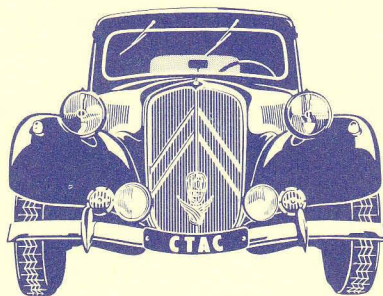


CITROËN

"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 1994

Präsident	Vizepräsident	Kassierer	Aktuar
Daniel Eberli Im Chellhof 8463 Benken P:052/43 25 17 G:01/816 39 60	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Udo Kenkel Gerbeweg 12 3123 Belp P:031/819 54 61	Andreas Rutishauser Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P: 01/722 16 29

Organisationsgruppen

Ost	Nord	West	Süd
Aladar von Vladar Velturriedstr. 14 9475 Sevelen P:081/785 24 52	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P:053/ 61 41 34	Daniel Löhner Lenzenhohlestr. 7 3302 Moosseedorf P:031/859 16 03	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P: 01/784 00 77
	Hans-P. Rubitschon Sennhof 8354 Hofstetten P: 052/48 21 62	Beat Scheidegger Stockerenweg 9 3014 Bern P:031/332 51 71	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		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 Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P:01/722 16 29	Patty Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Röbi Isler Schlosstalstrasse 38b 8406 Winterthur P:052/202 00 43	Albert Shorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P: 065/42 32 83

Revisoren: Trudi Deller und Flemming Gubler

Vertreter im Dachverband SDHM: André Baumann und Hans Ryf

Redaktionsschluss Heft 1/Februar 1995: 30. Januar 1995



INHALT

Das Wort des Präsidenten	182
Treffen und Termine	184
Avenches: Nachlese	185
Schmunzelecke	185
CTAC Treffen vom 24. April 1994	186
Michelin Löschblatt	187
Die FSVA stellt sich vor	187
Stiller Klotz	191
Schmierung und Wartung Citroën 11CV	192
Basteleien von und mit R. R. Traction	196
<i>Einladung zur GV vom 29.1.95</i>	<i>197</i>
<i>Traktandenliste der GV vom 29.1.95</i>	<i>198</i>
<i>Anmeldung zur GV vom 29.1.95</i>	<i>199</i>
Inserate und Kleinanzeigen	202
Pattys Clubboutique	205
Eine fast normale Traction-Geschichte	206
Service Réparation Citroën	208
Traction Avant en Bande dessinée	214
Reparatur Kurs Einladung	216

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen
Citroën Bern
Freiburgstr. 447
3000 Bern
Tel.:031/55 33 11

Garage und Ersatzteile
Frick Traction Avant AG
Bergwerkstr. 39
8810 Horgen
Tel./Fax:01/725 90 45

Garage und Teile
Christian Heussi
Badstrasse 57
8867 Niederurnen
Tel. + Fax:058/21 35 70
077/93 20 16

Garage und Teile
Christian und Wilma Schelbli
Wagerswil
8557 Lipperswil
Tel.:072/28 24 33

Reparaturen und Garage
Rolf Ochsner
Hauptstr. 82
8357 Guntershausen
Tel.: 052/61 22 00

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

Liebe Clubmitglieder, liebe Leser

Spätherbst. Die Bäume recken ihre kahlen, nassen Ästen in den nebelverhangenen Himmel. Die Natur richtet sich auf die Winterruhe ein, und uns geht es mit unseren Autos ähnlich.

Für mich als Clubpräsident sieht die Situation anders aus: Bereits gilt es, sich für die Generalversammlung am letzten Januarsonntag Gedanken zu machen. Mit einem leider sehr kleinen Teil des Vorstandes sind wir am 5. November zusammengekommen, um das kommende Jahr zu planen und wieder etwas frischen Wind in den Club zu bringen.

Provisorisch haben wir die Treffendaten für das kommende Jahr festgelegt:

29. Januar: Generalversammlung im Paraplegikerzentrum Nottwil

18. März: Service- und Reparaturkurs für Tractionisten

30. April: Region West

21. Mai: Region Nord

2. Juli: Region Ost

30. September / 1. Oktober Region Süd

Die Region West führt einmal im Monat einen Höck durch, neu möchte auch die Region Nord einen ähnlichen Versuch starten, allerdings im Zwei-Monats-Rhythmus. Genaue Angaben sind im Veranstaltungskalender zu finden.

Ein grosses Thema für die Vorstandsmitglieder war einmal mehr die Motivation - sowohl zur Mitarbeit im Vorstand, als auch für unser Aushängeschild, die Clubzeitung.

Bislang habe ich keine einzige Meldung als Vorstandsmitglied der Region Ost erhalten. Turnusmässig wäre die Region Ost im kommenden Jahr an der Reihe, das zweitägige Treffen zu organisieren. Für eine Einzelperson - Aladar von Vladar - wäre dies eine Zumutung, deshalb haben wir die Region Süd dazu "verknurrt". Kein leichter Entscheid, hat doch auch Kurt Sutter, der dem Vorstand des CTAC seit dem 22. 9. 1985 angehört und eine eigenes Geschäft zu führen hat, bereits mehrmals den Wunsch zum Rücktritt geäussert. Bislang konnte ich es ihm immer wieder ausreden... Auf der anderen Seite muss ich auch respektieren, was er für den Club bislang geleistet hat.

In der Region West bin ich hoffnungsvoll, dass die Lücke, welche durch den Wegzug von Dietmar Jucknischke entstanden ist, geschlossen werden kann.

Gründe, um nicht im Club mitzuarbeiten, sind leicht zu finden. Arbeit, Familie, andere Hobbies, wieder Arbeit und keine Zeit. Wie kann ich, wie können wir Mitglieder motivieren, für den Club zu arbeiten? Wenn ich versuche, mit meiner Arbeit als Vorbild zu wirken, finden es alle schön, dass die Arbeit gemacht wird (Prinzip **TEAM: Toll, Ein Anderer Macht's!**). Rufe ich aus, werden alle sauer und drehen mir den Rücken zu, und wenn ich jammere, kann das schon niemand mehr hören. Für gute Tips zu diesem Thema bin ich dankbar...

Wir würden es bedauern, wenn wir die Anzahl der Treffen pro Jahr auf drei reduzieren müssten. Ich darf auch darauf hinweisen, dass ein Vorstandsmitglied für die Region Ost nicht zwangsläufig innerhalb der genannten Region wohnen muss. Wir

haben bereits diskutiert, ob wir die extrem mitgliederstarke Region Nord (beinahe die Hälfte der Mitglieder wohnt in diesem Gebiet!) aufteilen sollen. Eines ist auf alle Fälle klar. Wir brauchen Helfer! **Wir brauchen Dich!**

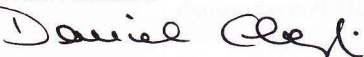
Letzteres gilt ganz besonders für ein weiteres Projekt: 1996 wird unser Club zwanzig Jahre alt! Dieser Anlass soll mit einem **Internationalen Treffen** gefeiert werden. Wir haben vorerst Pfingsten ins Auge gefasst. Wir stellen uns ein Städtchen zum Beispiel der Grösse von Rapperswil oder Biel vor, das einen Verkehrsverein hat, der ein gewisses Interesse an einem solchen Anlass haben könnte. Ein solcher Anlass muss von langer Hand vorbereitet werden, und wir brauchen dazu ein Organisationskomitée, da der "normale" Clubvorstand den "normalen" Aufgaben nachkommen muss. Wir hoffen auf Dein Engagement, Deine Kenntnisse und Deine Phantasie.

Neue Wege zur Motivation wollen wir bezüglich des Clubheftes gehen. Die Absegnung durch die Generalversammlung vorausgesetzt, wollen wir ab dem kommenden Jahr für Beiträge zur Zeitschrift ein Honorar entrichten. Dieses richtet sich nach dem qualitativen Inhalt und soll im Maximum Fr. 50.- pro Seite betragen. Als qualitativ gute Beiträge werden Reiseberichte, Reparaturberichte, eigene Geschichten etc. gewertet, wobei die Einstufung dem Redaktor überlassen wird. Die offiziellen Beiträge des Redaktors und des Präsidenten (Vorwort, Protokolle, Inhalt der Bibliothek und des Archivs etc.) werden mit einem Pauschalbetrag abgegolten. Wir hoffen, dass sich damit die Beteiligung an unserer Zeitung verbessern lässt.

Ich hoffe, dass unsere Anstrengungen Dich nicht unberührt lassen. Ich kann Dir versichern: Wir haben nicht nur Arbeit im Vorstand, sondern auch Spass und Befriedigung. Nur: **Wir können nicht alles alleine machen.** Zeit hat man nicht, Zeit nimmt man sich! Hoffentlich auch für den Club. Nur - ich kann Dich nicht anrufen, um Dich zu fragen, ob Du bei uns mitmachen willst. - Dreihundert Telefone wären doch wohl etwas viel für mich. Ich verlasse mich deshalb darauf, dass Du Dich meldest! **Ich warte auf Deinen Anruf.**

Mit den besten Wünschen für frohe Weihnachten und einen guten Start ins 1995

Dein Präsident



Daniel Eberli

P.S. Häufig erhalte ich von der Post Adressänderungen, weil Clubmitglieder verzo-gen sind. Selbstverständlich leite ich diese an Röbi Isler, unseren Mitgliederverwal-ter weiter. Was bei diesem Verfahren untergeht, ist die Änderung der Telefonnum-mer. Vierterorts sind auch die Telefonnummern von amtlicher Seite umgestellt wor-den.

Aus diesem Grund bitte ich Dich, zu überprüfen, ob sich in den letzten Jahren Ände-rungen von Telefonnummern, des Lebenspartners, von Autodaten und/oder der Be-reitschaft, für Anlässe wie Hochzeiten etc. zu fahren, ergeben haben und diese an Röbi Isler zu melden.

Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

29. Januar 1995 Generalversammlung im Schweizerischen Paraplegiker Zentrum
Nottwil
Anmeldetalon in diesem Heft
30. April 1995 Treffen der Region West
21. Mai 1995 Treffen der Region Nord
30. Sept./1. Okt. 1995 Treffen der Region Süd

Regionalhöcks:

Region West: Landgasthof Schönbühl, Tel.: 031/859 69 69
jeden letzten Donnerstag im Monat, ab 19.00

Region Nord: Autobahnraststätte Kempthal, Chauffeurenbeiz
jeden letzten Mittwoch der geraden Monate

Achtung: Der erste Höck findet am Mittwoch, 22. Februar 1995 statt, nicht wie im Versand angegeben am 28. Februar.

andere Treffen und Daten

- 10.-19. Februar 1995 Rétromobile, F-Paris
- 5.-18. März 1995 7. Rallye der kaiserlichen Städte, Marokko
22. März – 3. April 1995 1. Rallye "Sand und Palmen", Tunesien
- 25./26. März 1995 OTM Bern
- 16.-18. Juni 1995 Citroën Car Club Rally, GB-Petersborough
- 23.-29. Juli 1995 Randonnée Alpine
- 18.-20. August 1995 5° Raid Suisse-Paris/Pantin
- 18.-20. August 1995 10. ICCCR, F-Clermont-Ferrand
17. September 1995 OTM Herisau
24. September 1995 10. Rassemblement National des SDHM
24. September 1995 OTM Lipsheim (F, Elsass)
- 25.-27. Mai 1996 20 Jahre CTAC Jubiläumstreffen

Avenches: Nachlese

Wie Ihr sicher bemerkt habt, war ich nicht zufrieden mit der Beteiligung der CTAC Mitglieder an Avenches 1994, und fragte dabei öffentlich, was denn hier falsch sei (s. Heft 5/94).

Jürg Dübendorfer hat sich die Mühe genommen, sich Gedanken zu diesem Thema zu machen, und hat mir eine Erklärung geschickt, die einleuchtet. Im folgenden das Zitat aus seinem Brief:

“Falsch ist, wenn in jedem Heftli sich einer über den SDHM beklagt, die GV den Austritt beschliesst, und man dann eben diesem SDHM die Mitarbeit verspricht! Merkst Du, was hier falsch ist?”

Ja, Jürg, ich hab's gemerkt. Es scheint schwierig zu sein, zwischen Persönlichem (Exponenten des SDHM, wie auch vielleicht des CTAC, mich eingeschlossen), und Sachlichem (Oldtimer, 75 Jahre Citroën, 60 Jahre Traction) zu unterscheiden und die Prioritäten zugunsten der Sache zu lenken. Vielleicht ist es zu wenig in die Mitgliedschaft getragen worden, dass der SDHM seit der Delegiertenversammlung 1994 unter einem neuen Vorstand firmiert, und dass Herr Bichsel (der hauptsächliche 'Nichtgefallen'-Punkt des CTAC) seinen Rücktritt versprochen hat.

Andreas Rutishauser

Schmunzelecke

»Tut mir leid, aber wenn Sie keine einzige Vorstrafe vorweisen können, darf ich Ihnen dieses Auto nicht verkaufen!«



CTAC Treffen vom 24. April 1994

Hallau, im November 1994

Ich wollte diese Zeilen gerade nach dem Treffen an Andreas schicken und jetzt ist doch beinahe schon Weihnachten.

Am 24. April 1994, morgens um 08.00 wurde die ganze Familie in den Large verfrachtet und der Motor angelassen, "Was er immer zuverlässig tut", und alsbald ging die Fahrt über Schaffhausen dem Rhein entlang Richtung Osten. Alsbald sahen wir auf der linken Seite ein schönes Städtchen: das musste Stein am Rhein sein.

Wir fahren über die Bogenbrücke und schon tauchten wir in die Altstadt ein. Es waren doch schon etliche Tractions auf dem Parkplatz, und als der letzte ankam, da waren es doch gegen 40 Tractions und fast 90 Personen. Was mich ganz besonders freute, dass aus den Regionen Bern, Basel, St Gallen, Glarus und Fürstentum Liechtenstein ein paar Tractionfahrer den Weg in unseren Kanton fanden, und die lange Anfahrt auf sich nahmen, um den Sonntag mit uns zu verbringen.

Der Apéro im Restaurant Badstube wurde ausgiebig genutzt, um sich nach langer Zeit wieder vieles zu erzählen. Von der Möglichkeit, das Städtchen und dessen Museen frei zu besichtigen, wurde rege Gebrauch gemacht.

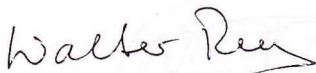
Um 12.30 ging's Richtung Diessenhofen ins Stammertal (Anm. der Red.: für die nicht Einheimischen nennt sich dies Stammheimertal) nach Stammheim und weiter nach Waltalingen zum Schloss Schwandegg, wo das Mittagessen serviert werden sollte. Bedingt durch unsere verspätete Ankunft und den grossen Andrang an 'normalen' Gästen, ging das leider ein bisschen in die Hosen, so dass die letzten ihr Essen gegen 15.00 erhielten. Aber ich glaube, dass es doch allen gefallen hat, trotz dieser Verspätung.

Das Dessertgutzli war aber ein guter Abschluss (die Idee ist übrigens von der GV übernommen). Zum Schluss bleibt mir, Susi und Peter Weber, sowie Hans-Peter Rubitschon im Hintergrund für ihre Organisation zu danken. Ich hoffe, dass alle gut nach Hause gekommen sind und bedanke mich herzlich für das zahlreiche Erscheinen.

Das motiviert, auch fürs nächste Jahr in der Region ein Treffen zu organisieren, wenn so viele Club-Mitglieder erscheinen.

Nun wünsche ich Euch allen ein frohes Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr. Bis bald bei der Region Nord.

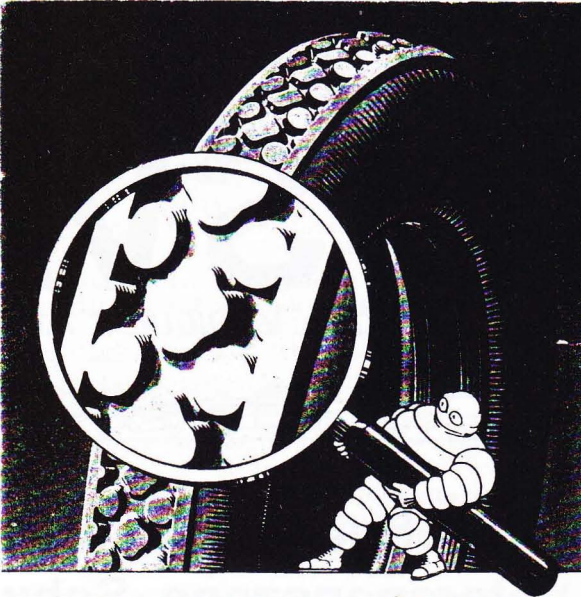
Euer



Walti Rey

P.S.: Um die Tinte endlich trocken zu kriegen, damit der Bericht an Andreas weitergeleitet werden kann, habe ich extra ein Michelin Löschblatt gekauft.

Michelin Löschblatt



grösste **WIDERSTANDSFÄHIGKEIT**
und
besonders griffige **LAUFLÄCHE**
das ist der
neue **MICHELINREIFEN**

1-11.021-10-2777

Vorzügliches Löschblatt

Oberste nationale Spitzenorganisation

- ◆ für alle Schweizer Clubs mit Tradition
- ◆ mit exklusiver Vertetung zur FIVA*

* Fédération Internationale des Voitures Anciennes

"Wir wollen dem historischen Fahrzeug seine Zweckbestimmung erhalten: Es soll WEITERLEBEN!"

FSVA

Fédération Suisse des Véhicules Anciens



Die FSVA öffnet sich für eine starke Veteranenszene Schweiz

Die Schweizer Oldtimer- und Veteranenfahrzeug-Clubs haben sich in der FSVA vereinigt mit der Absicht, die gesamtschweizerische Interessenvertretung aller Liebhaber des historischen Strassenfahrzeugs gemeinsam und unkommerziell wahrzunehmen. Im besonderen tritt die FSVA dafür ein, dass unsere Veteranenfahrzeuge als technisches Kulturgut auch künftig nicht nur in Museen, sondern ihrer Zweckbestimmung entsprechend auf der Strasse verwendet werden dürfen. Die FSVA ist bereit, weitere Clubs und Gönner aufzunehmen.

Mitglieder:

Veteran Car Club Suisse Romand	VCCSR	Secr. général	1145 Bière
Schweizer Motor-Veteranen-Club	SMVC	Postfach 886	8021 Zürich
Oldtimer Club Bern	OCB	Postfach 7442	3001 Bern
Oldtimer Club Ostschweiz	OCO	Flecken	9042 Speicher
Oldtimer Club Inneschweiz	OCI	Bahnhofstr. 40	6037 Root
Gruppe Hist. Sportfahrzeuge	GHS	Im Paradiesli	3283 Niederried
Freunde Nostalgischer Autos	FNA	Postfach 2824	6002 Luzern
Monteverdi Club Schweiz	MCS	Postfach 295	4102 Binningen
Swiss Car Register	SCR	Tagelswangerstr. 3	8307 Effretikon

... sowie alle wichtigen öffentlichen Schweizer Veteranenfahrzeug Museen.



1. Name

Fédération Suisse des Véhicules Anciens (FSVA)

2. Sitz

Permanente eigene Postfach-Adresse in Bern (FSVA, Postfach 6107, CH-3001 Bern)

3. Zweck

3.1. Generelle Zielsetzungen

Die FSVA setzt sich zum Ziel, gesamtschweizerisch

- für die Erhaltung und die Benützung historischer Strassenfahrzeuge in ihrem Originalzustand einzutreten;
- die Verbindung zwischen den Clubs, Regionen und Gruppen von Fahrzeug-Liebhabern - unter strikter Beachtung der Autonomie der einzelnen Clubs - zu pflegen;
- das Interesse der Allgemeinheit an der Erhaltung unserer Fahrzeug- und Strassenverkehrs-Tradition zu wecken;
- dafür einzutreten, unsere Veteranenfahrzeuge auch künftig nicht nur in Museen, sondern im Einsatz auf der Strasse verwenden zu können.

3.2. Umweltschutz

Die FSVA setzt sich im Rahmen eines Qualitäts-Standards für den Umweltschutz ein. Die Mitglieder der angeschlossenen Clubs werden angehalten, ihre Fahrzeuge

- umweltschonend und nach den gesetzlichen Bestimmungen zu verwenden;
- in einwandfreiem Originalzustand zu halten.

Die FSVA setzt sich dafür ein, dass diese Fahrzeuge im Rahmen der Originalität und der technischen Möglichkeiten den anwendbaren Bestimmungen des Strassenverkehrs-Gesetzes entsprechen.

3.3. Kulturschutz

Die FSVA setzt sich dafür ein, dem historischen Fahrzeug seine Zweckbestimmung, d.h. die Mobilität, zu bewahren, damit dieses technische Kulturgut späteren Generationen weitergegeben werden kann.

4. Mitgliedschaft

4.1. Autonomie

Es gilt der Grundsatz, dass die Autonomie der einzelnen Clubs unangetastet bleibt.

4.2. Arten

Die FSVA kennt folgende Mitgliedsarten:

- a) Clubs/Vereine
 - b) Museen
 - c) Firmen
 - d) Gönner und weitere, der Oldtimer-Szene verbundene Institutionen.
- Mitglieder gemäss Alinea a) mit mindestens 20 Mitgliedern haben Stimm- und Wahlrecht.

4.3. Aufnahme

Alle Clubs mit Zielsetzungen, welche denjenigen der FSVA entsprechen, sowie Interessenten der anderen Mitgliedsarten können auf deren schriftliches Gesuch und mit 2/3 Mehrheitsentscheid der Delegiertenversammlung (DV) in die FSVA aufgenommen werden.

5. Austritt / Ausschluss

Die Austrittserklärung hat unter Beachtung einer halbjährlichen Frist auf Ende des Kalenderjahres zu erfolgen. Mitglieder, die durch ihr Verhalten dem Ansehen und den Zielen der FSVA Schaden zufügen oder ihren finanziellen Verpflichtungen nicht nachkommen, können durch Mehrheitsbeschluss der DV ausgeschlossen werden. Der Ausschluss entfaltet seine Wirkung sofort.

Fédération Suisse des Véhicules Anciens FSVA, Postfach 6107, CH-3001 Bern

6. Mittel

Die Mitglieder entrichten einen Jahresbeitrag, welcher durch die DV festgelegt wird. Beitragsanpassungen haben erst Wirkung mit dem nächsten Kalenderjahr. Der Beitrag soll so angesetzt werden, dass die FSVA zur Ausübung ihrer Tätigkeit die nötigen Mittel zur Verfügung hat. Die Mitglieder haften nur bis zu ihrem Jahresbeitrag.

7. Organisation

7.1. Vorstand

Der Vorstand umfasst folgende Chargen:

- Präsident
- Vizepräsident
- Sekretär
- Kassier
- Aktuar (Protokollführer)
- PR und Medien
- Spezialaufgaben.

Ein Vorstandsmitglied ist verantwortlich für die Pflege der guten Beziehungen zur nicht-deutschsprachigen Schweiz (in Personalunion mit einer anderen Charge).

Der Präsident und die übrigen Vorstandsmitglieder werden durch die Delegierten-Versammlung für die Dauer von 3 Jahren gewählt (bzw. wiedergewählt). In Frage kommen aktive und ehemalige Club-Präsidenten; bei Bedarf können - unter Vorbehalt der Zustimmung des betreffenden Clubvorstandes, auch Mitglieder der Clubs gewählt werden.

Zur Wahrung der traditionellen Schweizer Oldtimer-Szene und der Kontinuität dieses Gedankengutes sind mindestens 2/3 der Vorstandsmandate den FSVA-Gründerclubs vorbehalten.

Der Vorstand konstituiert sich selbst; er erstellt für jede Charge ein Pflichtenheft.

Die ehemaligen Verbandspräsidenten der FSVA haben Einsitz und Stimme im Vorstand.

7.2. Delegierte

Jeder Mitgliedclub mit mindestens 20 Mitgliedern hat Anrecht auf einen Delegierten mit je einer Stimme pro angebrochene 100 Mitglieder. Delegiert rekrutieren sich aus aktiven oder ehemaligen Vorstandsmitgliedern der Clubs. Delegierte können bei Bedarf und mit Zustimmung ihres Clubs zur Mitarbeit in Kommissionen sowie für Spezialaufgaben beigezogen werden. Aus dem Kreis der Delegierten werden zwei Revisoren mit zweijähriger Amtsdauer gewählt, welchen die jährliche Prüfung der Verbandskasse obliegt.

7.3. Delegiertenversammlung (DV)

Die DV ist das oberste Organ der FSVA. Sie besteht aus dem Vorstand und den Delegierten. Sie ist u.a. zuständig für die Wahl des Präsidenten und des Vorstandes, die Prüfung der Geschäfte, die Aufnahme von Mitgliedern sowie für Statutenänderungen.

Der Präsident lädt im ersten Quartal des Jahres zur DV ein. Die Einladung hat einen Monat vor der DV zu erfolgen. Anträge an die DV müssen vor Ablauf des alten Geschäftsjahres schriftlich an den Präsidenten eingereicht werden.

8. Statutenänderung / Auflösung der FSVA

Statutenänderungen erfordern Einstimmigkeit im Vorstand sowie 2/3 Mehrheitsentscheid der an der DV vertretenen Delegiertenstimmen.

Die Auflösung der FSVA wird durch die DV mit 3/4 Mehrheitsentscheid aller Delegiertenstimmen beschlossen. Ein allfälliger positiver Verbands-Saldo wird den Mitglieds-Clubs im Verhältnis zu ihren Mitgliederzahlen zurückerstattet.

9. Inkrafttreten und Gültigkeit

Die vorliegenden Statuten treten sofort nach Genehmigung durch die DV in Kraft und ersetzen diejenigen vom 9.11.91. Der deutschsprachige Wortlaut ist massgebend.

Bern, den 26. März 1994

Der Präsident:
sig. Mark Rufer

Der Vizepräsident
sig Claude Berset

(Nur die Originale des Präsidenten und der Verbandsakten sind unterzeichnet.)

Abschrift: D. Eberli

Fédération Suisse des Véhicules Anciens FSVA, Postfach 6107, CH-3001 Bern

STILLER KLOTZ (SILENT BLOCK)

Kleine Ursache - grosse Wirkung, könnte man sagen. Da habe ich doch vor einiger Zeit den Kabinen-seitigen Silentblock des Traction-Motors gewechselt: Der alte hatte sich in einem Zustand weitgehender Auflösung befunden: Er war halbflüssig und klebrig aufgequollen gewesen. Ob dieser Zustand durch Motorenöl oder durch die Säure der darüber positionierten Batterie hervorgerufen worden war, untersuchte ich nicht weiter. Seit längerer Zeit lag bei meinen diversen alten Citroën-Teilen ein Silentblock, der auf sonderbare Weise den Weg zu mir gefunden hatte.

Gegen Ende des Treffens an der Loreley (Deutschland) (sind wohl fünf oder sechs Jahre her), war ich von einem Fan hinter einigen Kisten von Citroën-Schrott angesprochen worden, der unbedingt eine Citroën-Uhr von mir haben wollte. Ich machte ihm klar, dass ich nur noch das eine - meine - Exemplar an meinem Handgelenk hatte. Die darauffolgende Feilscherei hatte durchaus Televisionsqualitäten: Nach längerem Hin und Her prangte meine Uhr an seinem Handgelenk, während ich mich mit zwei oder drei Kisten voll Schrott herumschlug. Da waren folgende Tractionteile: mehrere Torsionsstäbe, zwei Lampentöpfe, ein Lenkrad mit den üblichen Bruchstellen, ein beinahe komplettes Getriebe, ein Handschuhfach-Deckel, ein innerer Rahmen für die Frontscheibe des Kofferlimodells und eben ein Silentblock. Dazu unter anderem ein Vergaser und ein Lenkradschloss für 2CV.

Kurt Gasser mit seinem DS-Kombi erklärte sich freundlicherweise bereit, den grössten Teil davon in die Schweiz zu bringen, da mein eigenes Gefährt, die Traction mit dem Anhänger, bereits bis zum höchstzulässigen Gesamtgewicht mit Familien und Utensilien belastet war. Wie Kurt Gasser seine Fuhre unbehelligt durch den Schweizer Zoll bekam, ist mir heute noch ein Rätsel. Wahrscheinlich scheuten sich die Herren vor schwarzen Händen ...

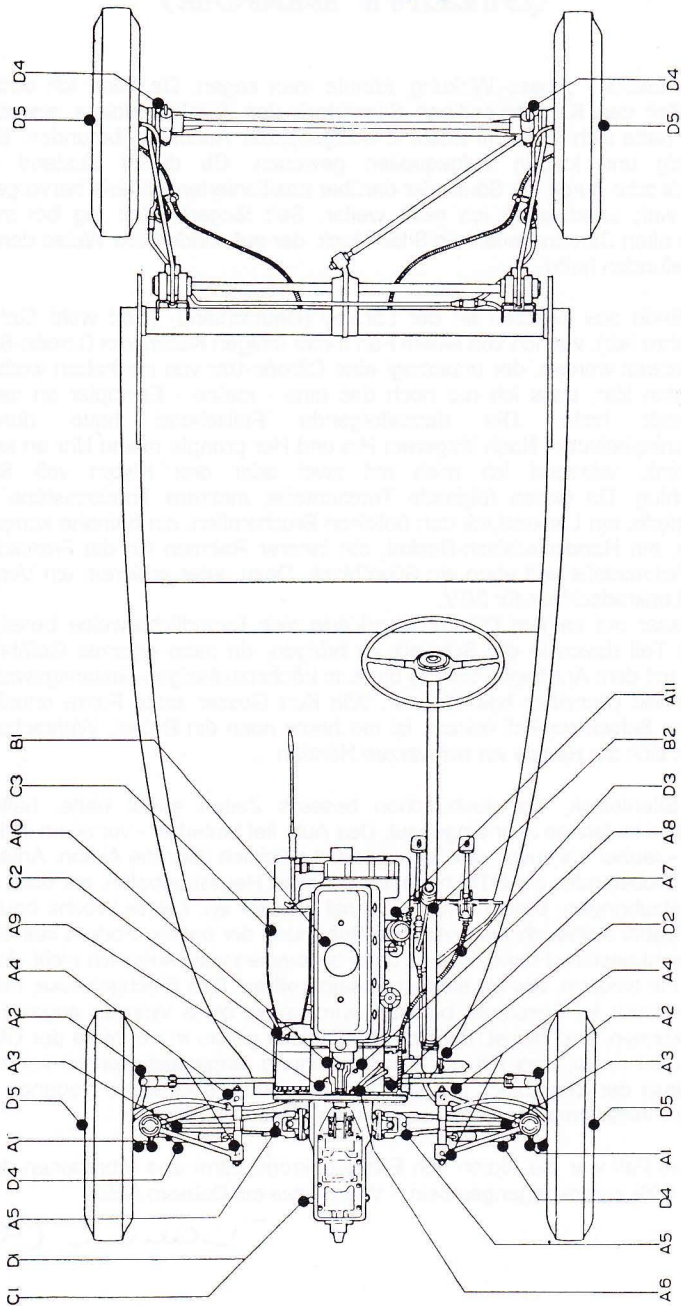
Diesen Silentblock, der auch schon bessere Zeiten erlebt hatte, hatte ich irgendwann im letzten Jahr eingebaut. Das Auto lief hinterher - vor allem im kalten Zustand - rauher als zuvor, und ich war nicht glücklich über die Aktion. Anlässlich unseres Clubstandes am OTM hatte ich Christian Heussi gebeten, mir doch einen neuen mitzubringen. Dieser fühlte sich viel weicher an. Letzte Woche baute ich ihn ein. Dabei stellte ich fest, dass die Spannung der beiden Federn seitlich des Motors nicht gestimmt hatte. Wie es dazu gekommen war, weiss ich nicht. Auf alle Fälle ist mir bekannt, wie sie eingestellt sein **sollten**. Das Blechgehäuse, mit dem der Silentblock im Fussraum befestigt wird, muss ohne Würgen angeschraubt werden können. Das heisst, dass der Silentblock genau in der Mitte der Öffnung plaziert sein muss, was mit der Federspannung eingestellt werden kann. Das heisst, dass der Silentblock lediglich eine führende, aber keine tragende Rolle hat. Andernfalls kommt es genau zu unangenehmen Vibrationen.

In meinem Fall war die Aktion von Erfolg gekrönt: Lärm und Vibrationen dürften wohl um 50% zurückgegangen sein. - Wie ist das mit **Deinem** Auto?

Daniel Gasser

Schmierung und Wartung Citroën 11CV

mit freundlicher Genehmigung des CVC



Schmierung und Wartung

Einfahren:

	<u>bis 500 km</u>	<u>bis 1.000 km</u>	<u>bis 2.000 km</u>
1er Gang	20 km/h	25 km/h	30 km/h
2er Gang	40 km/h	45 km/h	55 km/h
3er Gang	60 km/h	70 km/h	80 km/h

Die ersten folgenden 1.000 km darf der Motor im höchsten Gang noch nicht voll belastet werden.

Besonderheiten:

Motor: Inhalt Kurbelgehäuse: 4 Liter Motoröl
Ölviskosität: Sommer: S.A.E. 30, Winter: S.A.E. 20
Ölpeilstab: links vom Motor hinter der Benzinpumpe
Öleinfüllstutzen: mitten oben auf dem Ventildeckel
Ölablaßschraube: mitten unter dem Kurbelgehäuse
Ölwechsel: wenn das Öl warm ist

Luftfilter: Metallwolle- oder Filzelement. Filzelement herausnehmen, sauberbürsten und von innen nach außen sauberblasen mit Pressluft.
Metallwolleelement herausnehmen, in Benzin reinigen und trocknen lassen. Danach in Motoröl tränken und wieder montieren.

Getriebe/Differential: Ölinhalt: 2 Liter
Ölviskosität: Hypoid 90
Öleinfüllstutzen: gleichzeitig Ölpeilstab, rechts vorne an der Seitenkante vom Getriebe. Auffüllen bis Schraubenrand.
Ölablaßschraube: mitten unter dem Getriebe
Ölwechsel: wenn Öl warm ist

Kühlsystem: Inhalt: 7,5 Liter für Typ 11 BL (Sport)
8 Liter für Typ 11 BN (Normal)
Einfüllstutzen: unter der Motorhaube
Ablaßschrauben: eine rechts unten hinten am Kühler und eine links mittig im Motorblock, schräg unter dem Ölpeilstab (Frostschutz nicht vergessen)

Treibstofftank: Inhalt: 45 Liter für Typ 11 BL (Sport)
50 Liter für Typ 11 BN (Normal)
Einfüllstutzen: rechts hinten neben dem Kofferraumdeckel.

Reifendruck:

Reifengröße	vorn	hinten	Reserverad
165 x 400	1,2 at = 17 Lbs/sq.in	1,4 at = 20 Lbs/sq.in	1,6 at = 23 Lbs/sq.in
	1,3 at = 18,6 Lbs/sq.in	1,5 at = 21,4 Lbs/sq.in	1,6 at = 23 Lbs/sq.in

Kontrollabstände:

Täglich:	Ölmessung, Kühlwasser, Treibstoff, Reifen
Wöchentlich:	Batterieflüssigkeitsstand, Reifenluftdruck (Reserverad nicht vergessen)

Einfahrperiode:

(Neue oder generalüberholte Autos)

Nach 500 km neues Öl in Motor, Getriebe und Differential

Nach 1.500 km dto.

Hiernach folge man den normalen Vorschriften.

Alle 1.500 km

- A 1 Achsschenkel, 4 Nippel, schmieren mit Hochdruckfett
- A 2 Spurstangenbolzen, 2 Nippel, schmieren mit Hochdruckfett
- A 3 Kreuzgelenk, 2 Nippel, schmieren mit Hochdruckfett
- A 4 Oberfederarm, 4 Nippel, schmieren mit Hochdruckfett
- A 5 Schiebestück am Getriebe, 2 Nippel, schmieren mit Hochdruckfett
- A 6 Schalthebelgestänge (unter Ventilator), 1 Nippel, schmieren mit Hochdruckfett
- A 7 Antriebsachse Ventilatorriemen, 1 Nippel, schmieren mit Hochdruckfett
- A 8 Kupplung, 1 Ölnippel links unter Ventilatorachse, sparsam schmieren mit Motoröl
- A 9 Ventilatorachse, 1 Nippel, schmieren mit Hochdruckfett
- A 10 Wasserpumpe, 1 Nippel, sparsam schmieren mit Hochdruckfett, nach Bj. 1950 mit Öl
- A 11 Verteiler kontrollieren, falls nötig Nocke sparsam schmieren mit Hochdruckfett, Verteilerfinger demontieren und Filzchen auf der Achse mit zwei Tropfen Öl schmieren, Scharnierpunkte vom Schaltgestänge (links vom Motor) schmieren mit Motoröl.

Alle 3.000 km

- B 1 Motoröl wechseln
- B 2 Bremsflüssigkeitsbehälter kontrollieren, Niveau muß 2 - 3 cm unter dem Rand stehen

Alle 5.000 km

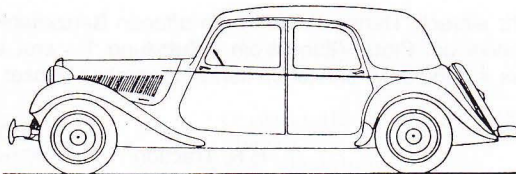
- C 1 Getriebe und Differential Ölstand kontrollieren
- C 2 Lichtmaschine schmieren mit Öl
- C 3 Luftfilter reinigen
Zündkerzen reinigen und Elektroden kontrollieren oder wechseln

Alle 20.000 km

- D 1 Getriebe, Differential Öl wechseln
- D 2 Lenkgehäuse schmieren mit Hochdruckfett
- D 3 Kupplungszug schmieren mit Hochdruckfett
- D 4 Stoßdämpfer kontrollieren (evtl. beifüllen, bei Originalstoßdämpfer)
- D 5 Radnaben abdecken mit Hochdruckfett
Bowdenzugstarter schmieren mit Hochdruckfett
Silent-blocks kontrollieren
Tachometerkabel schmieren mit Hochdruckfett
Alle Kreuzgelenke demontieren und einfetten. Falls ausgerüstete mit Gummimanschetten, kann man diese Behandlung alle 40.000 km durchführen.

Anmerkung:

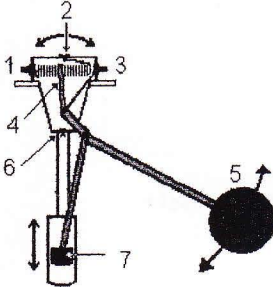
Das Wort "**Fett**" wurde auf Wunsch des N.V. Automobiles Citroën te Amsterdam geändert in "**Compound**", wir haben es frei übersetzt in "**Hochdruckfett**".



Nach kürzlichen Problemen mit meiner Benzinuhr erinnerte ich mich an einen Beitrag, den ich vor 11 Jahren in den CTAC-Mitteilungen geschrieben habe. Da er noch nichts an Aktualität eingebüsst hat, erlaube ich mir, ihn hier zu zitieren.

BASTELEIEN VON UND MIT R.R. TRACTION

Die Benzinuhr



Es gibt in unserem Club die schönsten Autos, wunderbar restaurierte Wagen, an denen alles funktioniert - ausser der Benzinuhr. Typen, die auf die Zuverlässigkeit ihrer Traction schwören, führen immer einen vollen Benzinkanister mit sich herum - wegen der Benzinuhr.

Was ist dieses unbekannte, unverständliche Ding in unserem Auto?

Das Prinzip ist ganz einfach: Durch einen Schwimmer wird ein variabler Widerstand betrieben, bei dem ein einfacher Schleifkontakt über eine Spule bewegt wird.

Der Strom, der über diesen Kontakt abgenommen wird, wird mit einem Spulenvoltmeter gemessen, eben der Benzinuhr. Aber warum streikt das Ding?

Die Störung kann liegen a) beim Messgerät, b) bei der Leitung und deren Anschlüssen, und c) beim Geber im Benzintank, wobei letzteres am häufigsten vorkommt.

- Das Messgerät lässt sich einfach überprüfen, indem man es direkt anschliesst. Bei 6 Volt muss es voll ausschlagen.
- Die Leitung lässt sich einfach überprüfen, indem man die Kontakte 1 und 3 miteinander verbindet. Die Benzinuhr muss dann voll anzeigen.
- Um den Geber zu überprüfen, baut man ihn mit Vorteil aus. (*Nichtraucher haben hier eine grössere Chance, den Fehler zu finden!*)

Wird nun von Hand der Schwimmer (5) auf und ab bewegt, muss der Schleifkontakt (4) über den Widerstand (1 bis 2) gleiten. Schlägt dann die Benzinuhr im Wagen aus, ist der Widerstand in Ordnung. Andernfalls muss der Defekt dort oder beim Masseanschluss (2) vermutet werden.

Häufig ist die Schraube (6) der Befestigung des Schwingungsdämpfers (7) herausgefallen, so dass der Schwimmer nicht mehr richtig spielen kann. Also muss der Schwingungsdämpfer neu befestigt werden. (Evtl. neues Gewinde schneiden. - **Vorsicht:** der Drehpunkt des Schwimmers darf nicht gestört werden!)

Die einfachste und unglaublichste Ursache für eine Störung kann jedoch darin liegen, dass der "Schwimmer" (5) nicht mehr schwimmt! Ein Versuch mit einer Büchse voll Benzin (nicht Wasser, da es ein höheres spezifisches Gewicht hat), kann das Unfassbare beweisen. Man entfernt den alten Schwimmer und drückt an seiner Stelle 1½ Flaschenkorken auf den Draht. Fertig!

Diese Bastelei ist sehr einfach. Dennoch: wenn am offenen Benzintank gearbeitet wird, ist höchste Vorsicht am Platz. (Zündstrom - Zuleitung 1 - erst einschalten, wenn kein Kurzschluss = Zündfunke entstehen kann!) Zigaretten ausser Reichweite bringen!

R.R. Traction
alias D. Eberli



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)

Anlasserritzel 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



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.—, 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
- diverse Pins mit Traction-Motiv, neu aus England und Frankreich
- Clubkleber mit Clubblem, Stück Fr -.50 plus Versand
- Traction Avant zum Aufbügeln oder Aufnähen in schwarz oder rot, Stück Fr 3.— plus Versand
- Musikdosen mit Traction-Motiv, Fr. 15.-- + 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
 - Sackmesser Schweizer Qualität mit Traction-Motiv
 - diverse Pin's mit Traction-Motiv
- Lampe aus bleiglasstem Glas mit Traction-Motiv, Fr. 250.--
- Seidenkissen, Seidenhemden Seiden-etc. mit Citroën- oder Traction-Motiv
- ... *Nouveautés direkt bei Patty anfragen*

Lieber Tractionbesitzer

Lege diese Seite offen auf das Nachttischli Deiner Liebsten.
Wer weiss, vielleicht schenkt sie Dir diesen wunderschönen

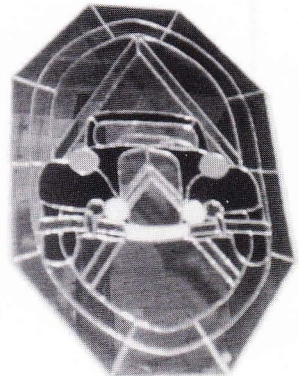
Tiffany - Tractionspiegel

bei nächster Gelegenheit. (Fr. 980.-)

Persönliche Ausführung nach Wunsch.
Liefertermin nach Absprache.

Hoffentlich klappts!

Christine Geiser - Zollinger
Claridenstr. 13
8630 Rüti
055 31 28 94



Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

Zu verkaufen:

Citroën Six-Motor
ohne Zylinderkopf
Fr. 250.--
sowie div. Ersatzneuteile
Werner Amport, 3400 Burgdorf
Tel. P.: 034/22 49 59 ab 18.30

ZU VERKAUFEN

CITROEN LEGERE 11 BL 1953

Mein CITROEN-Herz blutet - da ich mich vermehrt beruflich in den USA aufhalte, muss ich das Hobby Citroen aufgeben, deshalb verkaufe ich meinen schwarzen LEGERE, den ich seit 1982 besitze. Der Wagen läuft gut, aber er steht seit 6 Jahren unter einer Decke in der Garage und ist am Mai 1989 das letzte Mal geprüft worden; der Allgemeinzustand ist mittelmässig.

Preis: sFr. 6'000.-

Urs P. Rauser, Schüracherstrasse 25, 8700 Küsnacht,
Tel.: 01 910 90 65, Fax.: 01 910 92 35

Zu verkaufen:

4 WINTERREIFEN 165 X 70 / 14 ZOLL



70 - 80 %, montiert auf Stahlfelgen

zusätzlich:

2 Sommerreifen gebraucht, auf Alufelgen
1 Sommerreifen neu auf Stahlfelge
Alles von Citroën BX 16 (1989).

Alles zusammen:

VB FR. 200.-

Arnold Eberli, Noterenstr. 14
8474 Dinhard

☎ 052 38 10 31



Frick Traction-Avant AG
Bergwerkstr. 39
8810 Horgen
Tel./Fax 01-725 90 45



Am besten zu jemandem der die spezialwerkzeuge, ersatzteile und notwendige erfahrung hat!

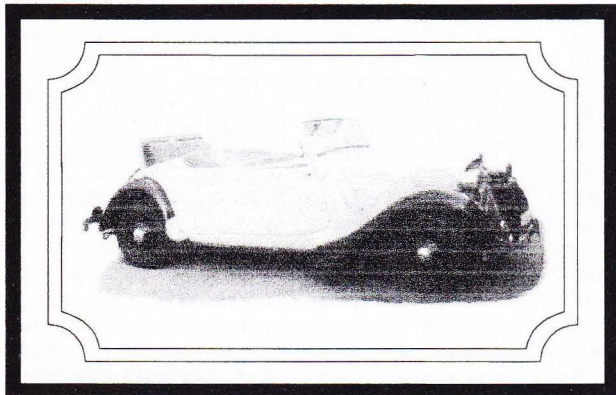


Wo soll ich nur mit meiner Traction hin?



PATTYS CLUBBOUTIQUE

aktuell für Weihnachten



Individuelle Traction-Spiegel mit schwarzem od. braunem Holzrahmen (42x32cm). Erstmals ist es möglich seinen eigenen Traction in einem Spiegelrahmen zu sehen. Schicken Sie uns ein Farbfoto (28x19cm) Ihres Autos. Einmalig! Preis Fr. 30.--

Persönliche, individuelle Tassen (Mugs) mit Bild Ihres Autos, farbig, glasiert und eingebrannt, geschirrwashmaschinenfest eine Sensation für alle die Ihren Traction schon auf dem Frühstückstisch sehen möchten. Preis Fr. 35.--

Nach wie vor verfügen wir über eine grosse Kollektion an Traction Pins aus aller Welt. Aktuelle Neuheiten aus England. Der Pin als kleines Denk-an-mich für alle geplagten Traction-Frauen. Fr.10.--

Patricia Koch
Breiten
6022 Grosswangen

Eine fast normale Traction-Geschichte

Schon einige Jahre bin ich stolzer Besitzer einer 52-er Légère und wollte Euch meine Geschichte mit meinem Kofferlimodell berichten. Es kam nie dazu, doch nach dem Treffen im Elsass, das übrigens toll organisiert und voll von Höhepunkten war, bekam ich den nötigen "Punch"

Als Auslandschweizer wurde ich 1941, während des Krieges, in Holland geboren. Meine Familie floh 1943 in die Schweiz und konnte bei einem Onkel im Hotel Tödiblick in Braunwald Unterschlupf finden. Einer seiner Söhne hatte anfangs der 50-er Jahre eine Légère. Wir durften damals auch ohne Führerschein fahren - die Kontrollen waren noch nicht so streng. Ich kann mich erinnern, dass wir mit 16 Jahren doch einige Male von Stäfa nach Linthal fuhren, um Leute abzuholen. Es liegt auf der Hand, dass ich gerade zu diesen Wagen eine besondere Beziehung bekam. Das Glück dauerte jedoch nur bis zum Zeitpunkt wo diese Traction in einem spektakulären Unfall zu Schrott gefahren wurde, "glücklicherweise" gesteuert von meinem Cousin Hannes, welche eine Fahrbewilligung hatte.

Einige Jahre später, der Zufall wollte es so, fand ich nach meinen Französisch-Studien in Rolle VD eine Stelle bei André Citroën in Genf. Bei dieser Firma arbeitete ich noch zwei Jahre in Biel und Zürich, und wen wundert's: die Welt hatte einen angefressenen Fan mehr. Das Geld reichte in dieser Zeit jedoch nur für einen 2CV. Mit diesem Wagen reiste ich durch ganz Europa. Als ich später als Vertreter einer Schweizer Firma die Kunden in Europa mit einem grösseren Wagen besuchte, behielt ich den Döschwo als Zweitwagen zur Freude meiner Frau und der inzwischen angekommenen Kinder.

Eines Tages - es war im Zivilschutz und wir hatten soviel zu tun, dass wir vor Langeweile über alte Autos sprachen - erzählte mir ein Freund, dass er früher eine ller gefahren habe und dass dieser Wagen nun seit 20 Jahren fahruntüchtig in seiner Garage stehe. Dieses Auto wollte er gelegentlich instandstellen. Ein winziger Funke von Neid des Besitzlosen veranlasste mich zur Bemerkung: "Wenn du es nicht tust, würde ich es gerne machen!" Der Zivilschutz war längst vorüber, als mir mein Freund per Telefon mitteilte, er habe doch keine Zeit für die Reparatur, ich könne den Wagen gegen einige Scheine haben. So begann das Abenteuer mit meiner Traction Avant.

Ohne zu wissen, auf was ich mich einliess, holten wir diesen Wagen nach Ottenbach, wo ich es in der Garage Hirt auf einen Lift stellte, in der Meinung, das Auto lediglich fahrtüchtig zu machen und es anschliessend über einige Jahre zu renovieren. Weit gefehlt: der Motor und das Getriebe waren demontiert, als ich mich mit dem Stichwort Vorderachse beschäftigen musste - jetzt oder nie! Armin Frick lernte ich erst in diesem Zeitraum kennen, ich hatte bisher auch noch keinen Kontakt zum CTAC. Armin leistete gute Arbeit und gab mir wichtige Hinweise. Erst jetzt merkte ich langsam, was es heisst, einen Wagen instandzustellen.

Weitere Bemerkungen der Fachleute: willst Du wirklich mit Stahlbremsleitungen weiterfahren? Was machst Du mit dem Interieur? (Es hatte einer Mausfamilie Jahre als geräumige Burg gedient!)

Der Tag kam, als ich mich entschloss, das Auto bis in alle Einzelheiten zu zerlegen und neu zusammenzubauen. Vom Kauf bis zur Inbetriebnahme dauerten meine Bemühungen und diejenigen meiner Helfer und Freunde zirka zwei Jahre.

Meine Légère ist heute ein zuverlässiger Partner, mit dem ich nach dem Treffen im Elsass über Belfort - La Chaux-de-Fonds - Bern - Fribourg - Lausanne und Genf gefahren bin: ohne Störung gegen 1100 km, abgesehen von meinem Wechselschild, welches sich vor Genf auf der Autobahn selbständig machte und mir von einem aufmerksamen Lastwagenfahrer zurückgebracht wurde. Es gibt noch Engel

Für alle Traction-Freunde, welche in die Gegend von La Chaux-de-Fonds reisen: das Hotel Fleur-de-Lys im Zentrum ist empfehlenswert: Doppelzimmer in 4-Stern-Qualität zu SFr. 99.-- für zwei Personen, allerdings ohne Frühstück, dafür steht ein Wasserkocher im Bad. Günstige bis exquisite z'Morge-Möglichkeiten in nächster Nähe, wer's serviert haben will. Das Internationale Uhrenmuseum ist übrigens sehr sehenswert. Gleich daneben gibt's noch andere Museen, für die uns leider die Zeit fehlte.

Noch eine Frage: wäre es wohl möglich, die Mitgliederliste nach Postleitzahlen geordnet zu erhalten? Man sieht dann besser, wer in der Nähe wohnt, und auch bei Pannen wäre es hilfreicher.

Zusammen mit meiner Frau freue ich mich jedenfalls, einige von Euch wieder einmal zu sehen, sei es spontan oder an einem Treffen.

Milo Trachsler
6353 Weggis

Lieber Daniel

Hier einmal einer Deiner heissbegehrten Artikel für die Club-Zeitungen. Ich hoffe, es ist verwertbar! Dürfte ich dann drei zusätzliche Exemplare haben? Merci!

Herzlich grüsst Dich

Milo

19.10.94



CITROËN



R.S.A. No. 97

Genf, den 5. November 1952

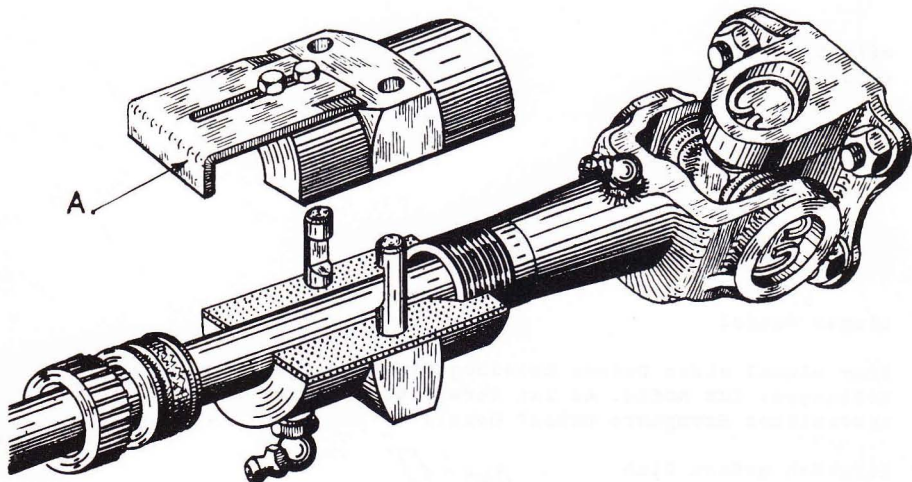
Schmierung der Gleitmuffe des Citroën 4 Zyl. FRONTANTRIEB.

Eine schlechte Schmierung dieser Muffe verursacht einen Lärm, der ohne der Mechanik zu schaden, sehr unangenehm ist. Dieses stumpfe Geräusch tritt vor allem beim Anziehen im 2. Gang am Berg auf.

Verwenden Sie zur Durchführung einer wirkungsvollen Schmierung den Apparat 1914-T (siehe untenstehende Zeichnung).

Gehen Sie dabei wie folgt vor:

- Lösen der Ueberwurfmutter der Welle.
- Mutter mit Filzring und den zwei Scheiben nach aussen schieben.
- Den Apparat befestigen, indem man bei Stelle A mit dem Hammer leicht aufschlägt.
- Durch den Schmiernippel des Apparates ein gutes Compound-Fett hineinpresse.
- Schmieren, bis das Fett durch das Loch des Abschlussbleches auf Kreuzgelenkseite austritt.
- Abnahme des Apparates: Schraubenzieher zwischen Apparat und Verriegelungsplatte schieben und dieselbe wegziehen.





Betrifft: Zylinderkopf-Befestigungen an Motor "11" et "15"

Die Zylinderkopfbolzen obiger Zylinderköpfe werden in Zukunft durch Schrauben ersetzt.

DIE BOLZEN, DIE BIS HEUTE VERWENDUNG FANDEN, KOENNEN NICHT DURCH DIE NEUEN SCHRAUBEN ERSETZT WERDEN, AUCH NICHT UMGEGEHRT.

Um anlässlich des Wiederzusammenbaus Verwechslungen auszuschliessen, werden die neuen Motorblöcke gekennzeichnet. Es gibt zwei verschiedene Arten von Kennzeichen:

- 1° Ein Buchstabe V ist in das Motorgehäuse eingeschlagen. (V = vis)
- 4-Zylinder: auf dem Gussansatz des früheren Oelanschlusses für Kipphebelwelle, hinten rechts. (siehe Abbildung links unten)
- 6-Zylinder: auf der kleinen rechteckigen Fläche der Stirnseite des Motorblocks. (siehe Abbildung rechts unten)
- 2° Der Buchstabe V ist aufgegossen.
- 4-Zylinder: auf der rechten Seite des Motorblocks, 20 mm vor dem Motorträger LEMAIRE.
- 6-Zylinder: auf der linken Seite des Blocks, 40 mm hinter Motorplaquette.

Motorgehäuse, die keines dieser Kennzeichen tragen, müssen unbedingt mit den bis heute üblichen Bolzen versehen werden.

Ersatzteilnummer der neuen Befestigungsschrauben: 62L.009 für 4-Zylinder (alle Typen)
62L.015 für 6-Zylinder

Unter den Kopf der Schrauben ist eine Stahlscheibe zu legen. Dieselben werden in verschiedenen Dicken geliefert. Werden anlässlich einer Motorrevision die Flächen des Zylinderkopfes und Motorblocks planiert, müssen die dickeren Scheiben verwendet werden.

Ersatzteilnummer der auf neuen Motoren zu verwendenden Unterlagsscheiben:

89.860, Dicke 1,5 mm

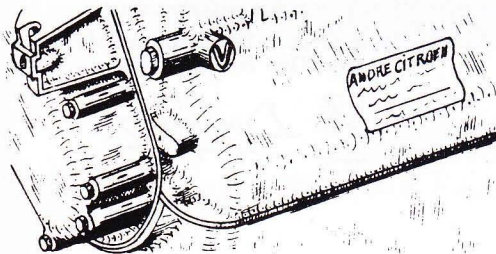
Ersatzteilnummer der auf revidierten Motoren (Flächen planiert) zu verwendenden Unterlagsscheiben:

1848 S, Dicke 2,4 mm

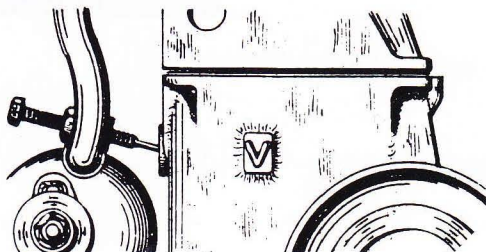
Die neuen Schrauben werden gleich stark angezogen wie die frühere Ausführung von Bolzen:

1. Anzug: 3 mkg (Motor kalt)
2. Anzug: 5 mkg (Motor kalt)
3. Anzug: 5 mkg (Motor warm)

Société Anonyme pour la Vente en Suisse
André CITROËN



4-Zylinder



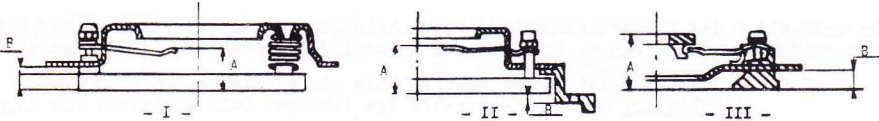
6-Zylinder



SERVICE RÉPARATION

EINSTELLEN DER KUPPLUNGEN TT

Wir finden folgende drei Arten von Kupplungen:



Untenstehende Angaben können nur auf hiezu vorgesehenen Aufspannvorrichtungen erreicht werden. In entspannter Lage kann eine Kupplung unmöglich eingestellt werden.

Wagenmodell	Ausführung Kupplung	A	B
C4 und C6 TT	I	47,7	21
10 PS (P.34), 15 PS (P.36).....	I	47,7	21
8 PS (P.35).....	I	27,1	13,7
7 UA, 11 UA.....	I	47,7	21
7 A, 7 B, 7 C.....	I	27,1	15,7
7 S, 11 AL, 11 BL, 11 A, 11 B, 11 C....	II	28,3	11,5
15-Six 2-Scheiben Kupplung.....	III	42,1	16,1
15-Six 1-Scheiben Kupplung.....	III	45,2	17,8
2 PS A.....	III	32 ^{+1,5} ₋₀	12
7 UB 500 kg, 11 UB 850 kg, 11 U 1200 kg	I	47,7	21
7 und 11 TU (TUB).....	III	50,5	18,1
23 U, 23 L, 23 R, 29 U.....	I	47,7	21
H und HZ (Kupplung PKSC 13).....	III	45,5 ^{+1,5} ₋₀	18,8
H und HZ (Kupplung PKSC 16).....	III	44,5	17,8
2 PS AU.....	III	32 ^{+1,5} ₋₀	12
T.32 (P.39) Benzin und Diesel.....	I	39	20
T.45 (P.38) Benzin und Diesel, 1. und 2. Ausführung.....	I	35,8	17,8
T.45 (P.38) Benzin und Diesel, 3. Ausf..	II	42	8,5

Zur Anfertigung eines Einstelltisches verweisen wir auf das Reparaturhandbuch.

Société Anonyme pour la Vente en Suisse
des Automobiles André CITROËN

R. Dornier

SOCIÉTÉ ANONYME
POUR LA VENTE EN SUISSE
DES AUTOMOBILES

ANDRÉ CITROËN

GENÈVE



SERVICE RÉPARATION

R.S.A. 99
10.11.1952

Betr: Technische Kurse für Modelle "11" und "15-six".

Sehr geehrte Herren,

Im Laufe der ersten drei Wochen des Monats Dezember organisieren wir drei technische Kurs. Hievon sind zwei für Modell 11 einer für Modelle 11 und 15 reserviert.

Wir bitten Sie deshalb, und bis spätestens

Samstag, den 22. November 1952

mitzuteilen, ob Sie selbst, einer oder einige Ihrer Mechaniker an der Teilnahme interessiert sind.

In Erwartung Ihrer Nachrichten, begrüßen wir Sie freundlich und
hochachtungsvoll

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

RSA 106
19.5.1953.

Montage der Batterien auf allen Modellen

Die Filzscheiben unter dem Batterieanschluss dürfen nur mit

Rizinusöl

imprägniert werden. Dies zur Verhütung der Sulfatation der Klemmen.

Alle anderen Oele greifen die Kästen, den Teer und die Gummiringe der Zapfen an. Ihre Anwendung ist zu unterlassen.

Société Anonyme pour la Vente en Suisse
des Automobiles André CITROËN

ANDRÉ CITROËN

GENÈVE



SERVICE RÉPARATION

R.S.A. 108

15. 8.1953

Einbau des OLDDHAM Antriebsstückes

Im allgemeinen lärmt das Oldham-Antriebsstück, wenn es zu viel Längsspiel hat.

Um diesem Umstand abzuwehren, stellen wir nun das Oldham Antriebsstück in drei verschiedenen Längen her.

Unser Ersatzteillager liefert sie unter folgenden Nummern:

- 452.457: Länge 21,5 \pm 0,25 mm, ohne Kennzeichen
- 457.147: Länge 22 \pm 0,25 mm, mit einer Nute gekennzeichnet
- 457.149: Länge 23 \pm 0,25 mm, mit zwei Nuten gekennzeichnet

Wir empfehlen Ihnen, nach jedem Ausbau eines Kupplungsgehäuses von den neuen Antriebsstücken Gebrauch zu machen.

Werden auf einem Wagen Motorgehäuse, Getriebe, Kupplungsgehäuse, Nockenwelle oder Ölpumpenantrieb ersetzt, muss unbedingt untenstehende Methode angewendet werden. Unter keinen Umständen darf ein zu langes Oldham Antriebsstück eingebaut werden, da sonst die Gehäuse gebrochen werden könnten oder ein zu grosser Druck auf die Lager der Dynamoantriebswelle oder der Nockenwelle entstehen würde, was zu rascher Abnützung dieser Teile führen könnte.

Anzuwendende Methode:

1. Position der Dynamoantriebswelle einstellen (siehe Skizze)

Die Distanz "a" muss $\pm 0,4$ mm betragen. Zum Einstellen lege man je nach Bedarf bei Punkt "C" Distanzscheiben No. A 344-99c (Dicke 0,5 mm) oder No. A 344-99 d (Dicke 1 mm) ein.

Dabei muss eine Führung No. 451.715 einer Länge von 20,5 mm eingebaut werden. Ist sie länger, muss sie auf der Seite des grösseren Durchmessers auf 20,5 mm abgedeckt werden.

2. Messen der Distanz "b"

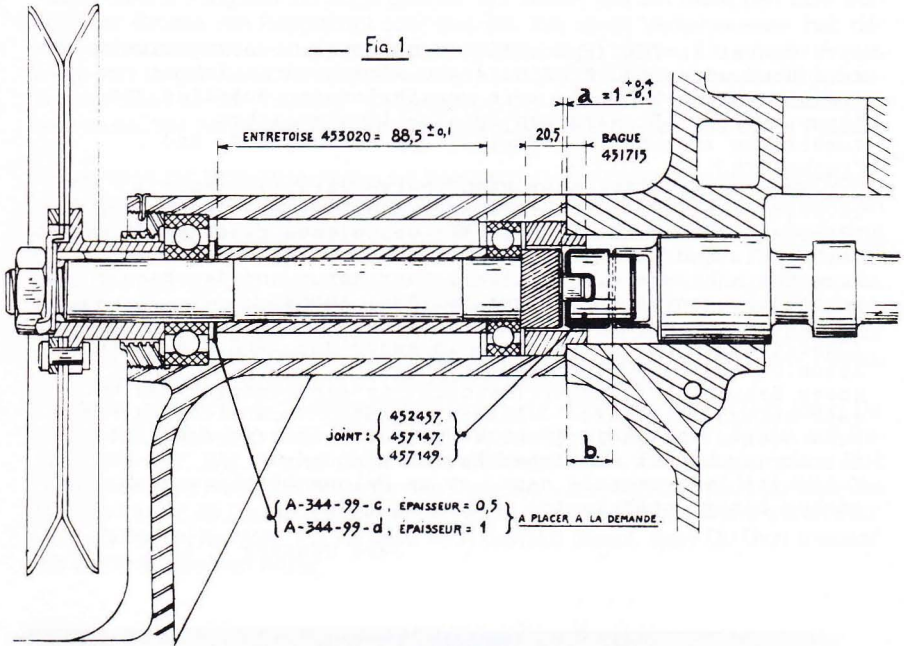
Die Wahl des Oldham Antriebsstückes hängt von der Distanz "b" ab.

- Distanz "b" = 12,23 bis 12,9 mm: Oldham 452.457 ohne Kennzeichen
- " " = 12,90 bis 13,9 mm: Oldham 457.147, eine Nute
- " " = 13,90 bis 14,5 mm: Oldham 457.149, zwei Nuten

Beim Einbau das Oldham Antriebsstück einfetten. (Mobilcompound)

Société Anonyme pour la Vente en Suisse
des Automobiles André CITROËN

— Fig. 1 —



— Fig. 2 —

JOINT 452457.



SANS GORGE DE REPERAGE.

JOINT 457147.



1 GORGE DE REPERAGE.

JOINT 457149.



2 GORGES DE REPERAGE.

CES GORGES POUVANT OCCUPER UNE POSITION QUELCONQUE.

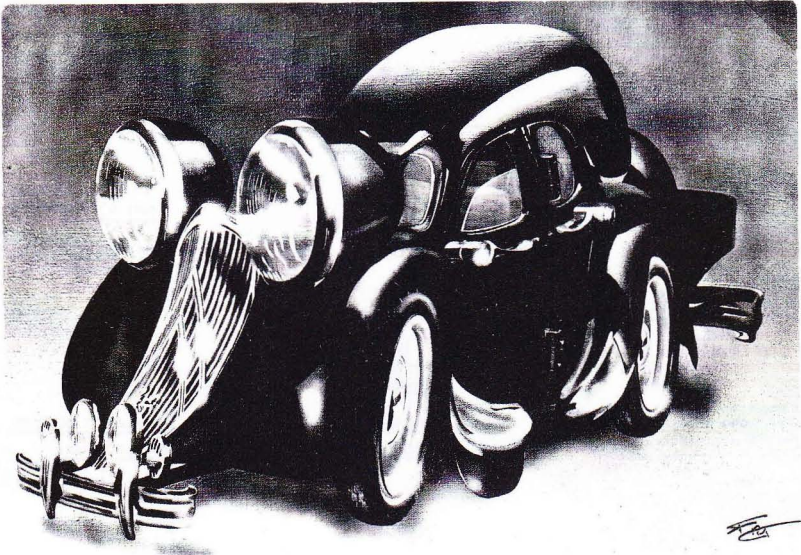
Traction Avant en Bande dessinée

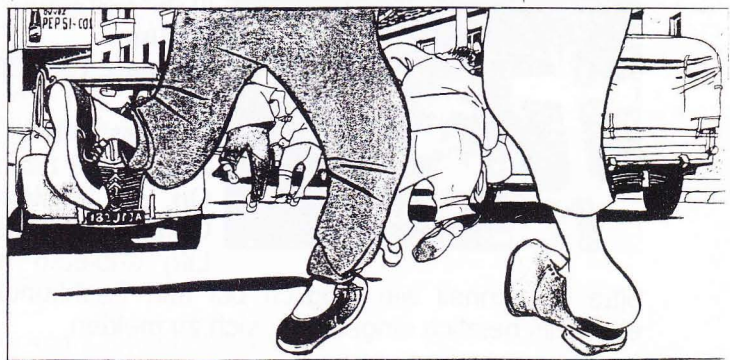
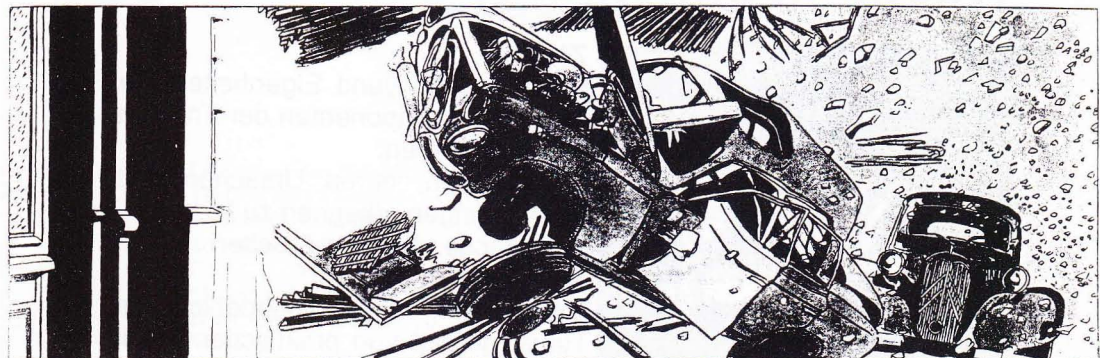
1955 träumt in Philippeville, im Nordosten von Algerien, Said Boudiaf davon, Profiboxer zu werden. Drei Jahre später beginnt in Paris sein unaufhaltsamer Aufstieg zum Europameister. Er wird zum Spielball politischer Interessen zwischen der Freiheitsbewegung F.L.N. und Frankreich.

Der französische Zeichner BARU (Hervé Baruléa, geb. 28.7.47) schildert in meisterhaften Bildern das Gewirr von Intrigen, in welche der Held der Geschichte zunehmend strauzelt und auch schliesslich scheitert. Der Stil ist eine Mischung aus eigenwilliger Karrikatur und daneben detailgetreuen Darstellungen (z. Bsp. Autos, Bildhintergründe). Verständlich, dass der vorliegende Band ("Der Champion"/ Carlsen Lux) in Angoulême 1990 als bestes Album des Jahres ausgezeichnet wurde.

Unser Fahrzeug erscheint (leider) nur ein einziges Mal und zwar anlässlich eines Bobenattentats. Vermutlich war es nach dieser "Behandlung" nicht mehr fahrtüchtig und eine Restaurierung mit etwelchen Kosten verbunden. Schau doch mal schnell nach, ob es **Deinem** Liebling auch sicher besser geht....!

Jörg Henauer





Einladung

Zum

Service- und Reparatur-Kurs für Tractionistinnen und Tractionisten



Ziel:

- Die Funktion und Eigenheiten der einzelnen Komponenten der Traction kennenzulernen.
- Störungen, deren Ursachen und Auswirkungen erkennen zu können
- Einfache Service-Arbeiten selbst ausführen zu können.

Vorgesehen ist ein Theorieblock im Haus, gefolgt von praktischer Arbeit in der Garage

Datum:

18. März 1995 08³⁰ bis ca. 17³⁰

Ort:

Voraussichtlich bei mir in Benken ZH, es sei denn, es findet sich ein Ort, der zentraler liegt. Wer seine Garage (Voraussetzung: Grube oder Lift) anbieten möchte, melde sich

bitte so schnell wie möglich bei mir. Fachkundige Referenten sind ebenfalls herzlich eingeladen, sich zu melden.

Kosten:

Fr. 30.- pro Teilnehmer (zuzüglich Mittagessen)

Anmeldung:

Der Platz ist beschränkt. Telefonische Anmeldung ist deshalb unbedingt notwendig.

Anmeldefrist: Die Anmeldung muss bis spätestens 10. März erfolgt sein. Der Ort wird danach schriftlich bekannt gegeben.

Daniel & Agi Eberli ☎ 052 43 25 17

CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name

Vorname

PLZ/Ort

Geburtsstag / /

Gültig ab:

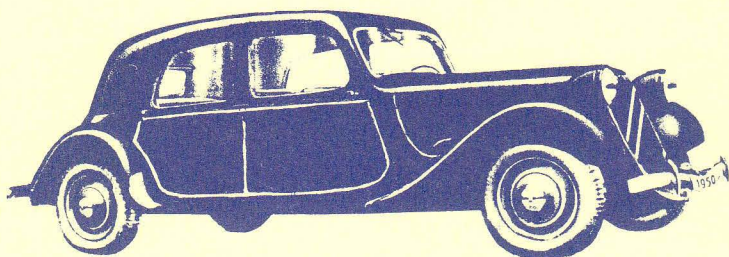
Vorname Partner

Adresse

Tel (P): /

Tel (G): /

Senden an: Robert Isler, Schlosstalstrasse 38b, 8406 Winterthur



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): /

AZB

8058 Zürich

PP/Journal

CH-8058 Zürich

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

