck in der Region West

Wer war dabei? Wer schreibt einen Bericht? Wer schickt Fotos?

Betr. Sporadischer "Höck" in der Region-West (Raum Bern)

Sehr geehrter Herr Präsident

So, oder ähnlich würde ein offizieller Brief an einen Präsidenten anfangen. Da wir zwei aber mittlerweile eine intimere Anrede gebrauchen, fängt unser Brief folgendermassen an:

Salü Dani

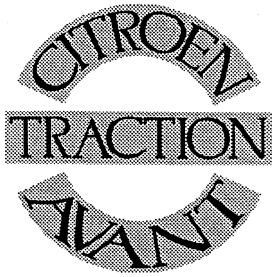
heute, bei ca 28 Grad Tegestemperatur sitze ich im Büro und versuche einige Zeilen an Dich zustande zu bringen. Das Du und auch Deine Familie mit dem Tractions-Fieber Ausgabe 1993 infiziert ist, freut mich ausserordentlich. Da aber immer noch einige "Citroenisten" (beiderlei Geschlecht) glauben, sie kommen dieses Jahr ungeschont davon, haben wir zur rechten Zeit ein paar Infektionsschreiben an diese Personen verschickt. Damit alle -ohne Gnade- infiziert werden.

Ich gebe zu, es handelt sich um einen Versuch. Aber, wer nichts macht.... der eben nichts.

Deshalb möchte ich Dich als unser Ober-Infekteur (äxküsä Herr Päsident) von unserem Vorhaben auf dem ordentlichen Wege informieren. Denn nur ein gut informierter Präsi ist ein guter Präsi. So, nun hoffe ich, dass Dich und auch Deine Familie diese Zeilen bei Lust und Laune halten.

Bis zum nächsten Mal grüsse ich Euch mit zündenden Ideen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Ado'. The signature is stylized and includes a small 'u' and 'o' below the main letters.



An alle begeisterten Citroen (Traction) Fahrer Besitzer, und Freunde.

Nun ist es wieder so weit. Die Traction spürt den Sommer (oder ist es doch der Fahrer). Wie dem auch sei, egal, es zieht uns langsam aber sicher hinaus aus der Garage. Recht habt Ihr.

Wir möchten dabei helfen, und geben Euch einen "Anstuf". Eine Handvoll Begeisterte und Unverbesserliche haben beschlossen, mehr zu machen, als zur Zeit läuft. Gedacht ist an einem zwanglosen "Höck" alle zwei Monate Donnerstags. So weit so gut. Um aber solch ein sporadisches Treffen durchführen zu können, braucht es Euch. Also, keine langen Ausreden, packt wenn immer möglich, Lust, Laune und Bereitschaft ein, bringt Eure Frau, Freundin, Kind, Kegel und alle Citroen-Begeisterten mit und macht mehr aus Eurem Citroen-Dasein als bisher.

Wir würden uns freuen, wenn Ihr zahlreich erscheinen würdet.

Unser erstes Treffen findet am Mittwoch den 23.06.1993 ab 19.00 Uhr im Restaurant Traube (Tel. 819 01 58) in Belp, Seftigenstrasse 24 - beim Spital Belp - statt. Auch später Eintreffende sind herzlich willkommen. Ob mit oder ohne Citroen spielt keine Rolle.

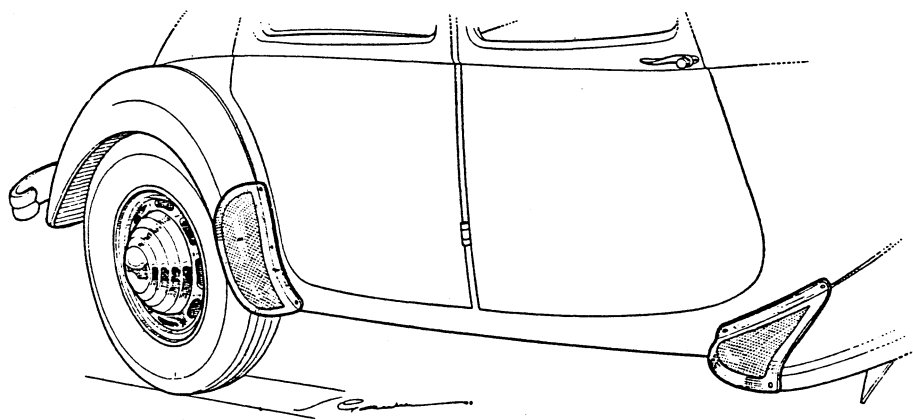
Versuchen wir es mal ?

Kontaktadressen: Andre Baumann, Oberburg Tel. 034-23 18 78  
Udo Kenkel, Belp - Tel. 031-819 54 61

# Pour votre traction avant Citroën

## les **SABOTS D'AILES**

# SPEED



en alliage léger au magnésium, guillochés et polis  
donnent à la voiture un cachet particulier  
conservent un brillant inaltérable  
renforcent efficacement les points d'attache des ailes  
augmentent la rigidité de celles-ci  
éliminent leurs bruits parasites  
protègent les ailes arrière contre les projections de graviers  
sont fournis avec un jeu de vis Parker nickelées  
pose facile et rapide  
en vente chez votre garagiste

Se font exclusivement pour 11 CV Citroën Traction Avant à roues pilote

**C'est une production...**

# SPEED

des Etablissements BRISSONNET & C<sup>ie</sup>

22<sup>m</sup>, Boulev<sup>d</sup> du Général Leclerc, NEUILLY-SUR-SEINE · Tél. MAI. 87-40

# CITROEN T.A.

## SABOTS D'AILES

en alu moulé inoxydable poli. Enjoliveurs protecteurs indis- pensables. 17 modèles. Voir figures page 416.

## FLASQUES DE ROUES

Modèle LUXE en laiton chromé. Rondelle d'appui central en bronze chromé. Fixation par boulon sur embase origine. INSONORITÉ et entretien facile. Caractéristiques page 417.  
 N° 70651. Réf. CR 11. Pour 11 et 15 CV roue pleine type 1951. Le jeu de 4 flasques. PRIX  
 N° 70652. Réf. CR 11 P. Pour 7 - 11 et 15 CV roue pilote. Le jeu de 4 flasques. PRIX  
 N° 70653. Réf. CR 12. Le même pour 11 et 15 CV, diam. 310. Le jeu de 4 enjoliveurs. PRIX

## EMBOUTS DE PARE-CHOC

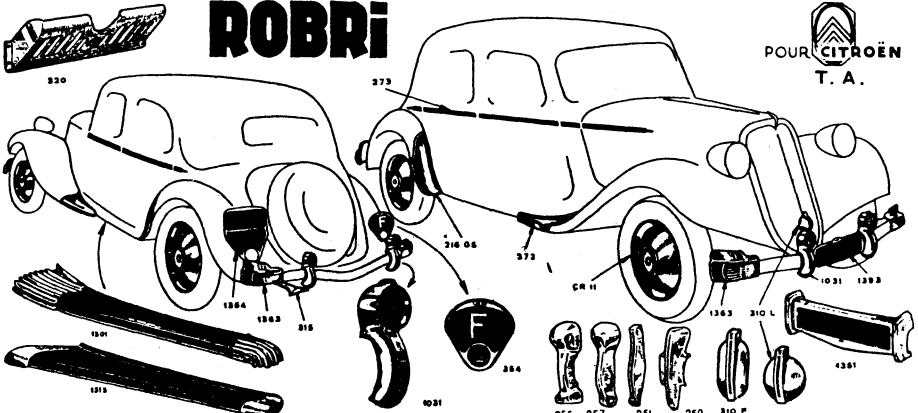
en alliage moulé inoxydable et poli. Assurent une meilleure protection des ailes. Sans perçage (ferrures spéciales).  
 N° 70661. Réf. 1364. Pour tous types T.A.  
 Le jeu de 4. PRIX

## OBTURATEURS DE TROUS DE MANIVELLE

Enjoliveur poli. Manipulation facile. Fixation par ressort.  
 N° 70671. Réf. 310 L. Pour 7 - 11 CV légère. PRIX  
 N° 70672. Réf. 310 F. — 11 CV norm.-famil. —  
 N° 70673. Réf. 310 NM. — 11 CV norm. —  
 1948/50 et 15 CV. PRIX

## EMBOUTS D'ÉCHAPPEMENT

Modèles spéciaux pour 11 et 15 CV, voir page 417.



# ROBri

POUR CITROËN  
T. A.

## MARCHEPIEDS ADAPTABLES

Recouverts TAPIS CAOUTCHOUC avec supports AV et AR en aluminium moulé inoxydable - polis. Jonction étanche avec la caisse par profilé caoutchouc. Bords arrondis avec petit profilé poli renforcé par cornières.

RIGIDITÉ ET FIXITÉ ABSOLUES  
LIGNE HARMONIEUSE — FACILITÉ DE POSE

Ensemble mobile de 3 pièces pouvant jouer les unes dans les autres et embout AR indépendant de l'aile AR.

### Types 1313 avec embouts UNIS

Le jeu de 2 p. PRIX  
 N° 70681. Réf. 1313 L. Pour 7 et 11 CV légère. PRIX  
 N° 70682. Réf. 1313 N. — 11 CV norm. et 15 CV. PRIX  
 N° 70683. Réf. 1313 F. — 11 CV familiale. PRIX

### Types 1301 avec embouts NERVURÉS

Le jeu de 2 p. PRIX  
 N° 70691. Réf. 1301 L. Pour 7 et 11 CV légère. PRIX  
 N° 70692. Réf. 1301 N. — 11 CV norm. et 15 CV. PRIX  
 N° 70693. Réf. 1301 F. — 11 CV familiale. PRIX  
 Livrés avec toutes pièces et vis de fixation et instructions de pose.

## VIDE-POCHE — PORTE-CARTES

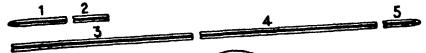
se plaçant sur 7 - 11 et 15 CV entre les pattes d'attache du pare-soleil d'origine, longueur 30 cm.

N° 70701. Réf. 320. Avec vis de fixation. PRIX

## BUTOIRS DE PARE-CHOC

adaptables aux emplacements des boulons d'attache  
 VOIR PAGE 415 tous détails sur BUTOIRS-CATADIOPTRÉS  
 (Réf. 1031 adaptable) et BUTOIRS STANDARD Réf. 250 - 251 -  
 256 - 257.

## BAGUETTES PROFILÉES



BAGUETTES PROFILÉES (ROBri) POUR CITROËN

EN 5 PARTIES

- 1 pour capot
- 2 pour AV
- 3 pour AR
- 4 pour AR
- 5 pour AR



Profil et détail d'une extrémité

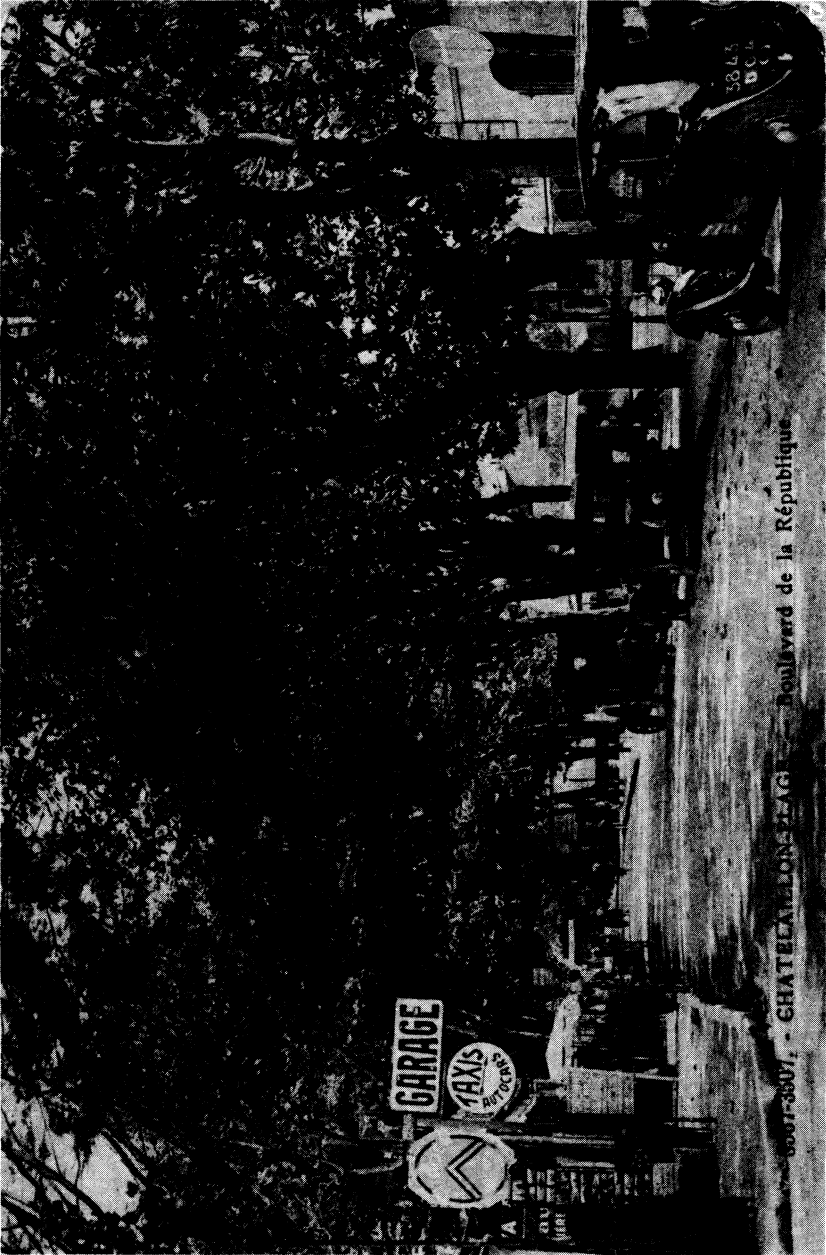
en aluminium inoxydable - polies se fixant par agrafes spéciales ne nécessitant que quelques perçages.

N° 70711. Réf. 273 A. Pour portes AV et AR 7 - 11 et 15 CV  
 Les 4 pièces. PRIX  
 N° 70712. Réf. 273 BL. Pour portes, caisse et capot 7 et 11 CV  
 légère. Les 10 pièces. PRIX  
 N° 70713. Réf. 273 BN. Pour portes, caisse et capot 11 N  
 et 15 CV. Les 10 pièces. PRIX

### N° 70714.

Réf. 276/8.  
 1/2 jonc pour  
 tableau de bord.  
 Les 8 pièces.  
 PRIX





# 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

Sackmesser Schweizer Qualität mit Traction-Motiv

diverse Pin's mit Traction-Motiv

Legespiele aus Holz

Lampe aus bleiglasstem Glas mit Traction-Motiv

Seidenkissen, Seidenhemden Seiden-etc. mit Citroën- oder Traction-Motiv

- ... *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

Inserate und Kleinanzeigen werden nach Angaben des Inserenten verfasst

## Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

*zu verkaufen:*

Citroën C4 1926  
9500.--  
zum -Restaurieren  
gesehen im Tages-Anzeiger vom 18. Juni 1993

Tel.: 055/53 74 75

*zu verkaufen:*

Citroën Traction Avant 11BL  
schwarz, Baujahr 1951  
komplett restauriert, zerlegt  
fertig zum Zusammenbauen  
Preis nach Absprache

Urs Berger, Hauptstrasse 232, 4652 Oberbuchsiten  
Tel.: 062/63 25 62, abends

*zu verkaufen:*

Citroën Traction Avant 11 BL 1948  
schwarz, zum Restaurieren, sehr guter Zustand  
Preis: auf Anfrage!

Hans Kachramanow  
Tel.: 062/65 19 24, Fax.: 062/65 18 43

*zu verkaufen:*

Citroën Traction Avant 11A Cabriolet Normale 1936/7  
Chassis 117 433  
Motor, Getriebe, Antriebswellen, Lenkung, Bremsen, alle Aggregate von  
Hans Brouwer in Holland restauriert  
Verdeck, Innenausstattung, Reifen neuwertig  
Karosserie vor einigen Jahren restauriert, einwandfreier Zustand, einige  
Gebrauchsspuren am Lack  
Der Wagen ist in Deutschland zugelassen, carte grise vorhanden  
Verkauf gegen faires Angebot, weiteres mündlich

Jürgen Walter, Hintergasse 18, D-6472 Altstadt  
Tel.: D-06047 4780



## Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

# Pignons & Tellerräder

Vor längerer Zeit erschien in unserer Zeitschrift ein Beitrag betreffend Nachfertigung von Pignons und Tellerrädern in England. Vom Typ 9 x 31 wurde eine Anzahl hergestellt, wovon noch einige wenige erhältlich sind. Diese kosten ab Lager £250.-, ohne Versandkosten.

Einiges Interesse wurde bekundet bezüglich der Nachfertigung von 10 x 31 Pignons und Tellerrädern. Genügend Bestellungen vorausgesetzt, können diese ebenfalls zum Preis von £250.- hergestellt werden.

Interessenten wenden sich bitte direkt an:

**Steam Car Developments**, 35/37 Wood Lane, **Beverley**, North Humberside HU17 8BS, England, © 0044 482 881220, oder an das Club-Postfach des CTAC.

## CITROËN AUTOABBRÜCHE UND BILDER GESUCHT

A. te Gussinklo  
Tirol 90  
NL-3524 KN Utrecht  
Holland

Herr te Gussinklo ist ein leidenschaftlicher Fotograf von Abbruch-Autos und Abbrüchen mit Citroën. Er sucht auf diesem Weg Adressen von Autoabbrüchen in ganz Europa für solche Bilder, und er möchte auch Bilder tauschen. Dazu sucht er auch alte Privatbilder von ganzen Citroën.

### SUSPENSION

#### “ FLEXMOBIL-DE CARBON ”

pour Citroën Traction Avant tous types

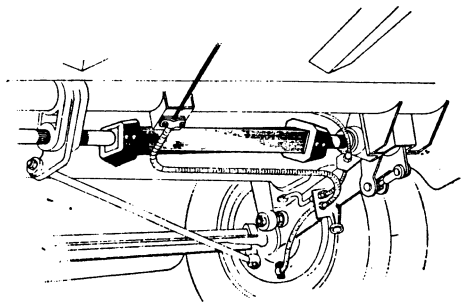
SUSPENSION PAR BARRES DE TORSION LAMELLAIRES  
à FLEXIBILITÉ PROGRESSIVE

Montage rapide par simple remplacement des barres de torsion d'origine.

CONFORT - SÉCURITÉ - SOUPLE

PRIX

N° 74561.	Suspens. FLEXMOBIL p <sup>r</sup> Citroën	légère ..
N° 74562.	—	normale
N° 74563.	—	familiale
N° 74564.	—	15 CV ..





# CITROËNISTES



**Mein Angebot: Interessiert?**

Chromteile

Gummiteile

Achsschenkel

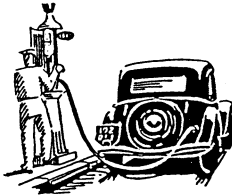
Kühlerdeckel 6-Zylinder neu

Vorderachsen für 11B und 11BL

Bremstrommeln für 7 / 11 / 15 CV

### **4-Gang Getriebe für 4-Zylinder Traction**

Kabelbäume nachgefertigt komplett mit Relais



Beleuchtungsteile

6-Volt Relais

Kondensatoren

versilberte Reflektoren alle Modelle

Unterbrecherkontakte alle Modelle

Anlasser- und Lichtmaschinenkohlen

Hupen 6 Volt

Zündverteiler 4-Zylinder

elektronische Relais-/Sicherungskasten

für versteckten Einbau (6 und 12 Volt)

komplette Lenkungen für 7 / 11 / 15 / CV

neue Pignon und Tellerrad

Pignon/Tellerrad 9 x 31

Getriebezahnräder für längeren 3. Gang

(höhere Geschwindigkeit/niedrigerer Verbrauch)

neue Synchronkörper Innenteile im Austausch

### **neue Kupplungen für 4-Zylinder**

Austausch Motoren und Getriebe für 11 CV

Drosselklappenwellen für 4- und 6-Zylinder

Vergaser mit Übermass (neu)

Anlasserspritzel 4-Zylinder

Wasserpumpenreparatursatz 4-Zylinder

Wasserpumpen 4-Zylinder im Austausch

homokinetische Antriebswellen innen und aussen 7 / 11 CV

grosses Ersatzteillager

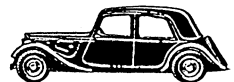


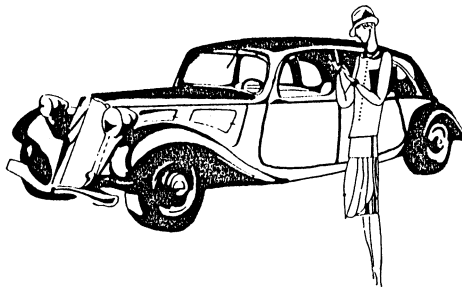
Christian Heussi  
Badstrasse 57  
8867 Niederurnen

Restauration ganzer Traction

Tel. und Fax: 058/21 35 70

Natel: 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/ID, HY, 2CV.

Revision von vorderachse, getriebe, motor, lenkung, hinterachse, bremsanlage, elektrik (neu verkabelungen), carrosserie. Gewichtsverteilung einstellen.

Wasserpumpenwellen, büchsen, dichtungen, revidierte pumpen.

Kipphebelwellen neu, revidierte kipphebel und stösselbüchsen.

Revidierte bleifrei zylinderköpfe.

Anfertigen von brems- u. hydraulikleitungen légère, large, 15/6H, ID, DS, HY, 2CV etc.  
Federkugeln prüfen und füllen.

Lampeneinsätze légère, large, 15/6, ID, DS, HY etc.

Vorderachs- und lenkungsteile. Revidierte vorderachsen und lenkungen.

Silentblockrevision, vorder- und hinterachse. Neue und revidierte querlenkerwellen.

Antriebswellen- und achsschenkelmanschetten.

Blinker, blinkerschalter, blinkerrelais, arbeits- u. wechselrelais 6volt.

Sämtliche gummitteile, fensterführungsprofile, fensterschacht abdichtungen.

Getriebeteile neu und occasion. Revidierte getriebe. Revidierte synchronkörper.

Radkappen und radkappenschrauben.

Kühler reparieren. Revidierte kühler. Heizungen einbauen. Thermostaten.

Benzintank reparaturen, reinigen. Benzinpumpen rev.sätze. Neue benzinpumpen.

Kupplungsdrucklager, kupplungen revidiert im austausch. Neue kupplungsscheiben.

Bremstrommeln vorne mit revidiertem konus im austausch. N E U E trommeln auf bestellung. Occ. trommeln am lager.

Türklemmspiegel. Tachometerwellen. Innenrückspiegel. Front- und heckscheiben.

Abziehbilder für bremsflüssigkeitsbehälter und luftfilter.

Scheibenwischerarme und wischerblätter.

Unterbrechersätze. Kondenser. Zündverteiler. Zündspulen 6 volt.

Revision von unterdruckdosen, teilweise neue am lager.

Betriebsanleitungen, reparaturhandbücher 4 und 6 zyl. auf deutsch. Ersatzteilkataloge.

Motordichtungen. Getriebedichtungen. Simmerringe. Radlager 4 und 6 zyl.

Cardanwellen revidiert im austausch. Reparatur von beschädigtem konus. Neue, homokinetiche cardanwellen auf bestellung.

Carrosserieteile: kotflügel, türen, heckbleche, bodenbleche, türschwelen, stossstangen, lenkräder, lampenhäuse, nebellampen etc.

Dynamos und anlasser. Dynamoregler. Neugewickelte dynamoanker.

Auspuffanlagen. Chromstahlanlagen légère, large, D-modelle etc auf bestellung.

Grosses ersatzteillager. Neu- u. occ. teile.

# Schmierige Fragen

## (aus Oldtimer Praxis)

Hermann Rauh:  
Öl für Oldtimer

Die Weiterentwicklung der Technik läßt sich nicht nur am Beispiel von Motoren, Fahrwerken und Karosserien demonstrieren — sie betrifft auch Bereiche, die dem ersten Blick entzogen sind. Wie zum Beispiel Kraftstoffe und Schmieröle.

Es war ein langer Weg vom tierischen Talg und Fett, mit dem die Radachsen antiker Wagen mehr schlecht als recht geschmiert wurden, bis zum modernen Synthetik-Öl, das in schnellaufenden Hochleistungsmotoren eingesetzt wird, das enormen Drücken und hohen Temperaturen ausgesetzt ist und

auch noch eine ganze Reihe von wichtigen Nebenfunktionen zu erfüllen hat.

Kein Zweifel: Heutige Motoröle sind mit denen aus den fünfziger und sechziger Jahren nicht mehr zu vergleichen. Von der Zeit vor dem Krieg oder gar den zwanziger Jahren gar nicht zu reden. Und das ist auch gut so. Nur: Können die Motoren aus alten Zeiten, die unsere kostbaren Veteranen antreiben, mit diesen modernen Schmierstoffen überhaupt etwas anfangen? Sind neue Öle für alte Motoren ein Labsal oder eine Gefahr? Wie so oft läßt sich auch diese Frage nicht pauschal beantworten.

Um aber beurteilen zu können, welcher Schmierstoff im individuellen Fall geeignet ist und worauf bei der Auswahl geachtet

werden muß, bleibt wieder einmal nichts anderes übrig, als sich mit den Grundlagen der Schmiertechnik vertraut zu machen. Fangen wir also bei den Anfängen an!

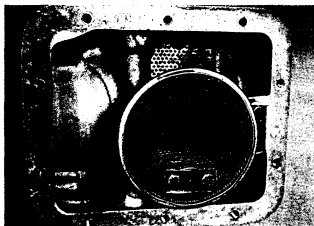
Wenn zwei Teile sich aufeinander bewegen, verhaken sich die größeren oder kleineren Unebenheiten ihrer Oberflächen miteinander und versuchen, die Bewegung zu verhindern. Das bezeichnen wir als Reibung. Die Reibung wird naturgemäß größer, wenn entweder die Oberflächen rauher werden oder der Druck zunimmt, mit dem die eine Fläche auf die andere gepreßt wird. Bei einer bestimmten Kraft wird es möglich sein, die beiden Körper gegeneinander zu bewegen. Dabei müssen die Unebenheiten quasi aneinander hochklettern, was sehr viel Kraft erfordert. Oft brechen dabei die Spitzen der Unebenheiten ab; an anderen Stellen kommt es zur Bildung von Riefen und bei entsprechender Erwärmung infolge hoher Gleitgeschwindigkeit sogar zur Verschweißung, die dann als „Fresser“ bezeichnet wird. Wenn wir in der Lage sind, die beiden Reibflächen voneinander zu trennen, haben wir mit einem Schlag alle Probleme beseitigt: Wenn sich die Körper nicht mehr berühren, können keine Teilchen abbrechen (also kein Verschleiß), es tritt keine Erwärmung ein und vor allem wird die Kraft, die zum Verschieben der Körper gegeneinander erforderlich ist, verschwindend gering. Wir brauchen also einen Stoff, der in der Lage ist, zwischen die beiden Reibflächen zu gelangen und dabei gleichzeitig stark genug ist, die beiden Teile so weit voneinander zu trennen, daß keine Berührung mehr stattfindet. Dieser Stoff wird Schmierstoff genannt und besteht bei schnell laufenden Lagern aus Öl. Wie bereits eingangs erwähnt, hat man, bevor es



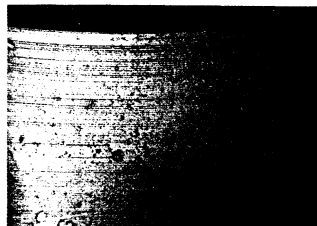
Lauter schmierige Typen: Das Angebot von Ölen und Zusätzen ist für den Laien schwer überschaubar; einzelne Sorten, etwa Einbereichsöle, lassen sich kaum noch beschaffen.



Ölraum einer Horex: Dreck im Eck, sauberes Sieb. Der Schmutz wurde durchs Sieb gesaugt



Dieses Ölsieb ist schlicht unwirksam! Hier sind unlegierte Öle am richtigen Ort.



Nahaufnahme einer Lagerschale: Trotz Feinstfilter haben sich Schmutzteilen eingefressen.

Öl gab, bewegte Teile mit tierischen Fetten geschmiert, die eine Reibung zwar nicht ganz verhindern konnten, immerhin jedoch die erforderliche Kraft zur Überwindung der Reibung erheblich reduzierten. Fett war schon deshalb früher erforderlich, weil die Gleitflächen infolge primitiver Bearbeitungsmethoden so rauh waren, daß Öl — selbst wenn es zur Verfügung gestanden hätte — wegen der notwendigen großen Laufspalte einfach herausgelaufen wäre. Also mußte auch die Bearbeitung der Gleitflächen erst gewaltig verfeinert werden, bevor man in der Lage war, schnell laufende Maschinen aller Art zu bauen. Und je glatter die Oberflächen wurden, desto dünner konnte auch das Schmiermittel werden und desto größer war die Belastung, die der Schmierfilm aushielt. Nun ist es leider so, daß ein guter Schmierstoff die reibenden Teile zwar voneinander trennt, wobei dann bei entsprechend geringer Rauigkeit der Oberflächen (vollständig glatte Teile kann es niemals geben!) keinerlei Verschleiß mehr auftritt, deswegen aber ist immer noch eine gewisse Reibung vorhanden. Nur

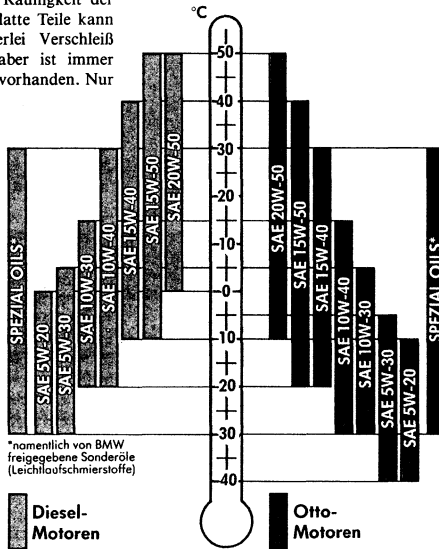
findet diese im Innern der Schmierflüssigkeit statt. Da ja die beiden Reibflächen sich gegeneinander bewegen, liegt die Flüssigkeit an der Oberfläche von Teil A an, das sich beispielsweise nach rechts bewegt (oder auch stillsteht — aber das kommt auf das selbe heraus). Natürlich bewegt sich eine dünne Schicht der Flüssigkeit zusammen mit Teil A ebenfalls nach rechts. Ebenso ist es bei Teil B, das sich nach links bewegt. Es nimmt eine Randschicht der Flüssigkeit ebenfalls mit nach links. Zwischen den beiden gegeneinander bewegten Teilen muß nun die Schmierflüssigkeit vermitteln. Das geschieht in der Weise, daß die Fließgeschwindigkeit zur Mitte des Spaltes hin immer mehr abnimmt und genau in der Mitte des Schmierpaltes Null beträgt. Dabei reiben aber die Moleküle der Schmierflüssigkeit gegeneinander und erwärmen sich dabei. Das ist der Grund, warum jedes Lager

im Betrieb warm wird. Wir haben also immer noch eine gewisse Reibung im Lager. Nur findet diese innerhalb der Schmierflüssigkeit statt und die Flüssigkeitsmoleküle reiben sich zwar aneinander, aber sie gleiten eben auch aneinander vorbei und brechen sich gegenseitig kleine Teile ab, wie das beim Metall der Fall ist. Daher ist die sogenannte „flüssige Reibung“ wesentlich geringer als die „trockene Reibung“ zweier Metallteile. Wie bereits erwähnt, erreicht man im allgemeinen mit Öl als Schmierstoff bei schnell bewegten Teilen die besten Resultate.

Nun ist aber Öl nicht gleich Öl. Eine wichtige Rolle spielt die Zähflüssigkeit des Öls, die „Viskosität“ genannt wird und nach einem internationalen System genormt ist. Für uns ist nur wichtig, zu wissen, daß eine kleine Zahl eine geringe Viskosität anzeigt (das Öl ist also sehr dünnflüssig) — zum Beispiel SAE 5. SAE steht dabei für *Society of Automotive Engineers*, eine Vereinigung von Ingenieuren, die es beinahe ebenso lange gibt wie Kraftfahrzeuge. Die größte in Motoren verwendbare Viskosität beträgt SAE 60 (im Normalfall nicht über SAE 50), und nur für Getriebe oder Differentiale werden noch zähere Öle wie etwa SAE 140 verwendet. Hier müssen wir leider anmerken, daß die Einteilung nach SAE-Werten für Motoren und Getriebe unterschiedlich erfolgt. Warum sollte man auch etwas einfach machen, wenn man's ebenought kompliziert haben kann...

Das bedeutet, daß die SAE-Werte von Motoren- und Getriebeölen nicht direkt vergleichbar sind. Ein Motorenöl SAE 50 entspricht etwa einem Getriebeöl von SAE 90. Warum gibt es überhaupt verschiedene Viskositätsgrade? Das liegt daran, daß ein zäher Schmierfilm naturgemäß höher belastet werden kann als ein dünnflüssiger. Denken Sie nur mal daran, was wohl passieren würde, wollten Sie versuchen, Ihren Motor mit dem sehr dünnflüssigen Wasser zu schmieren... Nicht umsonst weisen daher Hochleistungsöle meist eine höhere Viskosität auf. Wie zum Beispiel das bekannte Castrol GTC 20-50.

Früher gab es die Motoröle in Stufen von 10 SAE steigend. Vorwiegend wurden die Sorten SAE 20, 30 und 50 verwendet. Dabei mußte man je nach Durchschnittstemperatur und Jahreszeit das Öl wechseln. Also fuhr man SAE 20 im Winter, SAE 50 im Hochsommer und in der Übergangszeit jeweils SAE 30. Der Grund dafür ist ganz einfach der, daß Öl bei Erwärmung immer dünnflüssiger wird. In der Praxis war also das Öl mit SAE 50 im heißen Sommer etwa so dünnflüssig wie das SAE 20 im Winter. Um diese Temperaturempfindlichkeit der sogenannten Einbereichsöle zu entschärfen, entwickelten die Öhersteller die heute allgemein verwendeten Mehrbereichsöle, die einen größeren Temperaturbereich ab-



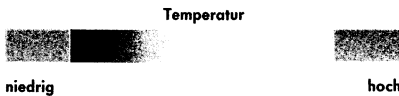
Die Viskosität des Öls, seine Zähflüssigkeit also, muß zur Außentemperatur passen.

\*nomenklisch von BMW freigegebene Sonderöle (Leichtlaufschmierstoffe)

### Wirkung von VI-Verbessernern



Die Knäuel-Wirkung von VI-Verbessernern: Bei hoher Temperatur dehnt sich das Knäuel aus — das Öl wird nicht so dünnflüssig.



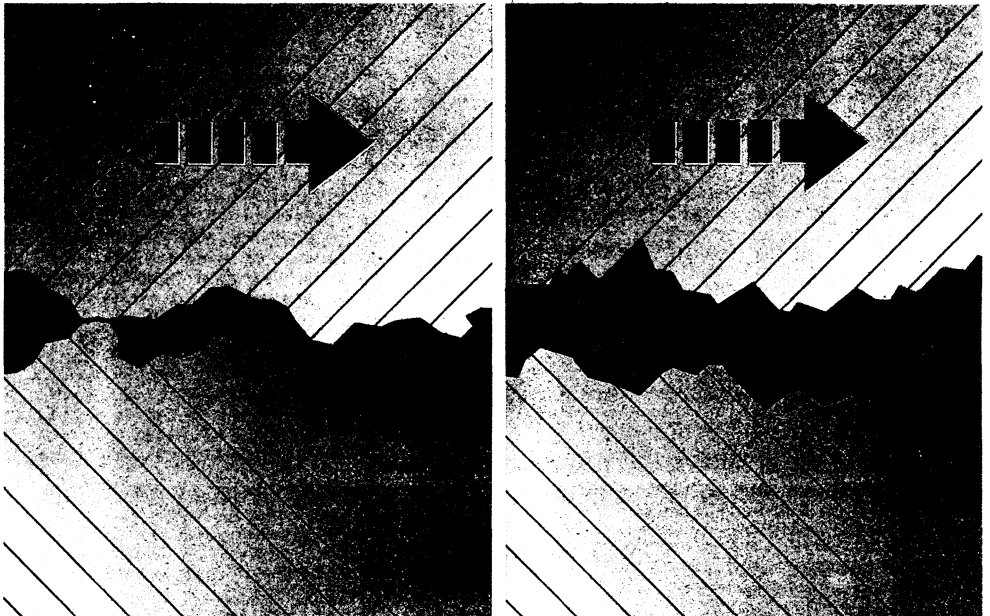
decken. Inzwischen ist man schon bei Ölen mit einer Viskositätsspanne von SAE 5 bis 50 angelangt, die im kältesten Winter ebenso funktionieren wie im heißesten Sommer. Das haben die Chemiker mit einem Trick geschafft: Mehrbereichsöle bestehen aus einem Öl, das in seiner Viskosität der Untergrenze der Bezeichnung entspricht. Soll heißen: Ein Öl mit der Bezeichnung SAE 10W40 ist im Grunde genommen ein Öl mit der Viskosität SAE 10 (das W bestätigt lediglich die Winterbrauchbarkeit). Der Trick besteht in den sogenannten Viskositäts-Index-Verbesserern (VI-Verbesserer), die aus Kettenmolekülen aufgebaut sind, die sich bei niedrigen Temperaturen zu winzigen Knäueln zusammenballen. Bei steigender Temperatur „quellen“ diese Knäuel gewissermaßen und dicken damit das dünner werdende Öl an, ähnlich wie man mit Kartoffelmehl eine Soße andickt. Der Vorteil dabei ist natürlich, daß man wegen des Wechsels der jahreszeitlichen Temperaturen nicht jedesmal einen Ölwechsel machen muß. Allerdings werden im Laufe der Zeit auch jene Wunderknäuel müde und dicken dann das Öl nicht mehr richtig an, sodaß man die vorgeschriebenen Ölwechselintervalle nicht überziehen sollte. Früher, in der „guten“ alten Zeit, gab es solche Feinheiten nicht. Da mußte man eben dreimal im Jahr (mindestens) seinen

Ölwechsel machen. Und die ganz schnellen Leute fuhren Rizinus-Öl im Rennen. Dieses Pflanzenöl ist sehr zäh und hat eine außerordentlich hohe Belastbarkeit. Daher hat es sich in Rennmotoren auch noch bis weit in die 50er Jahre gehalten. Castrol R enthält immer noch einige Spuren davon. Und für Jahrzehnte bildete der süßliche Geruch von verbranntem Rizinus das unverwechselbare Flair aller Rennstrecken, so wie der Duft von gebratenen Heringen zu jedem Volksfest gehört. Leider hatte Rizinus auch seine Nachteile: Nach wenigen Tagen verklebte es die Innereien der Motoren, wenn sie nicht mehr gefahren wurden. Daher mußten die Motoren entweder zerlegt und gereinigt, oder mit besonderen Spülölen nach jedem Rennen innerlich gesäubert werden. Und mit Spülöl mußte eigentlich auch jeder andere Motor bei jedem Ölwechsel gereinigt werden. Viele Fahrzeughersteller schrieben das ausdrücklich vor. Und zwar deshalb, weil die früher verwendeten Öle einen Schlamm bildeten, der sich am Grunde der Wanne absetzte und vor allem alle Verunreinigungen und metallischen Abrieb enthielt, der während des Betriebs entstanden war. Das Spülöl (notfalls konnte man auch Petroleum mit Motoröl mischen) blieb nur für kurze Zeit im Motor, der damit einige Minuten im Stand laufen mußte, und wurde dann zusammen mit dem gelösten

Schlamm abgelassen. Im übrigen wurden in jenen Tagen die meisten Fahrzeuge so konstruiert, daß die Ölwanne ohne Schwierigkeiten abgenommen und gereinigt werden konnte.

Heute gibt es besondere Präparate für die innere Motorreinigung, deren Wirkung die der alten Spülöle übertrifft. Sie werden vor einem fälligen Ölwechsel in den Motor gefüllt und nach einigen Kilometern Fahrt zusammen mit dem Altöl abgelassen. Die besten heute verfügbaren Motoröle haben jedoch bereits eine so starke Reinigungswirkung, daß sich der Einsatz solcher Mittel erübrigt. Manche ältere Ölwanne enthielten Einsätze, die mit hintereinander angeordneten Fangblechen versehen waren. Über diese Einsätze mußte das abtropfende Öl laufen; dabei blieb der meiste Schlamm in den Fangblechen hängen (wie bei der Goldwäsche), und wenn das Öl unten in der Wanne ankam, war es zumindest vom groben Dreck einigermaßen befreit und konnte wieder von der Ölpumpe zu den Schmierstellen gefördert werden. Zusätzlich war die Ölpumpe meist nicht am tiefsten Punkt angebracht, sodaß die Bildung einer Schlammschicht am Boden der Ölwanne ermöglicht wurde.

Eine wirksame Filterung gab es viele Jahrzehnte hindurch nicht. Üblicherweise war der Pumpe nur ein grobmасhiges Sieb vor-



Das Grundprinzip der Schmierung: Links die schematische Darstellung der Trockenreibung — die Unebenheiten verhaken sich, reißen ab, erzeugen hohe Reibung und extremen Verschleiß. Der Ölfilm (rechts) verhindert das, er trennt die reibenden Flächen. Wirkung: kein Verschleiß.

geschaltet, das, wie es jemand ausdrückte, lediglich geeignet war, abgerissene Pleuel aus dem Schmierkreislauf fernzuhalten. Erst in den sechziger Jahren wurde nach der Entwicklung von preisgünstigen Wegwerf-Filtern aus Papier die Verwendung von wirksamen Ölfiltern Allgemeingut — zumindest was den Automobiltbau betraf. Bei Motorrädern gibt es heute noch vereinzelt Typen (vor allem bei Einzylindern), die lediglich ein Sieb vor der Ölpumpe aufweisen. Das betrifft ausschließlich Motoren mit Wälzlagerung für Kurbelwelle und Pleuel, weil einige Konstrukteure offensichtlich immer noch nicht begriffen haben, daß ein Wälzlager eher noch dringender auf sauberes Öl angewiesen ist als ein Gleitlager.

Statt dessen sind viele Motorradmotoren mit sogenannten Schlammfängern ausgestattet. Das sind Taschen oder Nuten, die Teil der Kurbelwelle oder an dieser angebracht sind und in denen sich der schwere Schlamm mit seinen Fremdkörpern durch die Fliehkraft ablagert. Bei den NSU-Motoren Max, Maxi und Superfox sind in den Kurbelwangen sogenannte Schlammhülsen angebracht, die durch eine Inspektionsbohrung im Kurbelgehäuse entfernt und gereinigt werden können. Bei britischen Motoren — insbesondere Twins — wird der Schlamm oft im hohlen Hubzapfen gesammelt, wo er nur bei einer Motordemontage entfernt werden kann. Auch die V-Motoren von Moto-Guzzi bieten ein gutes Beispiel dafür. In den kleinen Honda-Einzylindern

der TL- und XL-Serien finden wir auf dem rechten Zapfen der Kurbelwelle ein Aluteil, das aussieht wie zwei kleine, zusammengeklappte Untertassen. Auch hier setzt sich durch die Fliehkraft der Schmutz ab, bevor das Öl in den hohlen Lagerzapfen fließt. Alle diese Schlammfänge sollten so oft wie möglich gereinigt werden — das heißt, wenn sie ohne Motordemontage zugänglich sind, bei jedem Ölwechsel. Auch in den Ölfangnuten an den Kurbelwangen der älteren BMW- und Zündapp-Kardanmodelle setzt sich Schlamm ab, der nur bei Demontage des Motors entfernt werden kann.

Parallel zur Entwicklung von wirksamen Ölfiltern mit mikrofeinen Poren gaben die Ölhersteller ihren Produkten noch ein paar Eigenschaften mit, die erst die Wirksamkeit der neuen Filtergeneration voll zur Geltung brachten: Die sogenannten Detergent- und Dispersant-Additive. Das sind zwei Zusätze von jeweils ganz spezifischer Wirkung. Unter Detergenzien versteht man Lösungsmittel; in diesem Fall also Ölzusätze, die den Schlamm auflösen beziehungsweise seine Bildung von vorneherein verhindern. Ein Dispersant ist ein Stoff, der kleinste Teile im Öl schwebend hält (in Dispersion). Dabei umgeben Dispersantmoleküle ein Schmutzteilchen wie ein Rettungsring und verhindern, daß es sich irgendwo absetzt, bis es im Ölfilter aufgefangen wird.

Voraussetzung dafür ist jedoch ein Ölfeinfilter! Ist ein solcher Mikro-Filter nicht vorhanden, so können die im Öl befindlichen Schmutz- und Metallteilchen

auch nirgends abgelagert werden und kreisen stets von neuem durch sämtliche Schmierstellen, wo sie den Verschleiß vergrößern.

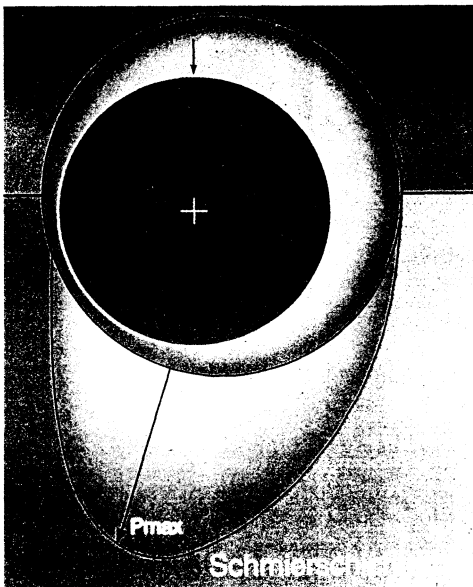
Ein Absetzen im Ölsumpf ist auch nicht möglich, weil ja das Detergent-Additiv eine Schlammbildung verhindert. Das heißt für uns nichts anderes, als daß moderne Öle in alten Motoren, soweit sie nicht über eine wirksame Ölfilterung verfügen, gefährlich sein können, weil sie den Verschleiß eher begünstigen — grob ausgedrückt. Das ist ein vieldiskutierter Tatbestand, an den kaum ein Einsteiger ins Oldtimer-Hobby ernsthaft denkt.

So schön die positiven Eigenschaften, wie erhöhte Druckfestigkeit und weiter Viskositätsbereich, auch sind, so werden sie doch durch den Nachteil, daß sich der Schmutz nicht absetzt, wieder beeinträchtigt. Ein weiterer, sehr wichtiger Punkt ist die Tatsache, daß die Additive der heutigen Öle, die ihnen erst ihre Wirkung verleihen, zum Teil sehr aggressiv sind und oft eine verheerende Wirkung auf alte Dichtungen haben, indem sie diese entweder zum Quellen (oder auch zum Schrumpfen) bringen oder — zum Beispiel im Fall von Gummidichtungen — angreifen. Jede Entwicklungsabteilung einer Autofirma weiß ein Klagedilemma davon zu singen und kämpft im Verein mit den Dichtungsherstellern verzweifelt dagegen an. Auch modernere Einzylindern, die nur mit einem Ölsieb ausgestattet sind, können von den Segnungen heutiger Öle nicht den vollen Gebrauch machen (zumindest was Dispersants und Detergents betrifft).

Abhilfe ist in vielen Fällen nicht so ohne weiteres möglich. Das Beste wäre natürlich der Einbau eines modernen Ölfilters. Das läßt sich jedoch nur realisieren, wenn eine Druckleitung außerhalb des Motors verläuft und angezapft werden kann.

Bei Motorradmotoren mit separatem Öltank (Trockensumpfschmierung) bietet sich hierfür die Rückförderleitung an, weil diese unter Druck steht. Micronic-Filter müssen unter Druck durchströmt werden, können daher nicht an der Saugseite (vor der Pumpe) sitzen. An manchen Motoren sind Ölleitungen außen verlegt, die einen Teil des Öls zum Beispiel zu den Kipphebeln fördern. Hier kann ein Ölfilter im Nebenstrom angebracht werden. Da wird dann zwar nur jeweils ein Teil des Öls gefiltert, aber im Lauf der Zeit kommt doch jeder Öltröpfchen einmal zum Filter und kann dann seine Schmutzfracht loswerden.

Ich habe selbst schon einige solcher Nebenstromfilter an den frühen Moto-Guzzi-V-Motoren angebaut, die zu Beginn der siebziger Jahre ebenfalls nur über ein (noch dazu sehr grobmaschiges) Ölsieb verfügten und habe damit sehr gute Wirkung erzielt.



Der Wellenzapfen dreht sich in seinem Lager. Er nimmt Öl mit, preßt es unter sich. Die Schmierschicht hebt den Zapfen ab, er berührt das Lager nicht mehr.

Fotos: Hermann Rauh und Aral Publikationen, Bochum

## Expertenrat erforderlich

Zum vor- und nachstehend publizierten Artikel, möchte ich gerne, dass sich unsere Technikfachleute äussern. Für den Laien ist das Gebiet zu undurchsichtig. Ich kenne Garagisten, die schwören auf moderne Synthetiköle in der Traction, ander verwenden das billigste Supermarktöl. Können Sie einen Tip geben? Ich spreche namentlich unsere 'Clubgaragisten', KuGa, der das Ganze wissenschaftlich angeht, sowie jeden, der dazu eine Meinung hat an. **Jede** Zuschrift wird veröffentlicht.

AR

**Öl für Oldtimer — manchmal kann es sinnvoller sein, den hypermodernen Schmierstoff zu verschmähen und zum antiken Einbereichsöl zu greifen — OLDTIMER-PRACTIS hat's in der letzten Ausgabe erklärt.**

Dann jedenfalls, wenn kein vernünftiges Ölsieb installiert ist, das den im Öl gefangenen Schmutz daran hindert, auf seinem verschleißfördernden Weg durch den Motor zu wandern.

Eine Maßnahme, die immer möglich ist, besteht in der Verwendung von Magneten, die entweder auf die Ölablassschraube geschraubt oder geklebt (UHU-Plus) oder einfach an die Blechwand der Ölwanne geklatscht werden. Je mehr, desto besser. Flachmagnete, wie sie für Möbeltüren überall zu kaufen sind, eignen sich ganz ausgezeichnet. Zumindest die scharfkantigen Eisenspäne werden damit schon mal aus dem Ölkreislauf entfernt.

Um es nochmal klar und deutlich zu sagen: Falls es keine Möglichkeit für eine wirksame Ölfilterung gibt, sollte man besser auf die Verwendung moderner Öle verzichten und nach alter Väter Sitte wieder auf die guten alten Einbereichsöle zurückgreifen, die eben von Zeit zu Zeit eine gründliche Reinigung der Ölwanne erforderlich machen, aber den meisten Dreck zusammen mit dem Schlamm absetzen. Leider ist es heutzutage sehr schwierig, an solche Öle zu kommen, weil sie von den Tankstellen nicht mehr geführt werden. Eine Alternative bilden die sogenannten Kompressoröle, die, wie der Name schon sagt, für industrielle Zwecke vorgesehen sind. Es handelt sich dabei im Grunde um unlegierte Einbereichsöle, wie sie früher auch für Motoren Verwendung fanden.

Vor 20, mehr noch 30 Jahren lagen die Ölwechselintervalle extrem eng, das hat mancher schon vergessen. Ein neuzeitliches Familienvehikel verlangt alle 15.000, vielleicht 20.000 Kilometer nach frischem Schmierstoff; die Ahnen hatten alle 2500 Kilometer das Ölkabinett anzusteuern. Beispiel: die legendäre Isabella von Borgward. Hier war sie ihrer Zeit mal nicht voraus!

Besonders empfiehlt sich ein öfterer Ölwechsel, wenn keine wirksame Ölfilterung vorhanden ist. Besonders wichtig sind der



Die Einbereichs-Motorenöle der frühen Dreißiger lassen sich heute gegen sogenannte Kompressoröle ersetzen. Sie entsprechen ziemlich genau den Schmierstoffen aus Opas Zeit.

erste und zweite Ölwechsel nach einer Überholung, weil während der ersten paar 100 Kilometer, bis sich die Teile gut eingelaufen haben, verhältnismäßig viel Abrieb anfällt, der natürlich aus dem Motor entfernt werden muß. Auf einen wahrscheinlich eher seltenen Aspekt im Zusammenhang mit der Verwendung moderner Öle möchte ich hier noch hinweisen. Aus England erhielt ich Informationen über einen sonderbaren Fall von hohem Ölverbrauch nach der Überholung eines älteren Motordrivers bei Verwendung eines modernen

Motoröls. Die hohe Druckfestigkeit des Öls erzeugte einen relativ dicken Ölfilm an den Zylinderwänden, der von den Original-Kolbenringen nicht genügend weit durchdrungen werden konnte. Erst der Einbau von Kolbenringen mit größerer Spannung löste das Problem. Erscheinungen dieser Art können also anscheinend durchaus an alten Motoren — vor allem mit sehr breiten Kolbenringen — auftreten und entsprechendes Kopfzerbrechen verursachen. Da breite Kolbenringe nicht ohne weiteres durch schmalere ersetzt werden können, bestünde





Welches Öl für den Klassiker? Falls es keine wirksame Ölfilterung gibt, sollte man auf die Verwendung hypermoderner Schmierstoffe verzichten — Einbereichsöle sind heute durchaus noch lieferbar. Tankstellen erzählen freilich oft das Gegenteil. Vertrauen Sie Ihrem eigenen Wissen!

eine Lösung darin, dann den Kolbenringen eine Nase anzudrehen, so daß die Breite von beispielsweise vier mm an der Anlagenseite auf 2,5 mm reduziert wird.

Getriebe und Differentiale brauchen zu meist ein Öl der Viskosität SAE 90 oder SAE 140. Solche Öle sind auch heute noch allgemein erhältlich. Bei der Verwendung von sogenannten Hypoid-Ölen ist, soweit sie nicht ausdrücklich vorgeschrieben sind, Vorsicht geboten, weil diese Öle Zusätze enthalten, die die meisten Gummi-Mischungen der Wellendichtungen noch stärker angreifen, als das moderne Motoröle bereits tun. Bei der Bestellung von Wellendichtungen für Getriebe muß in solchen Fällen extra eine Ausführung aus hypoidölbeständigem Material verlangt werden.

Eine Besonderheit stellen die halbflüssigen Fette dar, die sogenannten Fließfette, die für manche Getriebe (vor allem von älteren Motorrädern) vorgeschrieben sind. Für die 98er Zweigang-Sachs-Motoren mit 2,25 PS Leistung aus den dreißiger Jahren, die auch nach dem Krieg noch lange Zeit gebaut wurden, war zur Schmierung des Getriebes das spezielle Sachs-Fett vorgeschrieben, das heute nicht mehr erhältlich ist. Es kann durch jedes Fließfett ersetzt werden — wenn man solches aufreibt!

Nachdem im Fahrzeugbau solche Fette nicht mehr verwendet werden, wird man diese am besten bei einer Gebietsvertretung eines namhaften Ölproduzenten beziehen können. Ein sehr bekanntes Fließfett ist *Shell Retinax G*, welches die Nachfolge des früher allbekannteren *Ambroleum* angetreten hat und auch in 500-Gramm-Tuben erhältlich ist — man kann es gelegentlich sogar an Tankstellen bekommen.

In Fällen, in denen ursprünglich „Hochdruckschmierfett rot“ vorgeschrieben war, kann man heute *Shell Retinax G* verwenden.

Es eignet sich auch besonders gut für Zentralschmieranlagen.

Für Radlager, Wasserpumpen und allgemeine Zwecke eignet sich *Shell Retinax A*. Hohe Temperaturfestigkeit weist das Fett *Shell Darina 2* auf, das damit für Brems-schlüsselwellen, für Bremsbackenwiderlager und Bremsnocken geeignet ist.

Andere Hersteller bieten selbstverständliche Fette mit ähnlichen Eigenschaften an. Auch Kupferpaste, die bis 1200 Grad (!) eingesetzt werden kann, eignet sich für die vorgenannten Anwendungsfälle und ebenso für gleitende Teile an Kupplungen, weil hier keine Gefahr besteht, daß bei Erwärmung die Kupplung infolge ausgelaufenen Fetts zu rutschen beginnt.

Nachstehend einige Empfehlungen der Firma *Shell* und *Aral* für Öle, die in alten Motoren eingesetzt werden können.

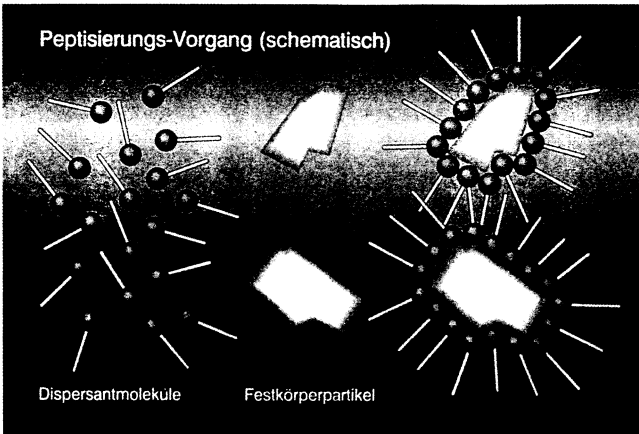
Es handelt sich dabei um unlegierte (also nicht mit Additiven versehene) Einbereichsöle, die vorwiegend für Kompressoren verwendet werden und daher nicht an Tankstellen erhältlich sind. Im Gegensatz zu Motorölen wird die Viskosität nicht durch einen SAE-Wert ausgedrückt, sondern durch den sogenannten ISO-VG-Wert. Die Firma *Shell* benennt folgende Öle: *Shell-Vetrea*-Öle; völlig rein, ohne Additive, in den Viskositätsklassen ISO-VTG 68, 100, 150, 220, 460; sie entsprechen in etwa den SAE-Werten 20, 30, 40, 50, für Getriebe SAE 80, 90, 140. Alle *Vetrea*-Öle sind in Gebinden zu 20 Liter lieferbar. Darin besteht auch ihr größter Vorteil, denn die *Vetrea*-Öle (die ziemlich exakt den Motorölen aus den frühen dreißiger Jahren entsprechen), verfügen über eine nur geringe Hitze-festigkeit und neigen zur Rückstandsbildung.

*Shell-Corena*-Öle P; ohne Additive (unlegiert), auf synthetischer Basis, mit sehr gu-

ter Druckfestigkeit; hohe Temperaturbeständigkeit; keine Rückstandsbildung. Schmutz setzt sich in der Ölwanne ab. Greift Dichtungen und Wellendichtringe nicht an. Lieferbar: *Corena P* VDL 68, VDL 100, VDL 150. Nachteil: Nur *Corena P* VDL 100 (entsprechend SAE 30) ist in 20-Liter-Kanistern lieferbar. Die Sorten VDL 68 und VDL 150 gibt es, nach meinen Informationen, nur in Großgebinden. *Shell-Valvata*-Öle (unlegiert) und *Tellus*-Öle (schwach legiert): Für Getriebe und Achsantriebe, Differentiale, Werkzeugmaschinen. Die Viskositätsklassen 220 und 460 entsprechen den Getriebeölen SAE 90 und 140.

Bei *Aral* eignet sich für den Betrieb in Oldtimer-Motoren und -Getrieben das Kompressoröl *Motanol GM* in den Viskositätsklassen GM 100, GM 150, GM 220, GM 320, entsprechend Motoröl SAE 30, 40, 50, entsprechend Getriebeöl SAE 90, 120. Zu beziehen sind diese Öle über die regionalen Vertragshändler, das heißt, in erster Linie über die Heizöl- oder Diesel-Vertreiber. Daneben gibt es noch eine ganze Anzahl von kleineren Betrieben, die sich mit der Herstellung von Ölen und Fetten befassen und von denen einige auch Einbereichsöle in Ein-Liter-Dosen führen. Hier lohnt es sich, den Branchenteil des örtlichen Telefonbuchs zu durchforsten. Auf jeden Fall gilt: Im Zweifelsfall lieber öfter mal das Öl wechseln! Wie mir von der Firma *Aral* mitgeteilt wurde, ist man sich dort der wachsenden Bedeutung des Oldtimermarktes bewußt und stellt im Augenblick Überlegungen an, die zum Ziel haben, spezielle, für Oldtimer geeignete Öle problemlos über das Tankstellennetz verfügbar zu machen. Im Übrigen sind zumindest Einbereichsöle durchaus im Programm der Firma *Aral* und können über die Tankstellen bezogen

## Peptisierungsvorgang (schematisch)



Feste Schmutzteilchen im Öl werden von Dispersant- und Detergent-Additiven umhüllt und in der Schwebe gehalten — das hat in antiken Motoren nicht nur Vorteile...

werden, wenn sie auch kaum vorrätig gehalten werden — mangels Nachfrage. Eine letzte Bemerkung zu Ölzusätzen: Es werden immer wieder Wundermittel angepriesen, die angeblich dem Motor zu ewigem Leben verhelfen und auch noch eine ganze Menge Benzin sparen. Die meisten dieser Wunderpräparate kommen aus den USA, wo man sich schon immer auf das Auffinden lukrativer Marktnischen verstand. Die Wirkung solcher Zusätze ist gelegentlich umstritten, gelegentlich aber auch durchaus erprobt. Grundsätzlich gibt es zwei Gruppen von Zusätzen: chemische und Festschmierstoffe. Chemische Zusätze, wie *Wynn* oder das heute nicht mehr erhältliche *Bardahl* und das in Österreich hergestellte *Mathé* — um nur einige der bekanntesten zu nennen — sind praktisch synthetische Öle und zumindest von *Mathé* kann ich aus eigener Erfahrung sagen, daß es tatsächlich die Druckfestigkeit des Schmierfilms erhöht und in vielen Fällen (Werkzeugmaschinenspindeln!) ein Fressen wirksam verhindert (*nein, ich bekomme kein Geld für diese Aussage!*). Außerdem hat es eine stark reinigende Wirkung. Die modernen synthetischen Öle machen genau das Gleiche.

Die zweite Gruppe ist die der Festschmierstoffe, und da gibt es vor allem den altbekannten Graphit und das seit Jahren bekannte Molybdänisulfid. Wie aus dem Namen hervorgeht, handelt es sich dabei um eine Verbindung des Metalls Molybdän mit Schwefel. Molybdän hat einen sehr hohen Schmelzpunkt und wird daher von den Temperaturen im Verbrennungsraum nicht beeinflusst. Graphit und Molybdänisulfid bestehen aus mikroskopisch kleinen, sehr glatten Scheibchen, die sich in den kleinsten Mulden der vergleichsweise rauhen Metalloberflächen festsetzen und diese ausfüllen. Dadurch entsteht eine praktisch glatte Oberfläche, die natürlich weniger Reibung



Opas Öl ist tot. Tankstellen halten meist kein Einbereichsöl auf Vorrat bereit.

verursacht. Oft wird auf der Oberfläche von gleitenden Teilen sogar eine ganze, wenn auch dünne Schicht erzeugt, sodaß Festschmierstoffe bei neuen oder frisch überholten Motoren nicht oder nur sparsam angewendet werden sollten. Andererseits können diese Zusätze bei Verschleiß an Gleitlagern eine deutliche Verbesserung der Verhältnisse bewirken, die sich am steigenden Öldruck ablesen läßt. Wie gefährlich jedoch die überreichliche Verwendung solcher Präparate sein kann, möchte ich an einem Beispiel erläutern, das ich selbst gesehen habe: Jemand kaufte sich in den frühen siebziger Jahren eine nagelneue Moto-Guzzi und wollte seinem Motor unbedingt etwas Gutes tun. Also schüttete er eine gehörige Portion eines Molybdänpräparates in das Öl, im guten Glauben, er hätte diesem damit das ewige Leben geschenkt: Nach relativ kurzer Zeit jedoch hatten beide Pleuel auf dem Hubzapfen gefressen und die dann notwendige Reparatur war

nicht eben billig. Anhand der Kurbelwelle, die ich mir sehr genau ansah, konnte ich rekonstruieren, was geschehen war.

Der unvermeidliche Abrieb, der vor allem in der Einlaufzeit an Hauptlagern und Kolben auftritt, hatte sich im hohlen Hubzapfen unter dem Einfluß der Fliehkraft mit dem Molybdänpräparat zu einer festen Paste verbunden, die sich an der Innenwand des Hubzapfens ablagerte. Eines Tages war es dann so weit, daß durch diese Paste die Ölbohrungen für die Pleuel völlig blockiert waren, und das war das Aus für den neuen Motor. In letzter Zeit ist ein Ölzusatz aufgetaucht, der ebenfalls wieder einmal wahre Wunder verspricht. Angeblich soll der besagte Ölzusatz das gesamte Innere des Motors mit einer PTFE-Schicht überziehen und damit die Reibung ganz wesentlich herabsetzen. Wie das in der Hitze des Verbrennungsraums aussieht und was die scharfkantigen Kolbenringe mit dem weichen PTFE anstellen, ist etwas, das ich gerne genauer wissen möchte, weil ich das mangels Erfahrung und Erfahrungsberichten nicht beurteilen kann. Allerdings wäre ich sehr an Erfahrungen von Leuten interessiert, die solche Präparate über mindestens 20.000 Kilometer gefahren haben. PTFE (Polytetrafluoräthylen) ist ein Kunststoff aus der Raumfahrtentwicklung, der sich etwas fettig anfühlt und praktisch ohne jede Schmierung geringste Reibwerte realisiert. Man verwendet ihn in der Industrie für Lagerbuchsen und Flachbahnführungen. Auch Wellendichtungen werden bereits aus diesem Material gefertigt, weil es — im Gegensatz zu Gummi — hohe Gleitgeschwindigkeiten aushält. Immerhin dürften die Zusätze — ihre Wirksamkeit vorausgesetzt — eher für alte Motoren geeignet sein, weil ihre Wirkung weder auf Reinigungs- noch Dispersionsadditiven beruht und sie günstigstenfalls Abrieb und Verschleiß verringern. Die Eignung von PTFE-Präparaten für moderne Motorradmotoren kann ich nicht beurteilen. Ich persönlich gehe jedoch von folgender Überlegung aus: Wenn die propagierte Wirkung eintritt, dann müßten auch die Kupplungsbeläge einen PTFE-Überzug erhalten, und damit würde die Kupplung nur noch rutschen... — ich würde mir diese Ungereintheit gern erklären lassen. Aus dem gleichen Grund sollten auch keine Zusätze, die Graphit oder Molybdänisulfid enthalten, in Motoren verwendet werden, die mit Kupplung und Getriebe einen gemeinsamen Ölraum aufweisen. Eine Eigenschaft ist jedenfalls all diesen Zusätzen gemeinsam: Sie kosten eine Menge Geld. Man sollte sich gut überlegen, ob man seinem Motor nicht vielleicht auch auf andere Weise etwas Gutes tun kann. Zum Beispiel mit einem guten, passenden Öl, das etwas öfter gewechselt wird.

Hermann Rauh

Fotos: Hermann Rauh, Aral Publikationen

**Hier  
koennte**

**Dein**

**Artikel  
oder  
ein  
Photo  
aus**

**Deinem**

**Album  
gedruckt  
sein,  
und  
nicht  
irgendein  
Seitenfueller**

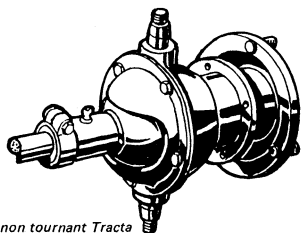
**AR**



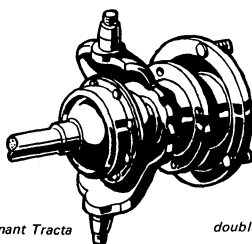
# LA TRACTION EN BD

Paris, Anfang der 50er Jahre. - Eine zeichnerisch auffälliger Thriller, sicher nicht als "schön" im Sinne der üblichen Comics zu bezeichnen. Hauptfigur ist Paul Winter, ein Mann mit dunkler Vergangenheit und ohne Zukunft. Nur der Alkohol und schlecht bezahlte Unterrichtsstunden halten den klassisch ausgebildeten Cellisten unter miserablen Bedingungen gerade am Leben. Das scheint sich mit einem völlig unerwarteten Angebot zu ändern: ein Auftritt mit dem berühmten Sirenia-Quartett. Doch was steckt hinter diesem seltsamen Angebot? Seine unrühmliche Vergangenheit holt ihn ein; aber noch unerwarteter ist das Ende der Geschichte. - Hinter der ganzen Erzählung stehen zwei Neulinge in der Comicbranche: Thomas Kühn (1958) und Holger Klein (1959) und ihr Erstlingswerk heisst "Kann denn Liebe Sünde sein" (Carlsen Verlag, 1992). Die beiden vorliegenden Seiten zeigen Ausschnitte aus der Taxifahrt von Paul Winter zum ersten, mysteriösen Treffen mit dem Musikquartett. - Die uns doch bekannte Automarke ist in den Grundzügen problemlos erkennbar; weniger gut lässt sich leider in der Reproduktion die bemerkenswerte Aquarelltechnik darstellen.

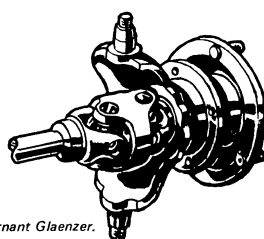
Jörg Henauer



*non tournant Tracta*

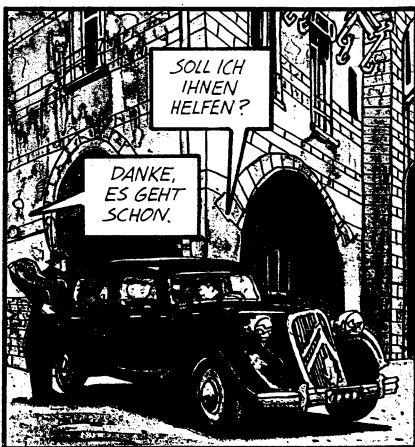
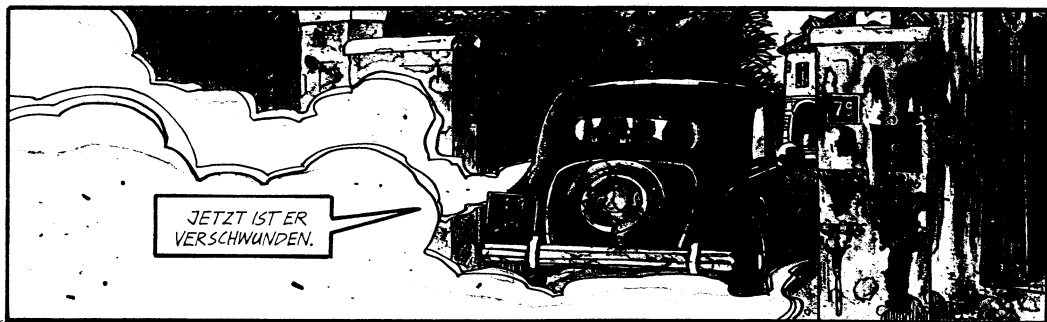


*tournant Tracta*



*double tournant Glaenzer.*

*Les différents joints utilisés sur les Tracta Avant d'avant-guerre.*

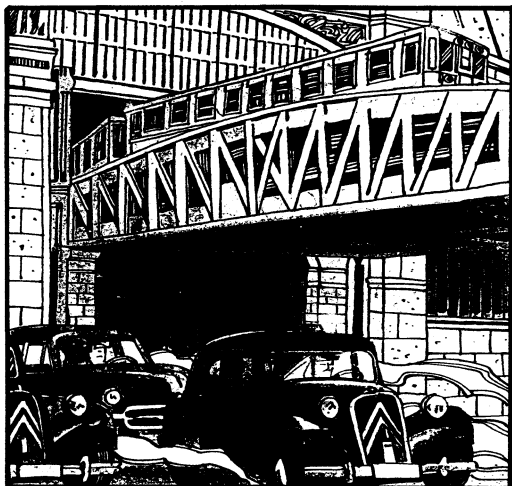




ER HATTE DAS BEDÜRFNIS, VORHER EIN PAAR METER ZU FUSS ZU GEHEN. ALS ER DIE SEINE ÜBERQUERTE, DÄMMERTE ES. EIN SCHARFER NORDWIND KÜNDIGTE DAS ENDE DES MILDEN HERBSTES AN.



EINIGE GESCHÄFTE ERSTRAHLTEN SCHON IM GLANZ DER WEIHNACHTSBELEUCHTUNG, ES ROCH NACH DEM ERSTEN SCHNEE. WINTER FÜHLTE EINE SENTIMENTALE STIMMUNG IN SICH AUFSTEIGEN.



# CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

## Adressänderung

Name .....

Vorname .....

PLZ/Ort .....

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

Gültig ab: .....

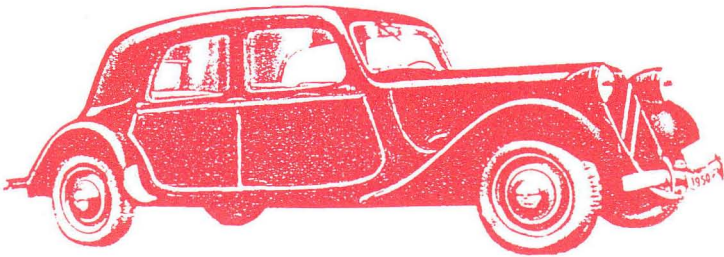
Vorname Partner.....

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): ..... / .....

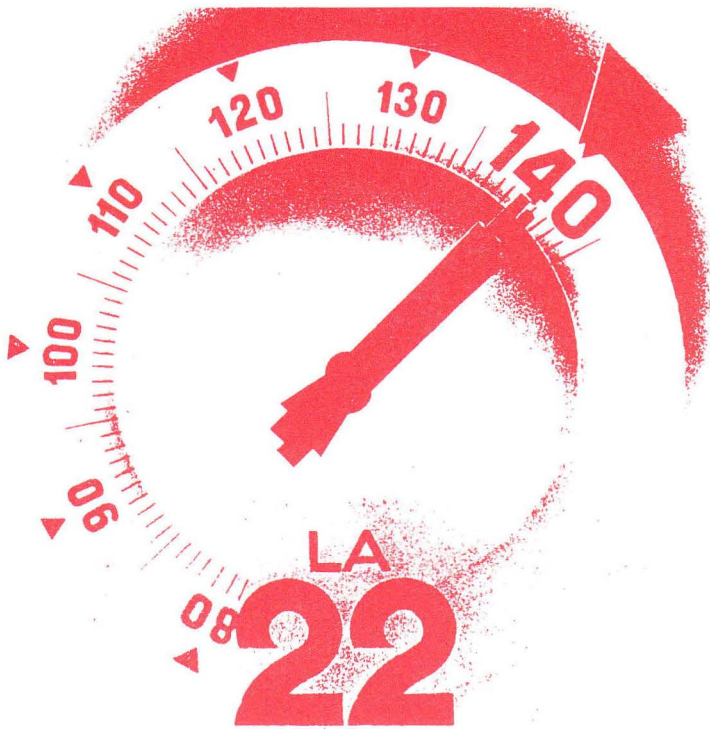
**AZB**

4552 Derendingen

**Adressänderung** melden an:

CTAC, Postfach 1066

CH-8058 Zürich-Flughafen



HUIT CYLINDRES  
**CITROËN**  
A TRACTION AVANT