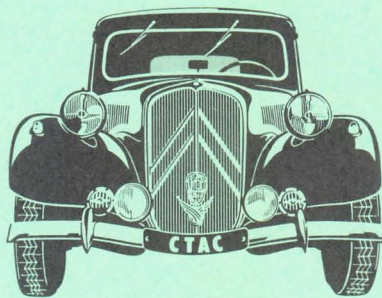


# CITROËN

*"Traction Avant"*

## CLUB



# 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

---

<b>Präsident</b>	<b>Vizepräsident</b>	<b>Kassiererin</b>	<b>Aktuar</b>
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

<b>Ost</b>	<b>Nord</b>	<b>West</b>	<b>Süd</b>
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 Vladar Velturriedstr. 14 9475 Sevelen P: 085/5 64 52	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P: 053/61 41 34  Peter Weber Neunfornerstr. 172 8475 Ossingen P: 052/41 14 68 G: 052/213 32 23	Daniel Löhler Lenzenhohlestr. 7 3302 Moosseedorf P: 031/859 16 03  Beat Scheidegger Stockerenweg 9 3014 Bern P: 031/42 51 71	Lukas Schlumpf Huswiesenstr. 5 8426 Lufingen P: 01/813 66 63  Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P: 055/86 15 23

---

<b>Zeitungsredaktion Archiv, Modelle Bibliothek</b>	<b>Clubartikel</b>	<b>Mitglieder- verwaltung</b>	<b>Druck und Versand der Clubhefte</b>
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 1/Februar 1993: 1. Februar 1993



## INHALT

Das Wort des Präsidenten.....	182
Der CTAC gratuliert ganz herzlich.....	184
Treffen und Termine.....	185
Buchbesprechung.....	185
Das 10-Jährige.....	186
G - Katalysator.....	187
Vergleich DS mit und ohne Kat.....	188
Einladung zur GV vom 31.1.1993.....	197
Anmeldung zur GV vom 31.1.1993.....	199
Inserate und Kleinanzeigen.....	201
Pattys Club-Boutique.....	205
Überbrücken von Autobatterien.....	206
Einfache Vorrichtung zum Lösen der Muttern SW35 vorn am Getriebe.....	209
Service Réparation Citroën.....	210

## Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

### Reparaturen

Citroën Bern  
Freiburgstr. 447  
3000 Bern

Tel.: 031/55 33 11

### Garage und Teile

Christian un Wilma Schelbli  
Wagerswil  
8557 Lipperswil

Tel.: 072/28 24 33

### 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. + Fax: 058/21 35 70  
077/93 20 16

### 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, 9. November 1992

## Liebe Clubmitglieder,

vom schönen Herbst, von dem ich im letzten Vorwort geschrieben habe, ist leider nicht viel zu spüren gewesen. Ausfahrten mit der Traction blieben auf ein Minimum beschränkt. Ausgerechnet Mitte Dezember wollen nun die Herren im Strassenverkehrsamt meine Traction begutachten. Sie werden sich wohl mit dem Fahrzeugausweis begnügen müssen, denn ich will erst die Radlager ersetzen, und das ist mir zur Zeit nicht möglich.

Für das Vorstandswochenende in den Bergen hatte Petrus ein Herz gefasst, und uns wenigstens einmal in diesem Jahr schönes Herbstwetter beschert. Die Treffendaten 1993 wurden - vorbehaltlich der GV - festgelegt auf:

25. April	Region Ost
6. Juni	Region West
4. Juli	Region Süd
25./26. September	Region Nord

Am Vorstandswochenende war - wegen der besseren Bahnverbindungen - beschlossen worden, die GV wieder am Flughafen abzuhalten, doch wegen einer unmittelbar bevorstehenden Leistenbruch-Operation ist es mir nicht mehr möglich, dies zu organisieren. Somit wird die GV am Sonntag, 31. Januar im Paraplegikerzentrum stattfinden. Die Einladung ist in diesem Heft zu finden.

Irgendwann in diesem Sommer habe ich mein zehntes Jahr als Präsident des CTAC vollendet. Obwohl ich mehrere schöne Preise im Fettnäpfchen-Treten gewonnen habe, glaube ich, dass ich zufrieden zurückblicken kann. Unser Club funktioniert hervorragend, und ich möchte an dieser Stelle allen, die mit mir zusammengearbeitet und mir geholfen haben, ganz herzlich danken. Ganz besonders erwähnt sei hier unser Redaktor Andreas Rutishauser, der sein arbeitsintensives Amt schon seit vielen Jahren zur vollsten Zufriedenheit des Vorstandes und der Mitglieder versieht. Zehn Jahre sind eine lange Zeit, und ich möchte nicht als Sesselkleber gelten. Wenn also jemand gewillt ist, das Amt des Präsidenten und die damit verbundene Arbeit zu übernehmen, bin ich gerne bereit, zurückzutreten. Das Amt des Präsidenten bringt nicht nur viel Aufwand, sondern auch Befriedigung und interessante Kontakte zu Citroën Freunden in der ganzen Welt. Es wäre zwar nicht Bedingung, aber sicher von Vorteil, wenn mein Nachfolger über einigermaßen gute Kenntnisse in Französisch und Englisch verfügen könnte. Sollte sich aber niemand finden, bin ich bereit, weiterzumachen, vorausgesetzt, dass ich weiterhin das Vertrauen der Mitglieder habe.

Nach wie vor vakant ist ein Vorstandssitz in der Region Ost. Wer ist bereit, sich im Gebiet der Ost- und Südostschweiz für den Club zu engagieren? Eine allzugrosse Arbeit ist damit nicht verbunden, sind doch in dieser Region bereits Franz Neff und Aladar von Vladar fleissig tätig.

Allmählich neigt sich das Jahr 1992 dem Ende entgegen. Wahrscheinlich wird in der Region Nord ein Chlaushöck stattfinden. Möglicherweise rafft sich auch in einer an-

deren Region jemand auf, um einen kleinen Anlass zu organisieren. - Das muss nicht unbedingt ein Vorstandsmitglied sein! Röbi Isler stellt für Einladungen gerne einen Satz Adresskleber her.

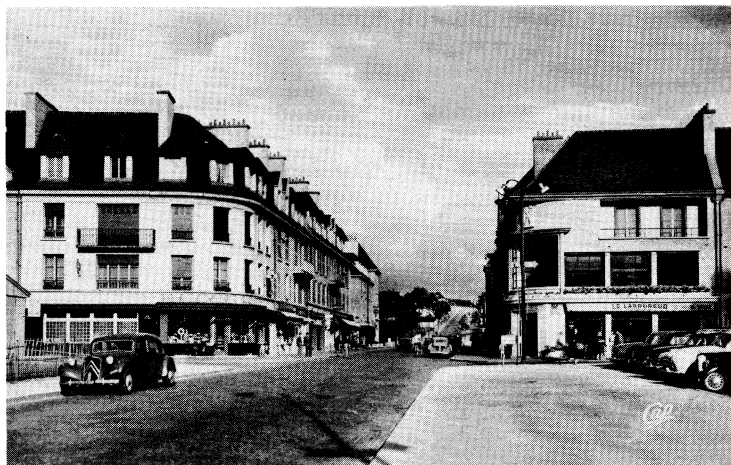
Wenn ich die Clubhefte von 1992 durchblättere, fällt mir auf, dass Beiträge über technische Tips und Reparaturerfahrungen durch Abwesenheit glänzen. Vorstellungen und Berichte über Hinterrad-angetriebene Citroën und deren Besitzer fehlen ebenfalls völlig. Dabei wäre doch gerade diese Sparte ganz besonders an einem Erfahrungsaustausch interessiert. Der Wiederaufbau meines B14 - und damit verbundene Erfahrungsberichte - müssen sich gedulden, bis ich meine Garagenpläne verwirklicht habe. Und da geht zur Zeit nichts, weil ich mit einem Rekurs zu kämpfen habe. Wer also nimmt sich ein Herz und schreibt in der Winterzeit einen Bericht?

Demnächst wird die Rechnung für den Jahresbeitrag 1993 bei Dir eintreffen. Wir bitten Dich, diese umgehend zu bezahlen. Für uns Vorstandsmitglieder ist es immer wieder frustrierend, festzustellen, wie schlecht die Zahlungsmoral eines Teils unserer Mitglieder ist. Der Aufwand für Mahnungen ist enorm, und deshalb ist auch die Mahngebühr von Fr. 10.- durchaus berechtigt, obwohl dieses Geld nicht in die Tasche unseres Adressverwalters, sondern in die Clubkasse fliesst. Auf der anderen Seite ehrt es uns sehr, wenn der Jahresbeitrag freiwillig aufgerundet wird. Wer aus dem Club austreten möchte, ist gebeten, dies schriftlich unserem Mitgliederverwalter zu melden, und wer verbleiben möchte, möge doch den Beitrag sofort einzahlen und allfällige Änderungen von Adresse, Telefonnummer oder Fahrzeugpark an Röbi Isler melden.

Ich glaube, nun habe ich mir alles von der Seele geschrieben. Ich wünsche allen Mitgliedern frohe Weihnachten und einen guten Rutsch ins Neue Jahr und hoffe, einen recht grossen Teil an der GV im Januar begrüssen zu dürfen.

*Daniel Eberli*

Daniel Eberli



# Der CTAC gratuliert ganz herzlich



Ich bi

d' *Nina*

und hä mis Mami und min Papi  
jetzt 4 Woche fräiner Käse glernt.

Am Freitag, 18. September 1992

am 18.12 Uhr

hände mich im Spital Uznach af d' Wält gholt;  
40 cm churz und 1820 g flecht,  
aber gesund und parli munter.

Mir sind überglücklich.

Lisbeth und Kurt Satter-Räegg

Bahnhofstrasse 4  
8716 Schmerikon

# Treffen und Termine

## CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

31. Januar 1993	<i>Generalversammlung des CTAC Anmeldung Heftmitte</i>
25. April 1993	Region Ost
6. Juni 1993	Region West
4. Juli 1993	Region Süd
25./26. September 1993	Region Nord

## andere Treffen und Daten

18.-21.2.1993	Techno Classica, DW-Essen
27./28. März 1993	Oldtimer und Teilemarkt Bern
15./16. Mai 1993	60 <sup>eme</sup> Anniversaire de la Rosalie Lille Seclin (France) Infos bei der Redaktion
29.-31. Mai 1993	Europäisches Opel Treffen in DK-Thyregod
25.-31. Juli 1993	Randonnée Alpine des CCS 34-57

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..

## Buchbesprechung

Da habe ich mir doch kürzlich ein neues Buch über den 2CV in Deutsch gekauft. Man freut sich ja immer, wenn etwas über unsere Marke in einer uns geläufigen Sprache erscheint. Das Buch hat folgenden Titel: Der Citroën 2CV, Autor James Taylor, Verlag Heel. Ich möchte davon abraten, das Buch zu kaufen. Und zwar aus folgenden Gründen: Die Produktion des 2CV ist definitiv eingestellt. Es sollte also möglich sein, die Geschichte bis zum Produktionsende aufzuzeichnen (Ich glaube, das war ca. 1989; bessere Kenner mögen mich korrigieren). Der Heel Verlag erlaubt sich nun, uns ein Buch vorzulegen, das im Original 1983 erschien (auf Englisch), und es 1992 ohne Änderungen (ausser der Übersetzung, die auch nicht gerade von einem Spezialisten der Materie stammen dürfte) dem unvorbereiteten Leser zu präsentieren. wir warten immer noch auf die gesammelte Geschichte des 2CV von 1936 bis Produktionsende!

Andreas Rutishauser

# Das 10-Jährige

Den 10. Hochzeitstag haben wir in diesen Tagen gefeiert, meine Frau und ich. Was aber hat das mit dem Traction-Avant-Club zu tun? Lassen Sie mich dazu folgende Geschichte erzählen:

Mein Vater war ein begeisterter Citroën-Fahrer. Dies führte dazu, dass eines Tages ein Döschwo vor unserem Haus stand, - sehr zum Leidwesen meiner Mutter. Unsere Nachbarn fuhren am Sonntag mit dem Renault Heck, oder dem Käfer aus. Leute aus dem Mittelstand mit dem Ford Taunus (der mit der Weltkugel auf der Kühlerhaube), und jene mit dem ganz gut gefüllten Portemonnaie führten den Opel Kapitän oder gar den Chevrolet aus. Unser nächste Auto war wieder ein 2 CV, diesmal mit elektrischem Scheibenwischer und einem Armaturenbrett mit eingebautem Tacho. Kenner wissen, dass solches bei einem Döschwo früher noch längst nicht selbstverständlich war. Bei unserem ersten Modell war der Tacho nämlich oben links beim Fensterrahmen angebracht. Die Tachosaite trieb gleichzeitig die Scheibenwischer an. Bei Höchstgeschwindigkeit (knapp 80 Km/h bei geschlossenem Dach und keinem Hauch Gegenwind) hetzten sich die Scheibenwischerblätter fast heiss und drohten jeden Augenblick abgeworfen zu werden. Bei langsamer Fahrt, und, bei starkem Regen blieb die Durchsicht weitgehend verwehrt, weil die Blätter mangels Drehzahl der antreibenden Tachosaite nur im Zeitlupentempo auf der Scheibe hin und her krochen, und somit von ihrer Aufgabe total überfordert waren. Unser drittes Auto war dann der mehr als nur hässliche Ami 6, dann folgte Ami 8 und Ami Super 8, (der mit dem GS-Motor, mit ihm konnte man alles was nicht mindestens 1500 cm unter der Haube hatte erschrecken), und schliesslich dann ein richtiger GS. Dass solche Kaufgewohnheiten nicht ohne Auswirkungen auf den Junior blieben, ist klar. Nach Ami 8 folgten mehr 2 CV's und schliesslich ein BX. Eine Traction ist vorläufig noch Traum aber die Liebe dafür ist längst entfacht.

Vor 12 Jahren schliesslich lernte ich meine jetzige Frau kennen. Nicht nur weil sie ebenfalls vom Citroën-Virus angesteckt werden, konnte ist sie eine gute Frau, und wir beschlossen zu heiraten. Die Hochzeitsvorbereitungen liefen auf vollen Touren, der Mietvertrag für eine Traction war abgeschlossen, und alles schien bestens zu gelingen. Doch plötzlich begann eine unglaubliche Pechsträhne. Die Druckerei druckte falsche Hochzeitskarten, der Hochzeitstortenbäcker wollte aus Zeitmangel nicht backen, aus dem Hochzeitsduo wurde ein Solist, weil die eine Hälfte des Duo's krank wurde. Zu guter letzt trat der Traction-Vermieter aus dem Vertrag zurück, weil seine Traction eine schleifende Kupplung und müde Bremsen bekommen hatte...

Was macht ein leicht verheirateter Hochzeiter in seiner Verzweiflung? - Eine Möglichkeit ist, in der Stamm - Sauna den Aerger heraus zu schwitzen. Es hat auch den Vorteil, dass einem wieder etwas warm ums unterkühlte Herz wird. Der Besitzer der Sauna, Herr De la Rive Box (ja ja der bekannte Redaktor vom Auto-Exklusiv) konnte meine Mine sogleich deuten und sah, dass da jemand vor ihm steht mit grossen Sorgen. Als mein Leid geklagt war sagte er: "Ganz einfach, Herr Walker, fahren sie zur Kirche und kleben sie einen Zettel an die Türe "Hochzeit wegen technischen Schwierigkeiten abgesagt!!!" Mit einem Schmunzeln wendete er sich ab, um nach fünf Minuten mit einem Zettel zu erscheinen, darauf fein säuberlich notiert vier Adressen von Traction-Club-Mitgliedern. "Rufen sie doch den einen oder andern an, es gibt Mitglieder dieses Clubs, die stellen sich gerne zur Verfügung ein Hochzeitspaar zu fahren."

Gleich nach dem Sauna-Besuch nach Hause und an's Telefon war eins. Die Pechsträhne schien sich fortzusetzen, die ersten drei der angewählten Nummern waren nicht zu erreichen. Kunststück, es war ja mittlerweile schon acht Uhr vorbei und Tractionisten sind offenbar um diese Zeit entweder in der Garage unter dem Auto, oder schon im Ausgang. Der vierte Versuch gelang schliesslich und das Gespräch verlief so: "Guten Abend, hier ist Walker, ich heirate und meine Ueberraschung für die Braut wäre,



## Das 10-Jährige (Fortsetzung)

sie mit einer Traction abzuholen aber die mir versprochene Traction hat Kupplungsprobleme etc. etc." - "Ja wo sollte dann die Hochzeit sein?" - "In Schöpfheim" - "Wo ist das?" - "Im Entlebuch, ca 150 Kilometer zu Fuss, eh zu Traction!" - -- Schweigen - "Ich habe auch eben vor ein paar Tagen geheiratet, ich bin eben am Einrichten unserer Wohnung,- eh-, wann sollte dann ihre Hochzeit sein?" - "Mh, morgen" - Schweigen und leer schlucken - "um wieviel Uhr?" - "Um halb zwei Uhr, aber beim Gärtner sollte man um halb zehn Uhr sein damit das Auto noch geschmückt werden kann." - Leer schlucken und schweigen - "Hallo" - "Ja ich bin noch da,- meine Traction steht noch bei meinem Vater, - ungewaschen, -- kann ich zurück rufen?" - "Ja selbstverständlich."

Oh weja, meine Felle schienen davon zu schwimmen, ich war mir natürlich bewusst, dass das alles schon etwas gar viel verlangt war, um nicht zu sagen unverschämt.

Nach einer Viertelstunde der Rückruf mit der erlösenden Antwort, "Ok, wir kommen!" War das eine Erleichterung! Die Nachbarn sprechen noch heute von diesem Naturjodel - abends um neun Uhr.

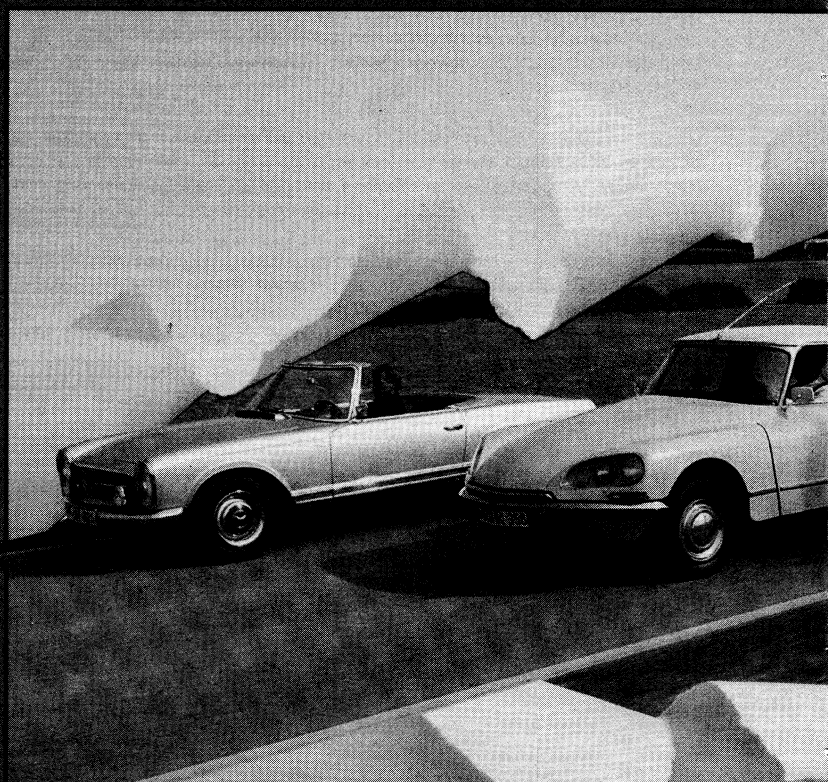
Nun möchte bestimmt jeder Tractionist wissen, wer den nun mein Gesprächspartner bzw. Hochzeitschauffeur war, damals. Daniel Eberli, unser Präsident! Ist das nicht ein beneidenswerter Club mit einem solchen Präsidenten?

Auf diesem Weg nochmals ein ganz herzliches Dankeschön und ebenfalls die besten Wünsche zu seinem 10-jährigen!

Ralph Walker, 5234 Villigen

## G - Katalysator

Auf den folgenden Seiten könnt Ihr einen Bericht aus der deutschen Oldtimer-Zeitschrift "Markt", Ausgabe 11/92, lesen. Darin werden Autos desselben Typs mit und ohne Katalysator verglichen, bei einem Paar handelt es sich um Citroën DS. Urteilt selbst!





**K**aum ein Thema ist derzeit in der Oldtimer-Szene ähnlich umstritten wie die Katalysator-Nachrüstung von Oldtimern. Aus Gründen des Umweltschutzes, sagen die einen, müsse man – auch ohne gesetzliche Veranlassung – die schädlichen Abgase seines Autos bestmöglich reduzieren. Andere dagegen zeigen mit dem Finger auf größere Umweltverschmutzer, fordern von jenen Maßnahmen und ziehen mit Argumenten zu Felde, mit einem Katalysator sei der teure Oldtimer nicht mehr original, sei womöglich langsamer, klänge nicht mehr so gut wie vorher und

der Motor würde bald Schaden nehmen. Viele Oldtimer-Besitzer haben ihre Autos mittlerweile auf geregelte Katalysatoren umrüsten lassen, sammeln Kilometer und Alltagserfahrungen.

Was ist nun wirklich dran an den Unterschieden, die – wie Kritiker behaupten – so viele Nachteile mit sich bringen? *Motor Klassik* lud vier Klassiker zu einer Vergleichsfahrt: zwei Paare, wovon jeweils ein Fahrzeug dem Serienzustand entspricht und das andere mit einem geregelten Wurm-Katalysator ausgerüstet ist (siehe dazu auch Kasten auf Seite 121 sowie *Motor Klassik* 10/1991).

Als erstes Vergleichspaar rollten zwei Citroën der DS-Reihe, ein D Spécial und ein D Super, zur Testfahrt an – beide bestückt mit einem zwei Liter großen Vierzylinder, der 98 PS leistet. Die französische Limousine nimmt im Feld der Kat-Klassiker eine besondere Stellung ein: Der DS-Club Deutschland initiierte, organisierte und finanzierte aufwendige Abgasgutachten, mit denen die Vergaser-Modelle der DS-Reihe ab Baujahr 1965 als schadstoffarm anerkannt und steuerlich gefördert wurden. Bis zum 31. Juli 1992 gab es dabei neben dem reduzierten Steuersatz zusätz-

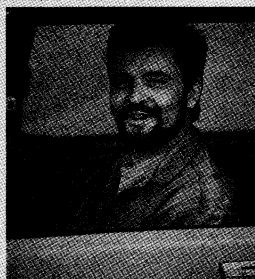
## Das Maß der Dinge: Abgas- und Elastizitätsmessung ungleicher Paare



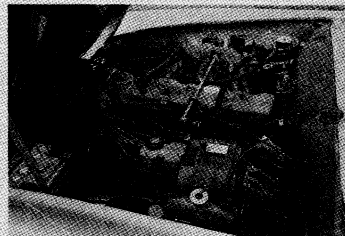
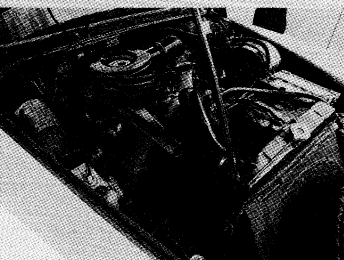
*Martin Kraut fährt seit über 13000 Kilometern in seinem Citroën D Super mit einem geregelten Wurm-Kat. Im Motorraum ist lediglich das elektromagnetische Bypass-Luftventil hinter dem Luftfilter zu entdecken.*



*Marcus Mauroschat ließ seinen Mercedes 230 SL auf einen geregelten Kat umrüsten und freut sich über niedrige Abgaswerte. Das Luftventil versteckt sich im Motorraum hinter dem Bremskraftverstärker.*



*Richard Mertz fährt einen Citroën D Spécial im Serienzustand. Der Abgastester entlarvt unregelmäßiges Abgasverhalten, das Peiseleerrad mißt einen geringen Vorteil bei der Elastizität.*



lich 1 100 Mark Prämie vom Finanzamt, nach Ablauf der steuerlichen Förderung bleibt nun immerhin der Steuersatz von 13,20 statt 18,80 Mark pro 100 Kubikzentimeter sowie die Smogplakette. Die Aktivität des Clubs zeigt Erfolg: Bis jetzt wurden 90 DS auf geregelte Wurm-Katalysatoren umgerüstet.

**A**ls sportlicherer Gegenpart stellten sich zwei 150 PS starke Mercedes 230 SL, einer mit, einer ohne Kat, zum Vergleich. Zwar wurden bisher „nur“ knapp 20 SL umgerüstet, doch demonstrierte ein Mitglied der Pagoden-Familie im vergangenen



*Joachim Stickels SL fährt noch ohne Kat, aber mit magerer Gemisch-einstellung. Bei der Beschleunigung ist er geringfügig schneller.*

## Daten, Fakten, Quellen

### Citroën D Super/ D Spécial

◆ **Motor:** Vierzylinder-Reihenmotor, längs hinter der Vorderachse eingebaut, Bohrung x Hub 86 x 85,5 mm, 1972 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 8,75:1, Leistung 98 PS bei 5750/min, maximales Drehmoment 15,1 mkg bei 3500/min; fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine seitliche Nockenwelle, Ventilbetätigung über Stoßstangen und Kipphebel, Gemischaufbereitung durch einen Weber-Vergaser DMA 3 28/36.

◆ **Kraftübertragung:** Vorderradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,25, II. 1,94, III. 1,27, IV. 0,85, R. 3,16.

◆ **Karosserie/Fahrwerk:** Plattformrahmen mit kastenförmigen Längsprofilen und angeschraubten Karosserieteilen, vorn Einzelaufhängung an Querenkern, hinten Einzelaufhängung an Längsschwingarmen; hydro-pneumatische Federung; Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Unterstützung; vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen; Bereifung vorn 180 HR 15, hinten 165 HR 15.

◆ **Maße/Gewicht:** Radstand/Länge 3125/4840 mm, Breite/Höhe 1790/1470 mm, 1210 kg.

◆ **Fahrleistungen:** Höchstgeschwindigkeit 165 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h 15,2 s.

◆ **Bauzeit:** 1972 bis 1975.

◆ **Die Clubs:**

● DS-Club Deutschland e. V., Gerhard van Ackeren, Friedhofsweg 7, 7602 Oberkirch 4;

● André Citroën-Club, Ulrich Brenken, Rheingauer Straße 8, 6500 Mainz.

◆ **Die Wagen:**

● Citroën D Spécial, Baujahr 1974, Besitzer: Richard Merz, Frankfurt;

● Citroën D Super (G-Kat), Baujahr 1973, Besitzer: Martin Kraut, Ebsdorfergrund.

◆ **Die Kat-Umrüstung:** Die Kat-Umrüstung für DS-Modelle wird über den DS-Club Deutschland (Martin Kraut, Telefon 06407/82 07, Fax 84 35) organisiert. Die Kosten für die Kat-Anlage: 2430 Mark plus Einbaukosten (Arbeitsaufwand etwa vier Stunden).

### Mercedes-Benz 230 SL

◆ **Motor:** Sechszylinder-Reihenmotor, längs über der Vorderachse eingebaut, Bohrung x Hub 82 x 72,8 mm, Hubraum 2281 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 9,3:1, Leistung 150 PS bei 5500/min, maximales Drehmoment 20,0 mkg bei 4200/min; vierfach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle; Gemischaufbereitung durch Bosch-Sechsstempel-Einspritzanlage.

◆ **Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Viergang-Automatikgetriebe (auf Wunsch), Übersetzungen: I. 3,98, II. 2,52, III. 1,58, IV. 1,0.

◆ **Karosserie/Fahrwerk:** selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Eingelenk-Pendelachse, Schubstreben, Schraubenfedern; Kugelumlauf lenkung mit Servounterstützung (auf Wunsch); vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen; Bereifung 185 HR 14.

◆ **Maße/Gewicht:** Radstand/Länge 2400/4285 mm, Breite/Höhe 1760/1305 mm, 1340 kg.

◆ **Fahrleistungen:** Höchstgeschwindigkeit 195 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h 11 s.

◆ **Bauzeit:** 1963 bis 1967.

◆ **Die Clubs:**

● SL-Pagode-Club, Sonnenbühl 48, 7000 Stuttgart 70;

● Mercedes-Benz-Veteranen-Club, Rheingaustraße 21, 6802 Ladenburg.

◆ **Die Wagen:**

● Mercedes-Benz 230 SL, Baujahr 1965, Besitzer: Joachim Stickel, Wiemsheim;

● Mercedes-Benz 230 SL (G-Kat), Baujahr 1965, Besitzer: Marcus Mauroschat, Wurmberg.

◆ **Die Kat-Umrüstung:** Wegen des größeren Katalysators ist der Umbau auf einen geregelten Wurm-Kat mit 4500 Mark inklusive Einbaukosten beim SL teurer als beim DS. Interessenten wenden sich an Joachim Stickel (Telefon 070 41/44 166, Fax 38 04).

Jahr bei einer Vergleichsmessung auf dem Abgasprüfstand des TÜV Südwest den Unterschied der Technik: Damals emittierte ein 280 SL im Serienzustand 258 Gramm Kohlenmonoxid (CO) und 31,6 Gramm in der Summe von Kohlenwasserstoffen (HC) und Stickoxiden (NO<sub>x</sub>). Nach der Umrüstung auf einen geregelten Wurm-Kat sanken die Abgaswerte dramatisch auf 23,75 Gramm CO sowie 9,76 Gramm HC + NO<sub>x</sub>.

Nur haarscharf verfehlte der SL damals die gültigen Neuwagen-Grenzwerte und somit die offizielle Anerkennung als schadstoffarmes Fahrzeug.

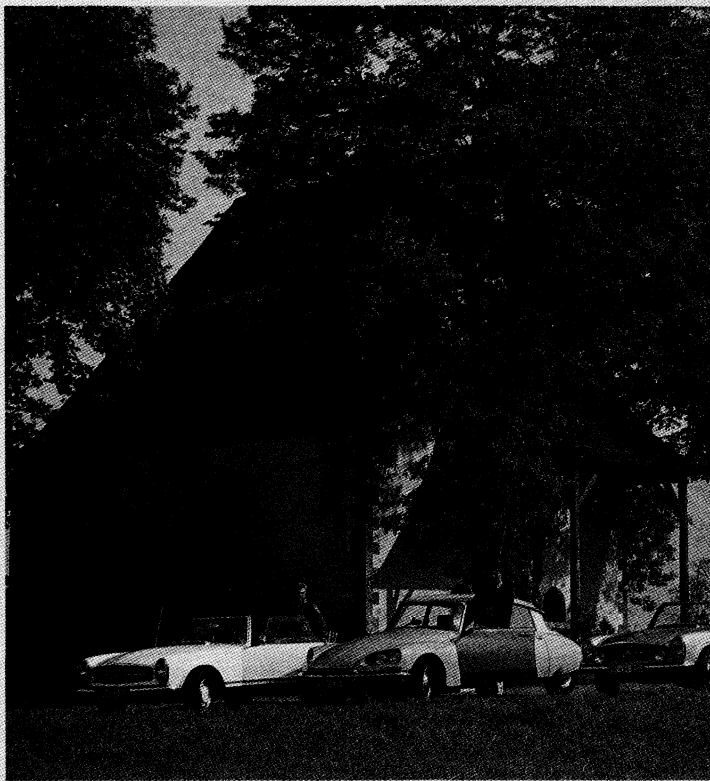
Wenn keine aufwendige Abgasprüfung auf dem Rollenprüfstand erfolgen soll, gibt ein unspektakulärer Abgastester, der in vielen Autowerkstätten benutzt wird, Auskunft über das Maß der Dinge, die aus dem Auspuff kommen. Zum Vergleich der Ausgangssituation ließ *Motor Klassik* die vier Klassiker an einen Abgastester anschließen.

Die beiden Kat-Klassiker entsprechen bei dieser (wie bei der ASU-Prüfung) im Leerlauf durchgeführten Messung den Erwartungen: Der Citroën DS, der bis dato schon beachtliche 13000 Kilometer mit dem geregelten Katalysator zurückgelegt hat, gibt dem Prüfgerät keine Chance, der CO-Gehalt bleibt bei dem Wert von 0,00 Prozent stehen. Bei den Kohlenwasserstoffen zeigt der Tester nur 30 ppm (parts per million) an.

Auch der Kat-SL zeigt im CO keinen Ausschlag, der HC-Ausstoß ist mit 50 ppm nur geringfügig höher.

Ganz anders die Situation bei den Serienmodellen ohne Kat: Der DS überrascht mit einem niedrigen, aber stark schwankenden CO-Wert um ein Prozent, gleichzeitig steigen die HC-Werte jedoch auf gewaltige 1000 bis 1100 ppm. Dieser hohe Wert deutet auf eine unkontrollierte Abmagerung hin, die durch Undichtigkeit im Ansaugbereich verursacht werden kann. Der Verdacht bestätigt sich, als der Vergaser an der Drosselklappe mit Schmiermittel abgesprüht und damit kurzzeitig abgedichtet wird: Das CO steigt auf Werte um 3,0 Prozent, die HC sinken auf etwa 700 ppm.

In ungewöhnlich guter Verfassung präsentiert sich der Serien-SL. Die CO-Anzeige bleibt bei einem Wert von 2,1 Prozent stehen, die HC erreichen 700 ppm. „Der Motor ist magerer als laut Werkstatthandbuch eingestellt. Üblich sind CO-Werte um vier Prozent, doch diese Einstellung ist für mich die Grundeinstellung vor einer Kat-Umrüstung“, erklärt Joachim Stikkel, Pagoden-Spezialist und Kat-Umrüster aus Wiernsheim bei Pforzheim.



Ein augenscheinliches Unterscheidungsmerkmal zwischen Kat- und Serien-Version tritt nebenbei während der Abgasmessung zutage: Beim Kat-DS schwankt der Zeiger des Drehzahlmessers zwischen 800 und 1000/min, verantwortlich dafür ist die Lambda-Regelung, die über ein elektromagnetisches Bypassventil ständig die Gemischzusammensetzung reguliert. Auch der Kat-SL macht mit leichten Leerlaufschwankungen auf sich aufmerksam, jedoch mit bescheidenem Unterschied zu seinem Serien-Pendant: Auch bei dem schwankt die Drehzahl, was in seinem Fall auf Verschleiß an der Einspritzanlage zurückzuführen ist.

Zahlen sind indes nur trockene Statistik. Spürbare Unterschiede zwischen Kat-Oldie und Serien-Partner sind – wenn es sie denn gibt – erst im Fahrbetrieb spürbar. Eine knapp 200 Kilometer lange Teststrecke über Autobahnen und Landstraßen soll über den Stand der Dinge aufklären.

**E**in erstes Urteil der sich abwechselnden Fahrer stellt sich schon nach kurzer Zeit ein: Im Fahrbetrieb ist zwischen den Kat-Autos und den Serienmodellen subjektiv – auch akustisch – kein Unterschied spürbar. „Auch direkt nach dem Umbau habe ich bei meinem Auto bis auf die Leerlaufschwankungen keine negativen Veränderungen festgestellt. Positiv hat sich allerdings der Benzinverbrauch entwickelt, ich brauche jetzt bis zu einem Liter Benzin auf 100 Kilometer weniger als vorher“, erläutert Kat-DS-Besitzer Martin Kraut, der im DS-Club die gesamte Nachrüst-Aktion organisierte.

Der Grund für die plötzliche Genügsamkeit des Citroën: Die Lambda-Regelung sorgt für ein optimales Verbrennungsgemisch, bei dem der Kraftstoff effizienter verbrannt wird.

„Ich habe ebenfalls keine negativen Veränderungen nach dem Umbau festgestellt“, erzählt Marcus Mauroschat, Besitzer des Kat-SL. Auch im direkten Motor Klassik-Vergleich sind im Fahrbetrieb zwischen den beiden SL keinerlei Unterschiede in Leistung und Sound spürbar, egal, ob unter Vollast gefahren wird oder im Teillastbereich gemütlich über Landstraßen gerollt wird.

Subjektive Eindrücke bedürfen jedoch der Kontrolle durch unbestechliche Meßgeräte. Ob die unterschiedlichen Testkandidaten in ihrem Leistungsvermögen tatsächlich so gleich sind, vermag das Peiseler-Meßrad festzustellen, das Aufschluß über Beschleunigung gibt. Um die Klassiker nicht zu sehr zu



*Der Vergleich der ungleichen Vier: Fahrerbesprechung vor dem Start, Großaufmarsch an der Tankstelle und...*



*...Volltanken bis zum Sichtbereich des Tankstutzens, Landstraßenfahrt über Schwarzwald-Routen und Pause mit Fahrerwechsel.*



## Die Meßwerte

### Die Elastizität: mit G-Kat geringfügig schlechter

	Citroën DS mit G-Kat	Citroën DS ohne G-Kat	Mercedes 230 SL mit G-Kat	Mercedes 230 SL ohne G-Kat
50– 60 km/h <sup>1)</sup>	5,7 s	5,5 s	3,9 s	3,9 s
50– 70 km/h	11,7 s	11,3 s	7,9 s	7,6 s
50– 80 km/h	17,2 s	16,5 s	12,2 s	11,6 s
50–100 km/h	2)	2)	20,4 s	19,1 s

Die Beschleunigungswerte im vierten Gang aus 50 km/h sind nicht mit zeitgenössischen Meßwerten vergleichbar, da die Teststrecke über ein minimales Gefälle verfügte. Ziel der Messung war vielmehr, Vergleichsdaten unter den beiden Paaren zu erzielen. Der Citroën DS ohne Kat erweist sich bis 80 km/h als um 0,7 Sekunden schneller. Bei diesem geringen Unterschied muß jedoch die mehr als dreifache Kilometerleistung (knapp 190 000 Kilometer) des Kat-DS mitberücksichtigt werden, die für Leistungsunterschiede verantwor-

lich sein kann. Auch bei den Mercedes 230 SL Automatik ist das Modell ohne Kat schneller als die Kat-Variante (die Messung erfolgte ebenfalls im vierten Gang, ohne Kickdown). Bis 80 km/h rannte der Serien-SL 0,6 Sekunden schneller, bis 100 km/h trennten die beiden 1,3 Sekunden. Eine bei diesen Modellen probeweise durchgeführte Messung im dritten Gang – also bei höherem Drehzahlniveau – von 50 bis 80 km/h erbrachte identische Beschleunigungswerte, erst bei 80 km/h trennten die beiden Kandidaten 0,3 Sekunden.

### Die Abgaswerte: mit G-Kat dramatisch niedriger

	Citroën DS mit G-Kat	Citroën DS ohne G-Kat	Mercedes 230 SL mit G-Kat	Mercedes 230 SL ohne G-Kat
CO	0,00 %	1,9 % (0,5–3 %) <sup>4)</sup>	0,00 %	2,1 %
HC	30 ppm <sup>3)</sup>	800 ppm (700–1100) <sup>4)</sup>	50 ppm	700 ppm

Der Abgastester gibt Aufschluß über das Abgas der vier Testkandidaten. Die beiden G-Kat-Modelle präsentieren sich bei der Messung im Leerlauf vorbildlich. Sowohl beim Kat-DS als auch beim Kat-SL zeigt das Gerät beim CO (Kohlenmonoxid) einen Anteil von 0,00 Prozent an, beim HC (Kohlenwasserstoffe) emittierte der DS 30 ppm (parts per million), der SL 50 ppm. Erläuterungsbedürftig sind die Abgas-Ergebnisse der beiden Modelle ohne Kat. Mit 2,1 Prozent CO

liegt der SL dank akribischer Einstellung gut 50 Prozent unter der Serieneinstellung und zeigt damit, was schon ohne Kat möglich ist. Der katlose DS lieferte dagegen ungewöhnlich niedriges CO, aber gleichzeitig sehr hohes HC (bis zu 1100 ppm). Dieser Meßwert deutet auf Abmagerung durch falschluff hin. Tatsächlich ließ kurzzeitiges Absprühen und somit Abdichten im Drosselklappenbereich das HC auf 700 ppm sinken und das CO auf bis zu 3 Prozent steigen.

### Der Verbrauch: mit G-Kat etwas niedriger

	Citroën DS mit G-Kat	Citroën DS ohne G-Kat	Mercedes 230 SL mit G-Kat	Mercedes 230 SL ohne G-Kat
l/100 km	11,02 l	11,47 l	13,74 l	13,32 l

Die beiden Citroën DS bestätigen die Erfahrung vieler Oldtimer-Besitzer, die ihr Fahrzeug auf einen geregelten Kat umbauen ließen, daß durch die Lambda-Regelung der Verbrauch sinkt. Motor Klassik ermittelte bei den DS einen halben Liter Unterschied. Obwohl SL-Fahrer

dieser Erfahrung machen, brauchte der Kat-SL 0,4 Liter mehr als sein Serien-Pendant. Allerdings verfügte er über einen um 300/min höheren Leerlauf – simulierter Stop-and-go-Betrieb während des Meßtages haben dieses Ergebnis beeinflusst.

<sup>1)</sup> im vierten Gang (Citroën) bzw. Stellung D der Automatik (Mercedes) <sup>2)</sup> auf Teststrecke nicht meßbar <sup>3)</sup> ppm, parts per million <sup>4)</sup> Schwankungen durch Vergaser-Undichtigkeiten





belasten, heißt die nächste Station des Vergleichs Elastizitätsmessung aus 50 km/h im vierten Gang.

Kritiker der Nachrüstung bezeichnen Kat-Autos leichtfertig als „lahme Krücken“, die Leistung verlieren. Die vier Test-Klassiker können dieses Vorurteil indes so eindeutig keineswegs bestätigen: Zwar sprechen die Beschleunigungswerte von 50 auf 80 km/h bei den Citroën DS für das Serienmodell, das um 0,7 Sekunden schneller ist als die Kat-Version. Doch muß dabei berücksichtigt werden, daß der Kat-DS mit knapp 190000 Kilometern fast die vierfache Laufleistung des DS ohne Kat aufweist und damit benachteiligt ist.

Geringe Unterschiede attestiert das Peiseler-Meßrad den beiden Mercedes 230 SL. Beim Sprint von 50 auf 80 km/h ist das Serienmodell ohne Kat gerade 0,6 Sekunden schneller, bis 100 km/h trennen die beiden 1,3 Sekunden.

Zum Vergleich ihres unterschiedlichen Sprintverhaltens stellen die beiden SL bei einer weiteren Messung ihr Leistungsvermögen im dritten Gang, also bei höherem Drehzahlniveau, unter Beweis. Das Ergebnis fällt äußerst knapp aus: Bis 70 km/h erzielen beide dieselben Beschleunigungswerte, bis 80 km/h ergeben sich lediglich 0,3 Sekunden Vorsprung für den SL ohne Kat.

Das Meßergebnis läßt zunächst den Schluß zu, daß der Kat offensichtlich Drehmoment im unteren Drehzahlbereich kostet. Dies widerspricht jedoch physikalischen Grundsätzen: Der effektive Mitteldruck eines Motors, der praktisch dem Drehmoment entspricht, erreicht sein Maximum zwar bei Lambda kleiner 1, jedoch verhindert die Lambda-regelung auch die deutliche Abnahme des Mitteldrucks über Lambda 1. Da dieser Wert, der dem Teillastbereich entspricht, nicht mehr erreicht wird, haben viele Besitzer von Kat-Klassikern den subjektiven Eindruck, der Oldie liefе nun besser.

Als letztes, für die Oldtimer-Fahrer wichtiges Unterscheidungsmerkmal bleibt der Benzinverbrauch. Viele Oldtimer-Besitzer, die ihren Klassiker auf einen geregelten Wurm-Kat umrüsten ließen, berichteten von niedrigeren Benzinverbräuchen. Diese Alltagsfahrten vermögen auch die vier Testkandidaten nicht zu widerlegen, wenn auch in weniger deutlicher Sprache: Der Kat-Citroën verbrachte während der Vergleichsfahrt elf Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer, sein Serien-Pendant genehmigte sich knapp einen halben Liter mehr. Beide DS verbrauchten damit mehr Kraftstoff als gewöhnlich: „Normalerweise komme ich



Klassiker-Idylle im Schwarzwald: zwei davon sind schadstoffarm – und bereiten dennoch dasselbe Vergnügen.

## So funktioniert der Kat im Klassiker

Kohlenmonoxid (CO), Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und Kohlenwasserstoffe (HC) heißen die entscheidenden Schadstoffe im Abgas, die ein Katalysator in ungiftige Stoffe zu verwandeln mag. In Verbindung mit einer geregelten Gemischaufbereitung, die dem Motor stets ein optimales Verbrennungsgemisch von Lambda 1\*<sup>1</sup> zukommen läßt, reduziert ein geregelter Kat (G-Kat) die Schadstoffe um über 90 Prozent. Der Katalysator-Experte Paul Wurm (Rohracker Straße 118b, 7000 Stuttgart 61) entwickelte ein System, das auch bei Vergasermotoren eine geregelte Gemischaufbereitung zuläßt (siehe *Motor Klassik 10/1991*). Als Grundvoraussetzung für eine geregelte Gemischaufbereitung mißt

\* Lambda 1: Benzin-Luft-Verhältnis von 14,6:1

eine Lambda- oder Sauerstoffsonde im Auspufftrakt vor dem Katalysator ständig den Sauerstoffrestgehalt im Abgas, ein Zentralrechner ermittelt mit dieser Information die laufende Gemischzusammensetzung. Beim geregelten Wurm-System übernimmt nun ein elektromagnetisch gesteuertes Ventil die Gemischregulierung: Als Bypass gibt das stufenlos arbeitende Ventil – entsprechend den Informationen der Lambdasonde und des Zentralrechners – über eine Schlauchverbindung mehr oder weniger Luft hinter dem Vergaser in den Ansaugtrakt bei. Die Gemischregulierung erfolgt also nicht über Kraftstoffzugabe, sondern über eine ständig variierende Luftzugabe vor der Verbrennung.

mit zehn Litern und weniger aus“, erklärt Martin Kraut. Der höhere Verbrauch resultiert indes aus der zügigen Fahrweise während der Vergleichsfahrt, bei der die DS stärker beansprucht wurden, um mit den leistungsstärkeren SL Schritt zu halten.

Die Verbrauchsmessung der beiden SL spricht zunächst für das Serienmodell: Etwas mehr als 13 Liter Benzin flossen durch seine Einspritzanlage, während der Kat-SL 0,4 Liter Kraftstoff mehr verbrannte. Zwei Faktoren beeinflussten jedoch dieses Ergebnis: Beim

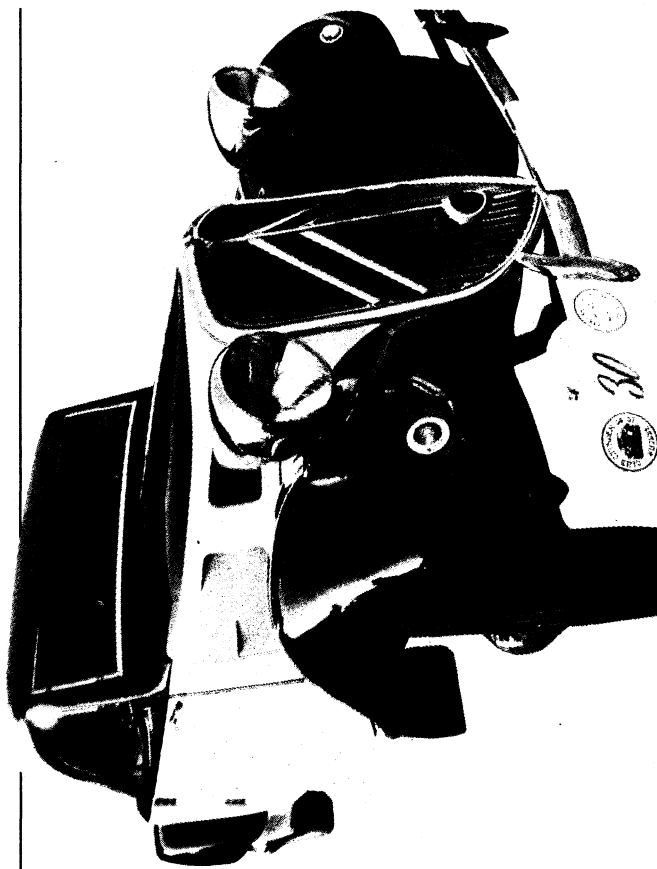
Serien-SL begünstigte die magere Grundeinstellung den Verbrauch, und beim Kat-SL verschlechterte ein um knapp 300/min höherer Leerlauf – gerade während des simulierten Stop-and-go-Betriebs – den Spritkonsum, so daß sich die gemessene Differenz damit mindestens nivelliert.

Entscheidende Nachteile sucht man bei den Kat-Klassikern also vergebens. Das überzeugt auch Richard Merz, den Besitzer des Citroën DS ohne Kat: „Ich würde mein Auto gerne umrüsten, kann es mir gerade aber nicht leisten.“ ■

Mit Farbe kann Ihr Inserat  
etwas ganz Besonderes werden.

Fragen Sie die  
**V PUBLICITAS**

Biel ☎ 224311



eingesandt von Daniel Flury

# 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:

Leider fehlt es mir an Zeit und Platz  
Deshalb zu verkaufen:  
Citroën Traction avant 11BL  
1952, schwarz, guter Zustand  
nicht vorgeführt (gefahren bis April '92)  
Preis Fr. 14'000.--

Hans Gibel, Gründenstrasse 65A, 8247 Flurlingen  
Tel.: P.: 053/29 21 93 (nach 19.00 Uhr)

zu verkaufen:

Citroën Légère, Jahrgang 1956  
ab MFK 9.92  
muss die nächsten 6 Jahre nicht mehr vorgeführt werden  
Revidiert vom Spezialisten, alle Belege vorhanden  
Sehr guter Zustand, Preis Fr. 19'000.--

K. Vogel, Schattengasse 23, 5313 Klingnau  
Tel. G.: 056/47 70 71, P.: 056/45 64 40

zu verkaufen:

Reparaturhandbücher, Ersatzteilkatalige, Betriebsanleitungen für fast alle  
Tractionmodelle  
Revidierte Synchrokörper. Revidierte Wasserpumpen. Revidierte obere  
Querlenkerwellen 4-Zylinder. Revidierte Silentblöcke Vorder- und Hinterachse.  
Revidierte Vorderachsen. Bremsstrommeln alle Modelle. Revidierte Lenkräder.  
Revidierte Cardanwellen oder gute Occasionen.  
6-Volt Relais und Lampen. Dynamoregler. Revidierte Dynamos und Anlasser.  
Dynamoanker neu gewickelt.  
Carrosserieteile wie Türen, Bodenbleche, Schwellerreparaturbleche, Batterie-  
kästen etc..  
Armbanduhren mit Tractionkühlergrill  
Abziehbilder für Bremsflüssigkeitsbehälter und Luftfiltergehäuse

Frick Traction Avant AG  
Bergwerkstrasse 39  
8810 Horgen  
Tel.: 01/725 90 45

## Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

zu verkaufen:

### Günstig!

zu 11 BL bzw: 11CV

- Bremsstrommeln
- Diverse Antriebswellen
- Anlasser 6 Volt
- Hinterachsen
- Motorhaube (schön)
- Motoren zerlegt, gereinigt
- Kupplung mit Schwungrad
- Getriebe mit Kupplungskörben
- Frontscheibenrahmen mit Scheibe
- Torsionsstangen 2 Stück

zu 2 CV 6

- Anlasser diverse
- Zylinderköpfe 2 Stück Jahrgang '82
- komplette Räder 70% gratis abzugeben
- Schneeketten neu

Felix Blaser  
Rosengasse 25a  
3250 Lyss  
Tel.: 032/84 23 40

gesucht:

VISA-Card des ACS

Seit kurzem kann man beim ACS die VISA-Card vergünstigt haben. Darauf abgebildet ist eine Traction 15/6. Die ersten Karten verlieren Ende dieses Jahres ihre Gültigkeit.

Wer schenkt/verkauft mir seine abgeläufene ACS-Visa-Card mit der Abbildung der 15/6? Da ich alles im Zusammenhang mit Citroën Sammler, würde mich dies sehr freuen.

Andreas Rutishauser  
Muespacherstrasse 70  
4055 Basel  
Tel. P.: 061/43 24 27



# CITROËNISTES



**Mein Angebot: Interessiert?**

Chromteile

Gummiteile

Achsschenkel

Kühlerdeckel 6-Zylinder neu

Vorderachsen für 11B und 11BL

Bremstrommeln für 7 / 11 / 15 CV

Lenkräder (auch Zubehör à l'époque)

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

Blechteile: Böden, Kotflüglecken, Schweller

Austausch Motoren und Getriebe für 11 CV

Drosselklappenwellen für 4- und 6-Zylinder Vergaser

mit Übermass (neu)

Anlasserritzel 4-Zylinder

Wasserpumpenreparatursatz 4-Zylinder

Wasserpumpen 4-Zylinder im Austausch

homokinetische Antriebswellen innen und aussen 7 / 11 CV

grosses Ersatzteillager

Restauration ganzer Tractions

Christian Heussi

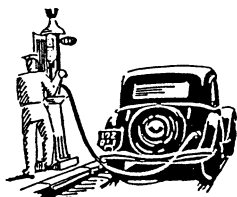
alte Landstrasse

8865 Bilten

Garage: 8867 Niederurnen

Tel. und Fax: 058/21 35 70

077/93 20 16



# PATTYS CLUBBOUTIQUE

## aktuell für Weihnachten

Posters mit Traction Explosionszeichnung, (Légère)  
für alle, die den Traction noch nie selbst zerlegt haben!

Offiziers-Sackmesser VICTORINOX mit Traction Aufdruck,  
grosse und kleine Messerklinge, grosser und kleiner  
Schraubenzieher kombiniert mit Büchsenöffner, Flaschen-  
öffner und Nagelauszieher (Holzmodelle und Cabrios)  
Kreuzschlitzschraubenzieher, Ahle, Zahnstocher  
und Pinzette (für Benzinpumpenventilfederchen)

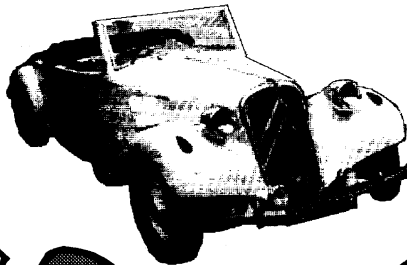
Speziell für defektanfällige Tractionmodelle geeignet!

Pinkollektion zum Auslesen. Jedem sein individueller  
Traction Pin! Gesammelt in England, Dänemark, Spanien  
und in der Schweiz.

Schirme mit Holzgriff, Baumwolle, handbemalt, diverse Farben

Neue Uhren: rund, Zifferblatt rund, blau-gelb  
mit Citroen Emblem, Bild in Heft 5/92

Schlüsselanhänger mit Traction 15 six Kühler



# Überbrücken von Autobatterien

Leider verzeichnet die SUVA Jahr für Jahr einige Unfälle, die beim Laden von Autobatterien auftreten. Sauerstoff und Wasserstoff können bei diesem Vorgang ein explosionsfähiges Gemisch erzeugen, welches durch einen Funken entzündet werden kann. Richtiges Vorgehen und einfache Verhaltensregeln helfen, solche Unfälle zu verhüten.

**B**ald werden die Tage wieder kürzer und die Nächte länger. Die Kälte, die der Winter mit sich bringt, ist nicht nur für den Menschen spürbar; Materialien sind ebenso empfindlich dafür.

Nach einer eiskalten Nacht kann man das zum Beispiel am Morgen bei den Anlaufschwierigkeiten des eigenen Wagens erleben. Man muss nicht unbedingt Mechaniker sein, um her-

SUVA-Bulletin Nr. 50/1992



*Während des Vorganges sich nicht über die Batterien beugen.*



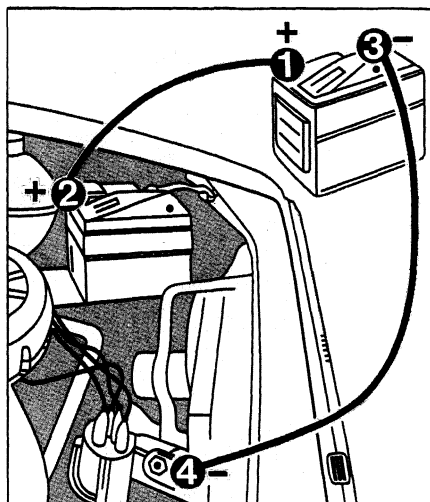
auszufinden, dass dies an der Batterie liegen könnte. Es ist daher von grosser Wichtigkeit, die Qualität des eigenen Materials zu prüfen, sobald die kälteren Monate näherrücken.

Beim Laden von Autobatterien wird am Positivpol Sauerstoff und am Negativpol Wasserstoff gebildet. Dies erzeugt ein explosionsfähiges Gemisch, das durch einen Funken entzündet werden kann. Ein solcher Funke kann durch eine brennende Zigarette oder durch das Anschliessen oder Lösen der Verbindungskabel verursacht werden. Dabei spielt es keine Rolle, ob sich die Batterie im Innern des Fahrzeuges oder ausserhalb befindet.

Einfache Verhaltensregeln helfen, solche Unfälle zu vermeiden:

1. Die Bedienungsanleitung im Fahrzeughandbuch zum Laden von Batterien aufmerksam studieren.
2. Die richtige Kabelverbindung herstellen (siehe Abbildung). Das Kabel des Ladegerätes oder der Zusatzbatterie mit dem «+»-Pol (1) am «+»-Pol (2) der aufzuladenden Batterie verbinden, respektive anschliessen. Den «-»-Pol (3) des Ladegerätes oder der Zusatzbatterie in möglichst weiter Entfernung von der Batterie an die Erde (4) schliessen. Wichtig: Dieses Kabel darf nicht an den «-»-Pol der zu ladenden Batterie angeschlossen werden. Nun kann der Motor gestartet werden.
3. Lösen der Kabel  
In umgekehrter Reihenfolge des Anschliessens die Kabel wieder lösen. Zuerst das mit der Erdung verbundene Kabel und erst dann das Positivkabel abhängen.

4. Lösen der Verbindung (bei Verwendung eines Ladegerätes). Wichtig ist, dass keine Klemme gelöst wird, solange das Ladegerät nicht vom Netz getrennt ist (Achtung: Funkengefahr).
5. Elektrostatische Entladung. Sehr gefährlich sind auch die elektrostatischen Entladungen, die beim Berühren der Batterie auftreten können. Insbesondere bei trockenem Wetter ist es möglich, dass im selben Augenblick ein Funke ausgelöst werden kann. Beim Berühren einer Batterie ist darauf zu achten, dass zuerst die Grundplatte und dann die Batteriemulde berührt wird, um anschliessend zu den Klemmen zu gelangen. Diese Warnung gilt ebenfalls für ortsfeste Batterien.



*Richtige Reihenfolge der Kabelanschlüsse beachten.*

## Gefahren durch Schwefelsäure

Die meisten Batterien enthalten Schwefelsäure, die stark ätzend wirkt. Diese Säure greift die Haut an, zerfrisst Metalle, nagt am Beton und zerstört Holz.

Schwefelsäurespritzer bedeuten Armand Jotterand

Eingesandt von Frick Traction Avant AG und Hans-Georg Koch

vor allem eine Gefahr für die Augen. Wenn an Batterien, die nicht als unterhaltsfrei gelten, destilliertes Wasser nachgefüllt werden muss, so ist es notwendig, die Augen zu schützen.

Lesen Sie Ihr Wartungshandbuch!  
Gute Fahrt... ■

# OLDTIMER & TEILE MARKT

BEAexpo

BERN

BEAexpo



**27. + 28. MÄRZ '93**

Sa 9.00 – 18.00 / So 9.00 – 17.00 Uhr



**18. Internationaler Oldtimerfan-Treffpunkt**  
Verkaufen – Kaufen – Tauschen

OTM, Postfach, CH-2537 Vauffelin, Tel. 032 58 18 10, Fax 032 58 19 10

# Einfache Vorrichtung zum Lösen der Muttern SW35 vorn am Getriebe

Beim Zerlegen meines Getriebes war die Mutter vorn auf der Pignonwelle lose. Die Mutter an der Kurbelkapsel auf der Kupplungswelle liess sich ebenfalls ohne Probleme lösen.

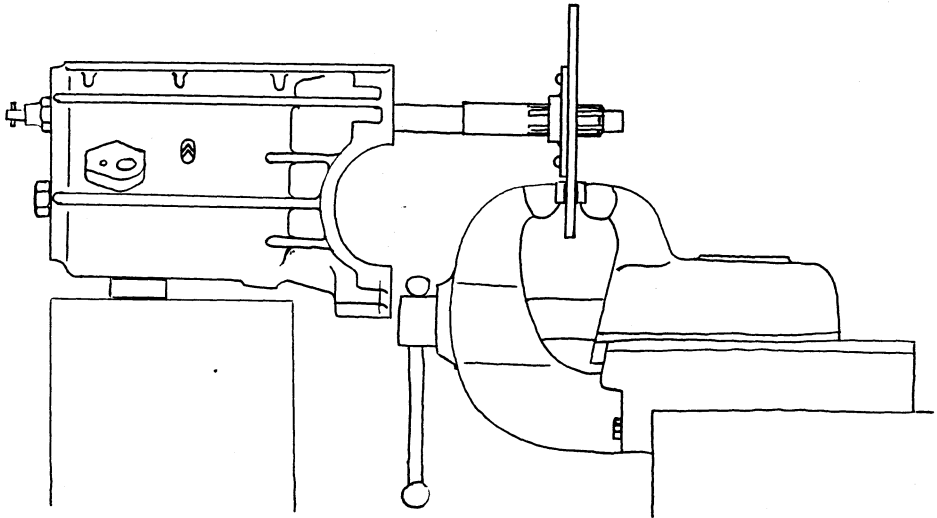
Beide Muttern sollten mit 15mkp angezogen sein.

Beim Ausschichten eines zweiten Getriebes war die Mutter auf der Pignonwelle wieder lose.

Warum lösen sich diese Muttern? Siehe auch Heft 4/79 "Vorbeugen ist besser" von af. Die obere Mutter mit Kurbelkapsel sass fest. Nach Reparaturhandbuch sollen zum Lösen zwei Gänge eingelegt werden. Wenn das Synchro-Aussteil aus irgendeinem Grund nicht axial verschoben werden kann (um mit dem Nachbarzahnrad in Eingriff zu kommen), dann hilft folgende Vorrichtung:

Auf die Primärwelle steckte ich eine ALTE Kupplungsscheibe, welche im Schraubstock festgeklemmt wurde. Die Mutter konnte derart mit einem 35-er Ringschlüssel gelöst werden.

10.92 KuGa



# Service Réparation Citroën

SOCIÉTÉ ANONYME  
POUR LA VENTE EN SUISSE  
DES AUTOMOBILES

**ANDRÉ CITROËN**

GENÈVE

R.S.A. 63  
11.12.1950



**SERVICE RÉPARATION**

Betrifft : Ausstellung der Garantie-Formulare.

1. Garantie der auf unseren Wagen "11" und "15" eingebauten Zubehöre.

Die General-Vertreter von Zubehörmarken, mit denen unsere Wagen ausgerüstet sind, und die deren Garantie übernehmen, teilen uns mit, dass unsere Vertreter in der Schweiz nicht immer die zur Verfügung gestellten Spezialformulare für Reklamationen benützen. Diese Firmen (insbesondere Electric in Zürich) werden solche unkorrekt aufgestellte Ansprüche ablehnen.

Zur Vermeidung von Missverständnissen bitten wir Sie dringend, sich strikte an die Anleitungen unseres Zirkularschreibens RSA-60 zu halten und die durch die Zubehörvertreter gelieferten Garantieformulare zu benützen und genau auszufüllen.

2. Garantie der Citroën-Ersatzteile.

Viele Garantie-Reklamationen sind ungenau ausgefüllt, sei es, dass die Chassis-Nr. fehlt; sei es, dass der Kilometerstand nicht angegeben wird. Falsche Nummernbezeichnungen der Ersatzteile sind ebenfalls sehr häufig und manchmal fehlen diese Angaben überhaupt.

Wir machen Sie deshalb speziell darauf aufmerksam, dass wir Ihnen alle mangelhaft ausgefüllten Garantie-Reklamationen ohne weiteres zurücksenden werden.

Société Anonyme pour la Vente en Suisse  
des Automobiles André CITROËN

Technische Notiz Nr 529

SOLEX-Vergaser Typ 32 AIC für Camions T.23.R.

R.S.A. 66  
29.1.1951

Seit dem 27. November 1950 versehen wir die Solex-Vergaser mit einer Abdichtung, die zwischen dem Vergaser-Oberteil und dem Vergasergehäuse zu liegen kommt.

Da diese Abdichtung an früher gelieferten Wagen fehlt und sich eventuell Störungen im Vergaser zeigen, empfehlen wir Ihnen, gelegentlich alle Solex-Vergaser mit solchen Abdichtungen zu versehen.

Die Abdichtungen sind bei der Vertreterin von SOLEX, der Firma Henri Bachmann, rue de Fribourg 3, Genève, erhältlich

Société Anonyme pour la Vente en Suisse  
des Automobiles André CITROËN

**ANDRÉ CITROËN**

**GENÈVE**



**SERVICE RÉPARATION**

R.S.A. 69

Extrait de la note technique No. 536

PFLEGE DES WAGENUNTERTEILES.

Das Bespritzen des Wagenunterteils mit Oel, Rohöl oder anderen Produkten kann die Schutzfarbe und Gummiteile zerstören, weshalb wir ein solches Vorgehen verbieten.

Sollte der Originalschutz jedoch bereits angegriffen sein, so muss wie folgt vorgegangen werden :

- 1.- Das Blech mit einer Metallbürste sorgfältig reinigen.
- 2.- Hierauf eine dicke Schicht schalldämpfender Schutzfarbe mit einem Pinsel auftragen.

Société Anonyme pour la Vente en Suisse  
des Automobiles André CITROËN

R.S.A. 74  
14.7.1951

Technische Notiz 547

Luftfilter "MIOFILTER"

Die Kundschaft sollte unbedingt auf die Notwendigkeit der Reinigung des Luftfilters aufmerksam gemacht werden, da der "Miofilter" nicht nur in regelmässigen Zeitabständen - so wie es auf dem Filter vermerkt ist - gereinigt werden muss. Eine erfolgreiche Reinigung muss sich den Umständen anpassen. Bei Fahren auf staubiger Strasse verliert der Filter sein Filtriervermögen schon nach wenigen Stunden. Die Anhäufung von Staub, die einen fortwährenden Druck auf das Innere des Filters ausübt, sodass trotz Filtereinsatz der Staub ins Innere dringen kann, ist oft Schuld an Funktionsstörungen in Vergaser und Motor.

Bei Reinigung des Filters muss folgendermassen vorgegangen werden :

- 1) Filter vom Vergaser lösen
- 2) Filtereinsatz herausnehmen
- 3) Das Innere des Filterrohrs sorgfältig reinigen
- 4) Filtereinsatz in "Gas-Oil" oder in einer Mischung von Oel und Benzin (Verhältnis 1: 5) reinigen.
- 5) Wiederausammenbau des Ganzen.

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. 71  
14.7.1951

( Technische Notiz Nr. 537 )

Betrifft : Kühler (alle Modelle).

Der Zusatz von Reinigungsmitteln in das Kühlerwasser unserer Motoren verhindert die Bildung von Rost und Schaum.

Alle neuen Wagen, die unsere Genfer-Werkstätten verlassen, sind auf diese Art behandelt und wir empfehlen Ihnen, dies bei allen Citroën-Wagen, die in Ihre Werkstatt kommen, ebenfalls durchzuführen.

Arbeitsvorgang :

1. Wasser in Kühler und Motorblock ablassen.
2. Gut durchspülen.
3. Wasser einfüllen und die vorgeschriebene Menge des Reinigungsmittels beimischen.

Sollte nach 500 km immer noch Rost- oder Schaumbildung zu bemerken sein, so wiederholen Sie den Arbeitsvorgang.

Folgende Reinigungsmittel können verwendet werden :

Hydrotone Mobiloil  
Perrol Elo/25  
Reinigungsmittel RGB  
Solvac 1535  
Dronus B

Lieferant :

Mobiloil  
Tschupp - Ballwill ( Luzern )  
Caltex ( Texaco )  
Socony Vacuum ( Mobiloil )  
Shell

Mit vorzüglicher Hochachtung

Société Anonyme pour la Vente en Suisse  
des Automobiles André CITROËN

ANDRÉ CITROËN

GENÈVE



SERVICE RÉPARATION

R.S.A. 73  
14.7.1951

LUEFTUNGS-KLAPPEN "15-SIX".

Die Seitenbleche zwischen Kotflügel und Motor unseres "15 six" sind jetzt mit Luftklappen versehen.

Unser Ersatzteillager liefert nur noch Seitenbleche der neuen Ausführung.

Beklagen sich gewisse Kunden über das Heisswerden des Motors, weil Sie Ihren Wagen unter besonderen Verhältnissen benutzen, so raten wir Ihnen, die neuen Seitenbleche einzubauen, welche die Kühlung verbessern.

Arbeitsvorgang :

1 - Man bestelle im Ersatzteillager :

1 vorderen Support des Sauggeräuschdämpfers	331.141
1 Verbindungsrohr	481.474
1 komplettes Seitenblech für die linke Seite	811.044
1 " " " " rechte "	811.060
2 Distanzscheiben	810.423

2 - Den Wagen zubereiten :

- a) Die Kabelbündel der Scheinwerfer und der Parklichter von den Anschlussplatten auf Ponton-Vorderteil lösen.  
Die Kabelbündel aus dem Seitenblech ziehen.
- b) folgende Teile ausbauen :  
den inneren Windfang am Kühler,  
den vorderen rechten Kotflügel samt Seitenblech,  
das linke Seitenblech (ohne Kotflügel)  
den Sauggeräuschdämpfer,  
das Verbindungsrohr zwischen Vergaser und Sauggeräuschdämpfer,  
den vorderen Support des Sauggeräuschdämpfers.

3 - Den Sauggeräuschdämpfer und die Seitenbleche einbauen :

- a) den vorderen Support des Sauggeräuschdämpfers (No. 331.141) einbauen.
- b) den hinteren Support des Sauggeräuschdämpfers mittels einer Richtgabel biegen, so dass der Befestigungsbolzen des Sauggeräuschdämpfers um ca. 2 cm nach hinten verschoben wird.
- c) Ein Stück Filz auf die für den Sauggeräuschdämpfer vorgesehene Ausbuchtung des Windfangs kleben.

- d) Das Verbindungsrohr (No. 481.474) einbauen.  
 e) Den Sauggeräuschkämpfer einbauen. Dabei wird er zuerst auf seinem vorderen Support befestigt. Kontrollieren, ob der hintere Befestigungsbolzen dem entsprechenden Loch des hinteren Befestigungsbügels gegenüber liegt; sonst muss der Support, wie in § 3-b angegeben, gekrümmt werden. Den Sauggeräuschkämpfer auf seinem hinteren Support befestigen.  
 Die Scheiben und Gummipuffer des vorderen und des hinteren Supports bleiben dieselben.

Bemerkung : Ist der Sauggeräuschkämpfer nicht richtig eingebaut, so kann die Luftklappe nicht ganz geschlossen werden.

- f) Die Seitenbleche einbauen.

Bemerkung : (siehe Abb. 1).

Der vordere Eisenwinkel zur Befestigung der Luftklappenfeder muss so eingebaut werden, dass die kleinere Seite der senkrechten Fläche nach vorne gerichtet ist.

Der konvexe Teil der Feder muss gegen die Innenseite des Wagens gerichtet werden.

Zwischen Käderband der Kühlerverkleidung und Seitenblech wird eine Distanzscheibe (No. 810.423) eingebaut, damit das Seitenblech beim Anziehen auf Kühlerverkleidung sich nicht deformiert (siehe Abb. 2).

- 4 - Den Windfang auf Kühler einbauen.  
 Den vorderen rechten Kotflügel einbauen.  
 Die Kabelbündel durch die Seitenbleche ziehen und auf Aufschlussplatte der Ponton-Vorderteile anschliessen.

Société Anonyme pour la Vente en Suisse  
 des Automobiles André CITROËN

R.S.A. 78  
 8.9.1951

Anhänger für "11 und 15-six".

(Note Paris No. 296)

Verstärkungs-Eisen A und A' verdoppeln die bestehenden Stosstangen-Briden. Verstärkungs-Eisen B und B' verstärken den Hinterteil der Karrosserie an der Stelle, wo Original-Briden und Verstärkungs-Eisen A und A' befestigt sind. Die Verstärkungen B und B' sollen vorzugsweise aus einem Stück sein, das den ganzen Wagen-Hinterteil abschliesst.

Der Anhänger wird auf den 4 Schrauben 8 x 55 der Stosstangen-Halter befestigt. Dies mittels eines Hackensystems, das dem Anhänger entspricht und vom Fabrikant geliefert wird.

Das Gesamtgewicht des Anhängers (mit Nutzlast) darf nicht 525 kg überschreiten, ansonst die Fabrikgarantie erlischt.

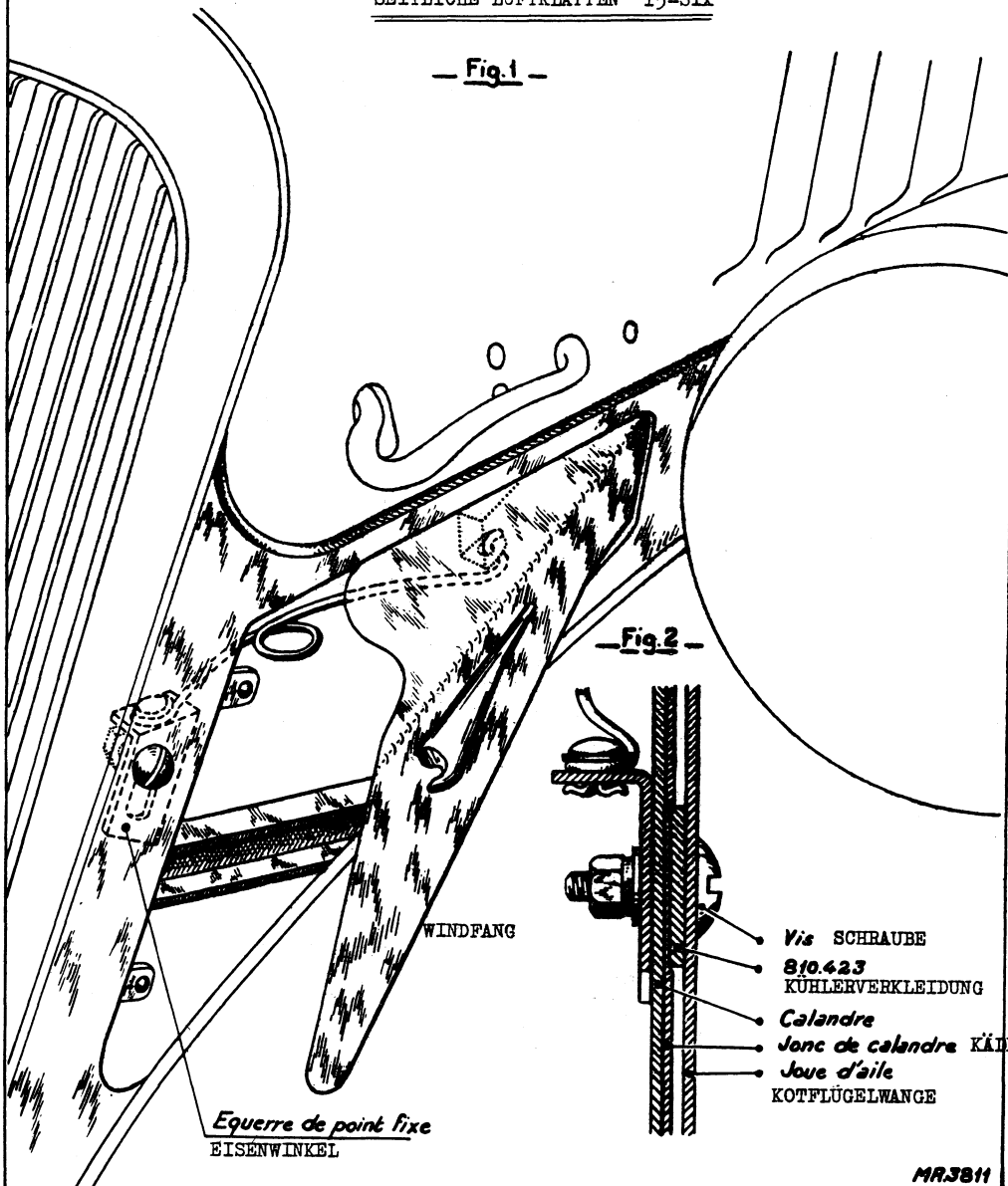
Société Anonyme pour la Vente en Suisse  
 des Automobiles André CITROËN



**— VOILETS D'AERATION 15-SIX —**

**SEITLICHE LUFTKLAPPEN 15-Six**

**— Fig.1 —**



**— Fig.2 —**

WINDFANG

*Equerre de point fixe*  
EISENWINKEL

- Vis SCHRAUBE
- 810.423
- KÜHLERVERKLEIDUNG
- Calandre
- Jonc de calandre KÄFER
- Joue d'aile
- KOTFLÜGELWANGE

**MR3811**

**ANDRÉ CITROËN**

GENÈVE



**SERVICE RÉPARATION**

R.S.A. 80  
18.10.1951

Technische Notiz No. 535

Betr: Getriebe 15-Six.

Der Antriebskolben des Getriebes vom 15-Six ist seit Juli 1950 auf konischen Rollenlagern montiert.

Aus diesem Grunde sind die nachstehenden Bestandteile - die zur ursprünglichen Montage notwendig waren - in unserem Ersatzteillager nicht mehr erhältlich :

1. Hinteres Lagergehäuse
2. Walzenlager
3. Hinteres Kugellager

Wenn einer dieser Teile ersetzt werden soll, müssen nachstehende Ersatzteile dazu bestellt und verwendet werden.

- |  |         |
|--|---------|
| 1. Lagergehäuse des Antriebskolben       | 508.411 |
| 2. Timkenlager                           | 508.405 |
| 3. Kronenmutter                          | 508.412 |
| 4. Mutter 45 x 150                       | 508.441 |
| 5. Sicherungsschraube der Mutter 508.441 | 508.440 |

Bemerkung :

Das Spiel der Rollenlager No. 508.405 ist in der Fabrik eingestellt und darf unter keinen Umständen geändert werden.

Société Anonyme pour la Vente en Suisse  
des Automobiles André CITROËN

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

## Adressänderung

Name .....

Vorname .....

PLZ/Ort .....

Geburtsstag ..... / ..... / .....

Gültig ab: .....

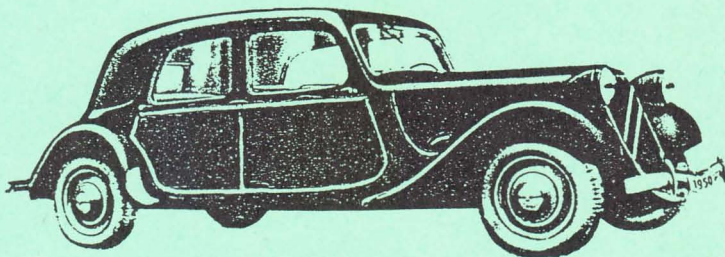
Vorname Partner.....

Adresse .....

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

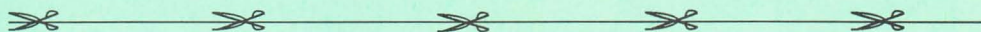
Tel (G):..... / .....

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 .....

Geburtsstag ..... / ..... / .....

PLZ/Ort .....

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

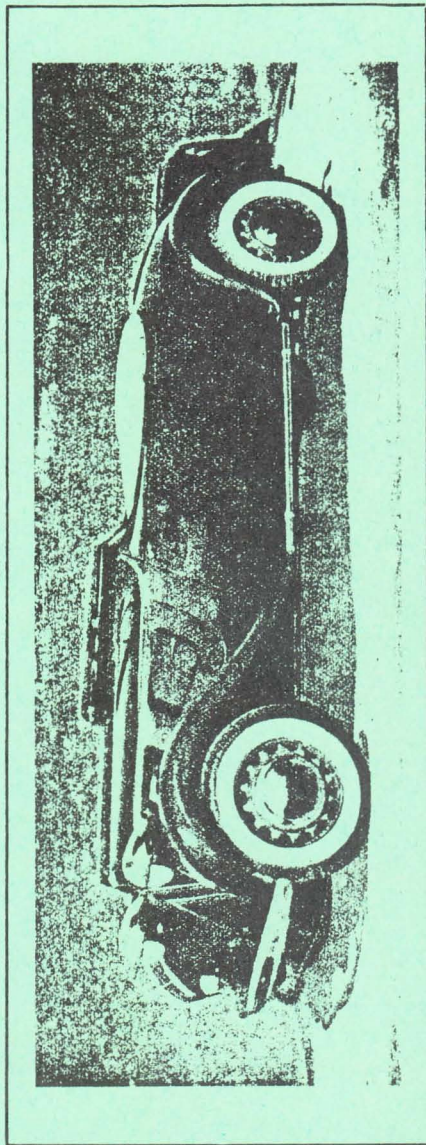
T Y P E  
**165**

NOUVEL ENJOLIVEUR  
- GRAND MODÈLE -

*La Roue  
Roberget*

T Y P E  
**165**

POUR CITROËN,  
PEUGEOT, etc.



— POUR NOUVELLE DIMENSION DE PNEUS 165 x 400 —

**AZB**

4552 Derendingen

**Adressänderung** melden an:

CTAC, Postfach 1066

CH-8058 Zürich-Flughafen