

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 1996

Präsident	Vizepräsident	Kassierer	Aktuar
Daniel Eberli Im Chellhof 8463 Benken P.: 052/319 25 17 G.: 01/816 39 60	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen P.: 041/980 37 80	Udo Kenkel Gerbeweg 12 3123 Belp P.: 031/819 54 61	Andreas Rutishauser Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P + Fax: 01/722 16 29

Organisationsgruppen

Ost	Nord	West	Süd
Thomas Jährmann Althausstrasse 22 8957 Spreitenbach P.: 056/401 47 34	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P: 052/681 41 34	Daniel Löhner Klusstrasse 16 4900 Langenthal P.: 062/922 72 29 G.: 031/324 51 46	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P: 01/784 00 77
Aladar von Vladar Feldkircherstrasse 59 FL-9494 Schaan G: 075/232 93 94 N: 077/97 65 52	Hans-P. Rubitschon Sennhof 8354 Hofstetten P: 052/364 21 62 Fax: 052/364 21 30	Christoph Platzer Sperrstrasse 82 4057 Basel P.: 061/692 38 09	Koni Fisch Singisenstrasse 42 5630 Muri P.: 056/664 44 20
James Liebmann Unterschlatt 8418 Schlatt (ZH) G.: 052/363 11 46 P.: 052/363 30 10 Fax: 052/363 30 11	Peter Weber Neunfomerstr. 6 8475 Ossingen P: 052/317 14 68 G: 052/269 13 13	Beat Scheidegger Haldenstrasse 127 3014 Bern P: 031/331 52 85 G: 031/332 51 71	Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P: 055/282 15 23

Zeitungsredaktion Archiv, Modelle Bibliothek	Clubartikel	Mitglieder- verwaltung	Druck und Versand der Clubhefte
Andreas Rutishauser Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P + Fax: 01/722 16 29	Patty Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 041/980 37 80	Röbi Isler Wolfzangenstrasse 48 8413 Neftenbach P: 052/315 52 35	Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P: 032 682 32 83

Revisoren: Trudi Deller und Flemming Gubler



INHALT

Das Wort des Präsidenten	146
Treffen und Termine.....	148
Aus dem Leben von Quasimodo, von Manfred Höhener	149
CTAC-Quality Management, von H.-G. Koch.....	150
Tractionistische Erinnerungen aus der Kinderzeit.....	153
Romy Raveglia stellt in St. Moritz aus.....	157
Zitronenherbst und Triebhaftigkeit, von Udo Kenkel.....	158
Einladung zur GV in Nottwil vom 19. Januar 1997.....	161
Traktandenliste und Anmeldung der GV vom 19. Januar 1997	162
Inserate und Kleinanzeigen.....	164
Citropolis, eine neue Citroën-Zeitschrift	169
Le Ricochet (von H.-G. Koch)	171
Die rätselhafte Fettpresse, von Daniel Eberli.....	173
Antwort zur rätselhaften Fettpresse, von Fritz.....	174
La Traction en BD	176

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

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: 055/610 35 70
 Natel: 077/93 20 16

Garage und Teile
 Christian und Vilma Schelbli
 Wagerswil
 8557 Lipperswil
 Tel.: 071/657 24 33
 Fax: 071/657 24 62
 Natel: 079/600 56 80

Reparaturen und Garage
 Rolf Ochsner
 Hauptstr. 82
 8357 Guntershausen
 Tel.: 052/365 22 00

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

Liebe Clubmitglieder, liebe Leser,

Das Jubiläumsjahr 1996 geht zur Neige. Der CTAC darf auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken, und ich möchte an dieser Stelle allen aktiven Vorstandsmitgliedern und Helfern ein ganz herzliches „Dankeschön“ aussprechen. Ich möchte aber auch denjenigen Clubmitgliedern danken, die an Treffen teilgenommen haben und damit die Arbeit der obengenannten Personen erst sinnvoll werden liessen. Und schliesslich gilt mein - unser - Dank all denen, die mit Ihrer Arbeit unser wichtigstes Bindeglied - das Clubheft - aktiv und attraktiv mitgestaltet haben.

In der heutigen wirtschaftlich schwierigen Zeit, wo der Druck auf jeden einzelnen bis an die Grenze des Erträglichen angewachsen ist, ist es besonders wichtig, sich in einem intakten Familien- oder Freundeskreis entspannen zu können. Gerade in dieser Hinsicht, scheint mir, hat unser Club in den letzten Jahren grosser Fortschritte gemacht. Die spontane Teilnahme bei der Amtseinzsetzung von James Liebmann waren ein schönes Beispiel dafür, dass - zumindest teilweise - unsere Clubmitglieder mehr verbindet, als „nur die alten Autos“. - Was gibt es schöneres, als gute Momente mit guten Freunden zu teilen?

Schön ist es auch immer wieder, zu erleben, dass der „Harte Kern“ des CTAC keineswegs so hart ist, wie man zuweilen meinen möchte. Gerade an den Höcks, wo man etwas mehr Zeit zum Plaudern hat, als gelegentlich bei einem Treffen, werden neue Teilnehmer rasch und vorurteilslos akzeptiert. - Wann tauchst Du zum ersten Mal an einem Höck auf?

Neben den vielen erfreulichen Momenten und Dingen des Jahres 1996 gab es natürlich auch einige unerfreulichere. Dazu zählt leider - wie bereits im letzten Vorwort berichtet, - die Situation der Region Ost. 1994 hat Aladar, der seit 1992 im Vorstand der Region Ost war, die ganze Arbeit alleine gemacht. Vor zwei Jahren wurde dann Thomas Jährmann in den Regionalvorstand Ost gewählt, ein Jahr später James Liebmann. James musste bekanntlich eine neue Stelle antreten und wird zudem im kommenden Jahr die Redaktion des Clubheftes übernehmen, Thomas Jährmann hat sich in der ganzen Zeit überhaupt nicht engagiert. Nun hat Aladar - begreiflicherweise - die Nase voll. Er tritt aus dem Vorstand aus. Leider mussten wir bei allen Anlässen, die 1996 in oder in der Nähe der Region Ost organisiert wurden (Rorschach, Mollis, Herisau) auch eine ausgesprochen schwache Beteiligung der Mitglieder registrieren. Wir vom Zentralvorstand sind der Meinung, wir hätten uns genügend angestrengt. Wir erwarten nun von der Seite der Mitglieder mehr „Response“. Wir suchen dringend neue Vorstandsmitglieder, und wir brauchen aktivere Mitglieder. Ansonsten wird leider im kommenden Jahr in der Region Ost kein Treffen stattfinden. Unser Club kann nicht funktionieren, wenn alle nur darauf warten, dass der Andere etwas tut. Stellst Du Dich zur Verfügung?

Selbstverständlich gilt jedoch immer noch, dass alle Mitglieder auch an Treffen oder Höcks ausserhalb ihrer Region teilnehmen dürfen.

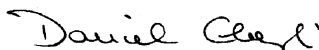
Enttäuschend war auch die Reaktion auf meine Frage, warum am Treffen der Region Süd so wenig Interesse bestand. Bislang erhielt ich lediglich drei Antworten, die hauptsächlich dahin gingen, dass das Wochenende mit einem anderen wichtigen Anlass belegt war. Nur eine Aussage half uns etwas weiter, nämlich die, dass an einem Clubtreffen unsere alten Autos mehr im Vordergrund stehen sollten. Die relativ hohen Kosten mögen ebenfalls ein Grund gewesen sein, dem Anlass fernzubleiben.

Die Umfrage, welche wir vor einiger Zeit gemacht haben, wurde inzwischen ausgewertet. Leider war auch da die Rücklaufquote mit 13.1% sehr klein. Die Analyse, durchgeführt von Hans-Georg Koch, ist weiter hinten in diesem Heft zu finden.

Eine Aussage, die deutlich aus der Umfrage hervorging, betraf den Wunsch nach mehr technischen Beiträgen und Kursen. Mit der Reparaturanleitung, die dieses Jahr an alle Mitglieder verschickt worden ist, sind wir diesem Bedürfnis bereits nachgekommen. Sofern dies meine Hand zulässt - möglicherweise muss ich in diesem Herbst nochmals unter's Skalpell - kann ich im Frühling wieder einen kleinen Kurs anbieten. Da ich meine Infrastruktur bestens kenne, möchte ich ihn jedoch wieder bei mir zu Hause abhalten, wobei mir bewusst ist, dass dies für manche Teilnehmer sehr weit weg ist. Ich glaube jedoch, dass sich für diesen einen Tag auch ein weiter Weg lohnt. Selbstverständlich bin ich gerne bereit, meine Unterlagen jemandem abzugeben, der in seiner Region einen solchen Kurs abhalten will. Du findest untenstehend einen kleinen Talon, mit dem Du Dein Interesse bekunden kannst. - Auch Frauen sind herzlich eingeladen, niemand wird sich blamieren! Sollten genügend Antworten eingehen und - wie oben erwähnt - meine Hand dies zulassen, wird im nächsten Heft die definitive Einladung publiziert werden.

Wir hoffen nun auf eine rege Teilnahme an der Generalversammlung, damit auf demokratischem Wege ermittelt werden kann, welche Aktivitäten unsere Mitglieder im nächsten Jahr wünschen. Für die Treffen im kommenden Jahr haben wir provisorisch die folgenden Daten festgelegt: Region Ost: 27. April; Region Nord: 22. Juni; Region West: 30./31. August; Region Süd: 5. Oktober. Vom 29. Mai bis 1. Juni wird auf privater Basis eine Fahrt in die Champagne organisiert. Vorgesehen ist unter anderem der Besuch eines Weinkellers und möglicherweise der Firma Mersch, welche Tractions zu Cabriolets umbaut.

Mit den besten Wünschen für die Festtage und zum kommenden Jahreswechsel und auf Wiedersehen an der GV am 19. Januar 1997 in Nottwil.



Daniel Eberli
Präsident CTAC

P.S. Hat Deine Telefonnummer gewechselt? Hast Du dies der Mitgliederverwaltung gemeldet?



Vorannmeldung zum Reparaturkurs

Name: _____ Vorname: _____ Tel: _____

Strasse: _____ PLZ: _____ Wohnort: _____

Ich interessiere mich für einen Reparaturkurs für Anfänger. (Themen: Wie funktioniert eine Traction, Einstellungen von Zündung und Vergaser, Ölen und Schmierern, kleine Pannenhilfe, Elektrik etc. Umfang: Ungefähr gemäss Reparaturbroschüre.)

Ich interessiere mich für einen gemeinsamen Basteltag für Fortgeschrittene. (Themen: Tips und Tricks, Gefahren und Probleme bezüglich: Kupplung, Bremsen, Motorausbau etc.) Aus verständlichen Gründen wird ein Teil der Arbeiten nur theoretisch abgehandelt werden können, es sei denn, jemand möchte seinen Motor im Kofferraum nach Hause führen...

Bitte Talon einsenden bis **10. Januar 1997** an: D. Eberli, Im Chellhof 3, 8463 Benken ZH.

Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

19. Januar 1997	<i>GV in Nottwil, Anmeldung in diesem Heft</i>
27. April 1997	Treffen der Region Ost
22. Juni 1997	Treffen der Region Nord
30./31. August 1997	Treffen der Region West
5. Oktober 1997	Treffen der Region Süd

Regionalhöcks:

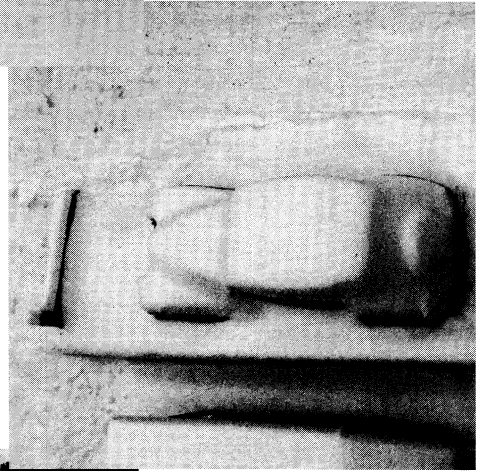
Region West: Landgasthof Schönbühl, Tel.: 031/859 69 69
jeden letzten Donnerstag im Monat, ab 19.00

Region Nord: Autobahnraststätte Kempthal, Chauffeurenbeiz
jeden letzten Mittwoch der geraden Monate, ab 19.00

andere Treffen und Daten

1. März 1997	OTM Winterthur
22. + 23. März 1997	OTM Bern
29. Mai - 1. Juni 1997	Reise in die Champagne, organisiert von Koni Fisch
28. Juni - 27. Juli 1997	Raid Island, organisiert vom Citroën Club Dänemark
Ende Juli	Randonnée Alpine, organisiert vom CCS 34-57
30. Juli-3. August 1997	12. 2CV Welttreffen in Holland
August 1998	11. ICCCR in Belgien

Aus dem Leben von Quasimodo der Traction von Manfred Höhener (Fotos Anfang der 60-er Jahre)



CTAC-Quality Management (Auswertung der Mitglieder-Umfrage) von H.-G. Koch

Resultate der Mitgliederumfrage von Hans Georg Koch

Auf unsere Umfrage im CTAC Heft Nr. 1/96 vom Februar haben wir eine erstaunlich hohe Rücklaufquote von Fragebogen gehabt. Von 320 Mitgliedern haben uns tatsächlich bis heute 42 Ihren Fragebogen zurückgeschickt. Dies bedeutet 13,1 % aller Mitglieder haben an der Umfrage teilgenommen. Leider sind einige Fragebogen nicht vollständig ausgefüllt worden, einige Mitglieder haben sich auch nicht daran gehalten, bei jeder Frage nur die wichtigste Antwort anzukreuzen, dadurch lassen sich dort nur semiquantitative Resultate gewinnen, die aber die allgemeine Meinung gut repräsentieren. Der relativ bescheidenen Rücklauf der Umfrage lässt keine allzu repräsentativen Resultate zu und zeigt eigentlich das Hauptproblem des CTAC, es sind wenige Mitglieder, die sich aktiv beteiligen und viele passive Geniesser, die allerdings durch Ihre Mitgliederbeiträge die Clubaktivitäten mitfinanzieren, eigentlich auch eine gute Lösung! Bei der Interpretation der Resultate ist darum immer daran zu denken, dass vor allem die 42 Mitglieder den Fragebogen zurückgeschickt haben, die sowieso eine gewisse Aktivität im Club entwickeln und dass wir wahrscheinlich von allen, die wir sonst auch kaum erreichen, sehr wenige Antworten erhalten haben. Dies muss auch aufgrund der meist positiven Antworten angenommen werden.

Zu den Resultaten im einzelnen. Für mich persönlich überraschend festzustellen, war, dass 73,8 % der Antwortenden zwischen 40 und 60 Jahre alt sind.

Im Détail: 18-29 J: 4.8 %, 30-39 J: 14.3 %, 40-49 J: 45.2 %, 50-59 J: 28.6 %, 60-69 J: 0.0 %, 70- J: 2.4 %. Das Tractionfieber hat sich also schon zu einer Krankheit der zweiten Lebenshälfte gewandelt. Wo bleibt unserer Nachwuchs??

97,6 % Der Einsender waren männlichen Geschlechts, nur von einer einzigen Dame haben wir eine Antwort erhalten. Auch das lässt mich aufhorchen, sind die Frauen die schweigende Minderheit im CTAC? Wir müssen hier beachten, dass (Ehe-)Frauen im Club gar kein Mitspracherecht haben, da pro Mitgliederfamilie nur ein Stimmrecht entfällt, das meist vom Mann beansprucht wird, weil dieser als Mitglied eingetragen ist. Aus diesem Grund fühlen sich Frauen wahrscheinlich weniger angesprochen oder ist unser Hobby eher eine Männersache ??

Ein Mitglied, welches keinen Traction besitzt hat sogar einen Fragebogen zurückgeschickt, bravo! Über 80% besitzen einen Traction, etwas über 15% zwei und ein Mitglied sogar drei oder mehr!

Interessante Angaben auch bei den jährlich gefahrenen Kilometern. Die Hälfte der Einsender fährt zwischen 1000 und 5000 km pro Jahr. Nur einer fährt mehr als das, rund ein Viertel fährt 500-1000 km während knapp 20 % keine 500 km fahren und einige sogar überhaupt nicht gefahren sind.

Mit der Organisation unseres Clubs sind 85,7% zufrieden, 1 Mitglied ist teilweise zufrieden und eines wirklich unzufrieden. Bei dieser Frage haben sich 9,5% enthalten.

Als wichtigste Aktivität wird von den meisten Einsendern das Clubheft angegeben. Als zweitwichtigste Aktivität erscheinen vielen die vom Club organisierten Treffen. Anschliessend folgen die persönliche Beratung und Hilfe durch Clubkameraden, dann Reparaturkurse und Stammtische. Am Ende stehen politischen Aktivitäten, Dachverbandsaktivitäten und die Clubboutique, die hier keine Punkte erhalten haben.

Fast alle, nämlich 92.3 % der antwortenden Clubmitglieder haben das Gefühl vom Club etwas profitiert zu haben. Davon haben sich mehr als die Hälfte, 57,5 %, in irgendeiner Form aktiv am Clubgeschehen beteiligt. Dies bestätigt meine Annahme, dass sich auch die Aktiveren an dieser Umfrage beteiligt haben. Dagegen spricht wiederum, dass mehr als ein Drittel, 37.5% kein Treffen besucht haben. 20% haben zwei Treffen pro Vereinsjahr besucht, während je 17,5% entweder ein oder drei Treffen besucht haben. Ein Einsender hat sogar an 5 Treffen mitgemacht, obwohl nur 4 stattgefunden haben!! Beim Besuch der Stammtische stelle ich fest, dass rund 60% nie einen Stammtisch besucht haben.

Untersucht man die Gründe der fehlenden Teilnahme, so steht unseren Mitgliedern offenbar in 42,9% der Beruf vor dem Genuss des Hobbys. 23,8% geben andere Verpflichtungen an, während 9,5% das offenbar nicht brauchen. Zeitmangel spielt in 4,8% eine Rolle, Geld in 2,4% und was ich wirklich bezeichnend und positiv für unseren Club darstellen möchte, niemand hat gefunden die Leute passen ihm nicht oder die Themen seien nicht ansprechend, das ist doch auch etwas - oder nicht? 16,7% geben an, die Distanz sei ihnen zu weit, was sicher nicht ausser acht gelassen werden darf.

83,3% der antwortenden Mitglieder sind mit der Anzahl der Clubhefte (6 pro Jahr) zufrieden, 14,3% finden es sogar zuviel und 2,4% möchten mehr als sechs Hefte pro Jahr. Wir liegen also mit der gegenwärtigen Frequenz unserer Publikation recht gut. 71,4% finden den Informationsgehalt gut, 23,8% genügend, dies ergibt zusammen 95,2% zufriedene Leser!! Dieses Resultat finde ich ausserordentlich, welche Zeitschrift kann das schon von sich behaupten! Diesen Verdienst hat vor allem Andreas Rutishauser als Redaktor des Clubheftes erarbeitet, zusammen mit all jenen, die einen kleinen oder grösseren Beitrag eingesandt haben und damit das Clubheft lesenswert und interessant erscheinen lassen.

Bei der Aufmachung des Clubheftes sieht es ähnlich aus, 90,5% finden es ansprechend, 4,8% sogar zu gut !! 76,2% der Einsender haben daran gedacht einen Beitrag zu schreiben (sieh an, sieh an !!) und es kommt noch besser, 33,3% haben sogar einen geschrieben !!!

Die Hitliste der Beiträge wird angeführt von Infos und Do It Yourself-Reparaturen, die beide gleich häufig genannt wurden. Prozentzahlen können hier nicht angegeben werden, da viele Mitglieder mehr als nur den wichtigsten Punkt angekreuzt haben. An dritter Stelle folgen Artikel über Fahrzeugtechnik dicht gefolgt von Geschichten rund um die Traction. Dann kommen Berichte von den Clubtreffen, die Mitgliederportraits News rund um den Citroën. Völlig abgefallen sind Beiträge über Politik und Dachverbandsinformationen, die offenbar von gar niemandem gewünscht werden.

Ein Drittel der Befragten könnten sich nächstes Jahr als Organisatoren zur Verfügung stellen. Ich vermute stark, dass es die gleichen Leute sind, die sich seit Jahren zur Verfügung stellen und immer wieder interessante, lustige, gemütliche und beglückende Clubaktivitäten auf die Beine stellen. Ihnen allen möchte ich hier ganz herzlich für ihre Leistung für unseren Club danken.

Zusätzliche Aktivitäten, die sich einzelne Einsender wünschen wären an erster Stelle Reparaturkurse (auch in der Region wo sie wohnen), mehr Kameradschaft, ein Ersatzteil Register, politischeres Auftreten des Clubs und mehr Öffentlichkeitsarbeit für politische Toleranz gegenüber Oldtimern, Treffen zusammen mit anderen Markenclubs und ein grösseres Angebot für die Jungen (18-29). Es wird auch vorgeschlagen, mehr in die Berufswelt der einzelnen Mitglieder hineinzusehen oder Besichtigungen interessanter Betriebe oder Organisationen durchzuführen.

Bei 16,5% würde dadurch die Motivation zur aktiven Mitarbeit noch steigen, während über 50% davon unbeeinflusst bleibt.

Die künftigen Aktivitäten des CTAC werden von 42,9% der Einsender im regionalen Bereich und von 52,4% auf nationaler Ebene gesehen. Nur 4,8% meinen, dass internationale Aktivitäten des CTAC notwendig sind.

Die meisten Mitglieder, nämlich 73,8% wünschen sich Aktivitäten im bisherigen Bereich, 21,4% wollen mehr schrauben. Eine Minderheit wünscht sich kulinarische oder sportliche Ereignisse. Kulturell scheint niemand interessiert zu sein. 59,5% der Antwortenden glauben, dass der zeitliche Rahmen für Clubaktivitäten etwa einen Tag betragen soll, 31,0% sind für zwei Tage dauernde Veranstaltungen, nur wenige sind entweder für einen halben Tag oder für mehr als zwei Tage. 76,2% erwarten an einem Treffen ein Picknick mit Grill, 2,4% möchten sich aus mitgebrachten Vorräten kalt verpflegen, der Rest geht zum Essen ins Restaurant.

Bei der Frage nach Typenbezogenen Aktivitäten (nur Rädlimodelle, nur Cabis usw.) erhalten wir eine Antwort, niemand will solche elitären Veranstaltungen!

Die Hälfte der Einsender wird durch ihre Familie tatkräftig unterstützt, während bei einem Viertel die Familie nichts hilft aber gerne mitkommt. Ein Zehntel lässt sich überreden mitzumachen, während der Rest überhaupt keine Unterstützung durch die anderen Familienmitglieder erhält, oder alleinstehend ist.

Dies ein kurzer Überblick aus den Auswertungen der eingegangenen Fragebogen. Einige Schlüsse habe ich hier bereits gezogen und die weiteren Massnahmen wird sich der Vorstand überlegen müssen. Es kann aber bereits jetzt gesagt werden, dass es nicht notwendig sein wird, den CTAC total umzukrempeln, es zeigt sich deutlich, dass die Mehrheit der antwortenden Mitglieder mit der bisherigen Art des Clubs zufrieden ist. Wir werden uns punktuell überlegen, den Wünschen der Mitglieder zu entsprechen und auch neue Aktivitäten ins Clubprogramm aufnehmen.

Damit wünsche ich allen aktiven und „passiven“ Mitgliedern frohe Weihnachten und ein gefreutes neues Jahr mit vielen ansprechenden Begegnungen im Rahmen des CTAC!

Euer Hans Georg Koch

Tractionistische Erinnerungen aus der Kinderzeit (von Hansruedi Zwingli Jun.)

Beim Jubiläumstreffen des CTAC in Mollis nehmen wir nicht teil. Trotzdem wurden in mir Erinnerungen wach. Sie haben sich Mitte der Achtziger Jahre zugetragen, also in meiner Kinderzeit. Ich erinnere mich an zwei Pannen und mehrere CTAC-Treffen. Die ich mehr oder weniger noch im Kopf habe. So will ich jetzt gleich mit der Schilderung der ersten Panne beginnen.

Zweihundertfünfzig Kilometer und das Darumherum

Am morgen wurde von Ebnat-Kappel abgefahren. Unsere Reise führte zunächst nach Wildhaus. Das Ziel war bis zum Abend den Weiler Bos-cha zu erreichen. Das im Unterengadin liegt. Auf der Strecke von Buchs bis Landquart hatte der Wagen plötzlich Aussetzer. Dies bemerkte meine Schwester und ich aber nicht. Die Strecke führte uns durchs Prättigau bis Klosters, weiter über den Wolfgang nach Davos. Bis zum Mittag häuften sich aber die Aussetzer. Ich mag mich nur noch erinnern, dass die Traction vor dem Mittag nicht mehr gestartet werden konnte. Oder dass der Motor von selber abstellte. So wurde der légère von Vater, Mutter und der Schwester Monika gestossen. Da ich einen Herzfehler habe und mich nicht anstrengen darf, übergab mir der Vater das Steuer. Was mir sehr Freude bereitete.

Als der Wagen parkiert war, ging es auf die Suche nach einer Telefonkabine. wo der Vater Herrn Schelbli telefonierte. Doch leider war er zu dieser Zeit an Telemärkten in Frankreich und seine Frau konnte uns keinen Tip geben. Da Vater Mitglied des TCS ist überlegten wir als nächsten Schritt ihn anzurufen. Vor diesem Schritt gingen Überlegungen voraus. Würden sie uns für ein solches Auto überhaupt zu Hilfe kommen? Wenn ja, die werden doch sowieso nichts herausfinden. Die andere Überlegung war diese. Wir hatten den TCS noch nie gebraucht. doch jetzt wären wir wirklich froh um seine Hilfe.

Als wir etwa in der Entfernung von zwei- bis dreihundert Metern unseres Patienten waren, trug sich folgendes zu: Wir sahen, dass unser Oldtimer fotografiert wurde. Das gab natürlich zu lachen und wir meinten zueinander: "Wenn die wüssten, dass es sich um ein Pannenfahrzeug handeln würde, täten sie dies sicher nicht."

Beim Auto angelangt, nehmen wir unser wohlverdientes Mittagessen ein. Es war ja unterdessen schon zwölf Uhr gewesen. Für Gesprächsstoff und Besorgnis war dann auch gesorgt. Während des Essens traf der TCS ein. Dem Mechaniker schilderte der Vater kurz den Mangel am Fahrzeug. Der Mechaniker sah das Problem darin, dass durch die grosse Wärme der Motor zuwenig Benzin bekommen würde. Was dann die Aussetzer hervorruft. Dem können man mit einem kalten, nassen Lappen, den man über die Benzinpumpe legen müsse, abgeholfen werden. Denn das Schauglas war fast bis zum Boden leer. Weiter erklärte er uns: "Dass der Lappen nach einer halben Stunde wegenommen werden könne". Was dem Vater geraten wurde, tat er auch. Wir glaubten ein Wunder zu sehen. Denn das Schauglas füllte sich in der Zwischenzeit fast ganz auf. So nahmen wir mit gutem Gewissen den Flüelapass und die Strecke nach Susch in Angriff. Die ganze Strecke verlief problemlos. Worüber wir uns sehr wunderten.

In Lavin war dann Zvierihalt angesagt. Um das gleich wieder zu befolgen, suchten wir ein Restaurant auf, wo es in der Nähe einen Brunnen gab. Nach dem Zvieri hatte sich das Schauglas wiederum von Neuem gefüllt. Ich weiss nicht mehr, ob Aussetzer schon auf dem Weg von Lavin nach Bos-cha oder erst am anderen Tag auf der Rückreise auftraten. Das Ziel Bos-cha erreichten wie jedenfalls.

Trotz der Befolgung vom TCS-Mechaniker häuften sich die Aussetzer immer mehr. Beim Mittagessen und auftanken stellte der Vater den Motor gar nicht ab. Um das Risiko des nicht mehr anspringens zu vermeiden. Wir kamen aber allerdings ohne Abschleppen mit dem 11BL nach hause.

Zuhause in der kühlen Garage angekommen füllte sich das Glas der Benzinpumpe ohne nass gekühlten Lappen. "Das Liseli ist wieder zuhause" meinte die Mutter zu uns. So heisst unsere Traction.

Etwas positives sehe ich an der ganzen Sache trotzdem noch. Mit einem Auto neueren Jahrgangs wäre eine solche Hinfahrt vermutlich nicht mehr möglich gewesen. Da hätte sicher längstens ein Lämpchen aufgeleuchtet. Sicher wäre es jenes gewesen, das dem Fahrer mitteilt, bitte nächste Garage aufsuchen. - Was dann, wenn es sonntag ist?

Tags darauf wurde Herr Schelbli erneut von meinem Vater angerufen. Er besass auch des Rätsels Lösung. Er erklärte dem Vater: "Die Benzinleitung habe Löcher. Dies habe die Aussetzer hervorgerufen". Danach ging es gleich an das Erneuern der Benzinleitung. Wäre Christian zwei Tage zuvor daheim gewesen, so hätte der Schaden unterwegs behoben werden können.

Ein paar Tage später machten wir gerade ein Test aufs Exempel. Wir fuhren mit dem Liseli über Luzern nach Bern in die Ferien. Die ganze Hin- und Rückfahrt verlief problemlos.

Unterwegs mit Schaltproblemen

Wieder einmal waren wir mit dem Liseli unterwegs. Das Ziel war Widen, das im Kanton Aargau auf dem Mutschellen liegt. Auf halber Strecke gab es plötzlich Probleme mit der Schaltung. Den Schalthebel von eins herunterziehen über die Nullstellung nach links, um in das zwei zu gelangen. Aber? Der Hebel will nicht mehr über die Nullstellung kommen. Denn unser Weg führte der Hauptstrasse entlang. so fuhren wir im eins wie ein Traktor bis zum nächsten Parkplatz.

Zuerst beriet mein Vater und die Mutter, was hier wohl das Beste wäre. Schnell fand man zwei Alternativen. eine Alternative war, mit der Traction nach Hause fahren und mit dem Alltagsauto nach Widen zu gelangen. Die zweite Möglichkeit ist im ersten Gang mit der Traction weiterzufahren. aber wir waren sowieso schon etwas süät unterwegs. Es war aber nicht so, dass wir auf eine bestimmte Zeit dort sein sollten. Aber auch bei einem Familienfest sollte man etwa zur vorgeschriebenen Zeit eintreffen.

Beim Vater tat sich im Kopf ein intensives Nachdenken hervor. Die Schaltprobleme liessen ihm keine Ruhe. So stürzte er sich kurzerhand ins Ueberhemd. Um nachzusehen, ob er vielleicht etwas finden würde. Nach zirka einer halben Stunde ging die Fahrt weiter. Jetzt musste die Mutter ans Steuer. Ich wurde verknuert, in der zweiten Sitzreihe Platz zu nehmen.

Angefahren erden konnte ganz normal. aber bei der Traction wird der erste Gangwechsel kurz nach dem Anfahren fällig. Jetzt musste im ersten Gang auf eine möglichst hohe Geschwindigkeit und für den Mototr noch ertragbare Drehzahl beschleunigt werden. Die Traction besitzt ja keinen Drehzahlmesser. aber eine gute Chauffeuse fährt nach Gehör. Der Wagen sollte jetzt möglichst lange ohne Gas rollen. Jetzt begann der Vater mit dem Schaltvorgang. Auf dem Parkplatz hatte er nämlich folgendes bemerkt: Die Schaltung besitzt zwei Federn. eine, um den Schalthebel nach oben und unten zu drücken. Um über die Neutralstellung zu gelangen ist die zweite Feder zuständig. Welche bei unserem Légère leider Gottes defekt ist. Mit einer Hand hielt der Vater den Ganghebel. Die andere führte er unter das Armaturenbrett. Durch das richtige Bewegen der Feder konnte er den Ganghebel in die Stellung des zweiten Ganges führen. Auch dies hatte er auf dem Parkplatz bemerkt. War das Ganze soweit, konnte wieder Gas gegeben werden und der Rest funktionierte ja noch. Gelang die Prozedur nicht aufs erste Mal musste von Neuem begonnen werden. Denn der Wagen rollte nur eine beschränkte Zeit lang.

Natürlich fuhren wir nicht gerade schnell auf eine Kreuzung zu. Um dann schnell abzubremesen. Sah die Chauffeuse eine rote Ampel vor sich, oder sonst ein Hindernis auf der Strasse so liess si das Fahrzeug möglichst lange im Zweiten rollen. Denn dort ist der Wagen sehr elastisch. Das heisst, es kann in diesem Gang aus niedriger Geschwindigkeit wieder beschleunigt werden. so konnte einiges Anfahren vermieden werden.

Mit etwas Verspätung erreichten wir Widen. Was die Gesellschaft nicht störte. anderntags ging es mit defekter Schaltung im "gewohnt-ungewohnten" Fahrstil nach hause.

Durch die Verschaltungen am Armaturenbrett bei den heutigen Autos wäre so etwas nie möglich gewesen. Mit dem automatischen Getriebe wäre die Heimfahrt vielleicht möglich gewesen.

In der Woche darauf wurde die Schaltung ausgebaut. Zwei neue Federn bestellt und ersetzt. Die Schaltung wurde sodann wieder eingebaut. Der 11BL konnte wieder normal gefahren und sogar wieder geschaltet werden.

Erinnerungen an Citroëntreffen

Mein Gedächtnis erinnert sich aus an zahlreich Citroëntreffen. zu jenen, die mir noch im Kopf herumschwirren werde ich meine Erinnerungen preisgeben. Die richtige Reihenfolge ist mir zwar nicht mehr bekannt. aber das spielt ja keine Rolle.

Der erste Anlass war für mich das Spalierstehen für den angehenden Vizepräsidenten Res Diem. Da mag ich mich noch an die violette Wohnwagenente und an den Parcours, der vom Brautpaar einzeln mit einem ferngesteuerten 2CV abgefahren werden durfte. So auch wie in der Zwischenzeit als Res zum zug kam, ihm die Braut entführt wurde. Die er in Wiesenangängen mit Begleitung aufsuchte. Während dem die anderen gemütlich den Apéro genossen. Wir sassen gerade in einer Schar von Hochzeitsgästen. Mit denen wir diskutierten und plauderten.

Halt, fast hätte ich etwas vergessen. auch an das Foto mag ich mich noch erinnern, das auf der Strecke zum Apéro geschossen wurde. Welches im Oktoberblatt des "Gelben Hsfes" erschien. Von jenem Heft sind bei und noch ein paar Exemplare vorhanden. Der Museumsbesuch kam mir gleich noch in den Sinn.

Der Hochzeitstag von Franz und Annelies ist mir noch halbwegs bekannt. Bei strahlendem Sonnenschein warteten etwa zwanzig Tractions bis das Brautpaar erschien und ein Hupkonzert veranstalten konnten. Die Beiden freuten sich sehr über unser Eintreffen und das zahlreiche Erscheinen. Da sie erst vor kurzem zum CATC steissen, war das Ganze für die Beiden eine wahre Freude und Ueberraschung. Sie bedankten sich bei den Spalierstehenden vielmals. Da der Hochzeitstag ja eine geplante angelegenheit ist, fiel es ihnen schwer, uns Eingetroffenen kurzerhand im nächsten Restaurant ein Zvieri zu spendieren.

Bei herbstlichem sonnenschein genoss ich das erste Citroëntreffen im Wägital. Für uns Kinder war eine Sonntagsschule organisiert. Währendem die Männer an der GV waren. Bei der ich nach der Sonntagsschule noch kurz reinschaute. Mit den Söhnen von Trudi und Jürg Deller kam ich ebenfalls noch kurz ins Gespräch. Nebenbei schaute ich ganz interessiert alle Tractions an und staunte nur darüber, dass es noch so viele alte autos gibt. Die älter sind, als ich.

Ein paar Jahre später wurde ein Treffen am Klöntalersee organisiert. statt im Restaurant zu essen, wurden im Freien Würste grilliert. Wo das Wetter auch mitspielte.

An das zehnjährige Jubiläum des CATC in Winterthur mag ich mich auch noch erinnern. Denn das Treffen war international, daran nehmen selbstverständlich ausländische Tractionisten teil. Darunter eine Menge Belgier. einer der Franzosen konnte so gut Deutsch, dass wir uns mit ihm in dialektform unterhalten konnten. Beim Technorama in Winterthur wurden ebenfalls ein paar spezielle Citroëns ausgestellt. Das Technorama wurde von teils Festbesuchern auch besichtigt. Da ich am Sonntag den 14. Geburtstag feiern konnte, bekam ich vom Club ein Citroënanhänger. Die Stadtrundfahrt, an der die Tractions freie Fahrt hatten, der Galaabend, sowie die Dampfzugfahrt von Bauma nach Hinwil mit Wettbewerb sind mir nocht in bester Erinnerung. So auch der Wiesenbrand, den die Loks durch den Rauchausstoss und die grosse Wärme verursachten. Der vom Zugpersonal mit Wasser aus dem Dampfkessel gelöscht werden konnte.

Wie Ihr vielleicht gemerkt habt, mag ich mich meistens an das Wetter erinnern. So zeigte sich das Wetter beim Zusammenkommen in Jonschwil von der freundlichen Seite. An den Wettbewerb mag ich mich ebenfalls erinnern. Leider konnte ich daran nicht teilnehmen, da für mich der Fussmarsch zu lang und anstrengend gewesen wäre.

Bei bewölktem aber trockenem Wetter fand das Zusammentreffen der Tractions in Rapperswil statt. Da ich, wie gewohnt, nicht lange wege unter die Füsse nehmen darf, blieb für mich die GV, an der ich mit meinem Vater teilnahm. An dieser Generalversammlung wurde folgender Beschluss gefasst. Nämlich die Gv einzeln, also nicht mehr an Treffen abzuhalten. Damit jene wirklich nur noch für das Zusammenkommen da sind.

Die sonne schien dafür beim Treffen von Gais ohne Zurückhaltung. Bei diesem Zusammenkommen erlebte ich einen Rekord. Noch nie trafen so viele Tractions ein. Es waren zirka dreissig Stück. An der Generalversammlung wurde der Beitritt zum Dachverband beschlossen.

Mich hätte es wunder genommen, wieviel Stück von welchem Modell und dessen Ausführung im Club dabei sind. Doch leider wurde davon nichts bekanntgegeben. Zu jener Zeit wurde man wie anfang dieses Jahres in den Mitteilungen dazu aufgefordert diw hintere Umschlagseite auszufüllen, in welcherangaben zur Person und Fahrzeug eingetragen werden mussten. (Anmerkung der Redaktion: im Jubiläumsheft 1996, Seite 28, ist eine Aufstellung der verschiedenen Typen und deren prozentualer Anteil im CTAC, abgedruckt.)

Am morgen hielt sich das Wetter noch einigermaßen. Aber schnell begann es den ganzen Tag in Strömen zu regnen. So präsentierte sich das Wetter im Heu bei Appenzell. Die Tractions wurden förmlich eingeweicht. Dies war aber das einzige Mal, wo Regen statt Sonne herrschte, wo wir an einem Treffen teilgenommen haben.

Dafür wurden die TractionistInnen mit einem reichhaltigen Menu, das sehr mundete, etwas entschädigt. Am Nachmittag war die Besichtigung eines mechanischen Musikmuseums angesagt. Das sind so meine Erinnerungen an diesen Tag.

Bei strahlendem Sonnenschein trafen sich in Hallau wie immer zirka zwanzig Fahrzeuge. Darunter ein Tréfle. Nach dem Zusammentreffen gab es eine Besichtigung mit Weindegustation. Der Weinbauer richtete einige Worte an uns Tractionisten. Der alte Mann mit dem Rosstab und der Säge ist mir auch noch in Erinnerung. Mit diesen zwei Gegenständen hat er musiziert. Wo sich jung und alt etwas versuchten. sonst sind mir von diesem herrlichen zusammentreffen keine Erinnerungen mehr geblieben.

Am letzten Treffen, am 17. Mai 1992, an dem wir teilgenommen haben, gings ins Oesterreichische zur Schattenburg. Dort gab es zum Mittagessen ein riesiges Schattenburgschnitzel. An unserem Tisch nahm eine Familie aus Graubünden platz. Die sich noch in rätoromanischer Sprache unterhielt.

Mit diesem Textanfang bin ich mitten in das Zusammenkommen hineingeplatzt. Also zurück zum Eintreffen. Dies fand bei einer Garage statt, wo alte Autos und andere Gegenstände zu sehen waren. Bei den Oldtimern war vom VW-Käfer mit geteilter Heckscheibe und Skis bis zum Tatra fast alles vertreten. Der Tatra wird in der Tschechoslowakei hergestellt. Ebenso produziert er auch Lastwagen von der es in der Schweiz seit diesem Jahr sogar Vertragswerkstätten gibt. Eben einen Holzvergaser gab es zu bestaunen.

Auf einer Nebenstrasse ging es dann bei gutem Wetter über die Grenze. Das Treffen wurde von Aladar von Vladoar organisiert.

Viele Grüsse
der Tractionfan
Hansruedi Zwingli

Romy Raveglia stellt in St. Moritz aus

KUNSTHALLE
GALLARIA CB
081 833 67 75

ST MORITZ

EINLADUNG ZUR AUSSTELLUNG



ROMY RAVEGLIA 28.11.- 22.1.97

OFFEN DI 14.30-18.30 MI-DO 10.30-18.30 FR 10.30-14.30

Zitronenherbst und Triebhaftigkeit von Udo Kenkel

Der nichtinformierte Leser schüttelt beim Lesen dieser Ueberschrift verständlicherweise den Kopf und blättert weiter. Citroenisten hingegen heben denselben und ein vertäumtes Strahlen erhellt das der Jahreszeit entsprechend verfinsterte Gesicht.

Nebel, Hochnebel oder dicke Wolken verdecken den Himmel. Alles ist grau in grau. Nicht so am Sonntag den 03. November 1996. Einer der letzten wirklich schönen Herbsttage kündigt sich mit hellen, wärmenden Sonnenstrahlen an. Die Aussentemperaturanzeige (nicht am Traction, sondern die am Wohnzimmerfenster) zeigt frische 10 Grad plus an. Dennoch steigt es, wie sich im Verlaufe des Tages zeigt, auf satte 17 Grad. Für mich gibt es nur eins: raus, raus aus den vier Wänden. Zu Fuss ? Eher nein. Das hat nichts mit meiner Faultheit zu tun. Aber andere Kräfte in mir sind stärker und bezwingen den Wandertrieb. Das Zauberwort heisst: Tractionfahren.

Die inneren Reizimpulse arten in Triebhaftigkeit aus. Zielstrebig in die Garage und als ob Etienne den selben Drang nach Auslauf hat, springt er nach dem Fluten des Vergasers beim ersten Zündfunken an. Einigkeit bei beiden. Der Wille diesen schönen Tag gemeinsam zu geniessen. Das Auto vollgestopft mit Ausflugshungrigen Mitfahrern und ab geht die Fuhre.

Von Belp über Worb und Enggistein Richtung Hasle nach Burgdorf. Hier kommt uns ein auf Schweizer Strassen eher seltener Familiale entgegen. (Das gesehene Fahrzeug ist selten, nicht der Typ Familiale) Gruss an den Fahrer. Wir haben uns erkannt.

Schon unterwegs bemerke ich, dass sich die Mitbürger des schönen Wetter's erfreuen und wie erwähnt, sich die Ausdrucksfreude entsprechend verbreitet. Wer kennt dies nicht: Nebel, grau und diesig; die Mundwinkel hängen. Sonne, blauer Himmel und etwas wärmere Temperaturen; aufgestellte und fröhliche Mitmenschen. Fazit: der Mensch ist ein gemütsabhängiges Wesen.

Unsere Fahrt geht über Kirchberg, Ersigen und Seeberg bis Kleindietwil. Hier war unser erster Halt. im Garten des Restaurants, Ihr lhabt richtig gelesen, draussen, an der Sonne, entsprang der nächste Trieb aus mir. Meine Lüste schrien nach Vermicelle, Merenge, Glace und Rahm von glücklichen Emmentaler Kühen. Ich habe sie bekommen. Und sie war- und tat mir gut. Zufrieden, die Mundwinkel leckend, strahlte ich meine Umwelt an. Da war er wieder, dieser unheilbare Tractiontrieb. Ueber Huttwil, Affoltern (Schaukäserei) ging es auf die Lueg (Höhe 887 meter) Am Denkmal genossen wir eine einmalige Fernsicht über die ganze Alpenkette. Das ist immer wieder ein faszinierendes, eindruckliches Naturereignis, Schneeberge, Voralpentäler und im Vordergrund die hügelige Landschaft des Emmentals. Ueber Heimiswil, Lyssach, Hindelbank, Schönbühl ging unser Reisli zurück nach Belp.

Szenenwechsel:

Am 16. November 1996 hatte der Vorstand des CTAC in Benken zu seiner jährlichen Vorstandssitzung eingeladen. In einer gemütlichen Trotte wurden die Geschäfte für das abgelaufene Jahr besprochen und die für die neue Saison geplant und festgelegt. Familie Eberle gebührt für den Aufwand und die Arbeit mit der Verköstigung gewaltiger Dank. Ein Vorstandsmitglied kam mit der Traction.

Und das war es wieder. In mir brach es trotz der Kälte wieder hervor. Dieser innere, nicht zu bremsende und beherrschende Trieb Der Trieb, Traction zu fahren. Meine bessere Hälfte, Katrin, war gar nicht so begeistert. Sechs Grad Temperatur und ein grau verhangener Himmel am folgenden Sonntagmorgen, animieren sie nicht sonderlich um in eine Traction ohne Heizung zu steigen. Aber sie kennt Udo. Es gibt kein Pardon. Härte zeigen, und Freude entwickeln. Das sind Argumente.

Unser Ziel war der Berner Jura. Von Belp, von wo denn sonst ? , über Bern, Zollikofen, die alte Schüpfenstrasse entlang. Unser Blick in Schüpfen ging nach rechts, jawohl - alle Enten standen in Reih und Glied vor dem Haus von Vreni und Erwin Oberli. Beruhigend zu wissen, dass andere auch Fieber haben.

Lyss, Worben und Biel wurden von grauen Nebelschleiern umklammert. Dasselbe machte ich mit dem Steuerrad. Die Wärme kam von innen. Durch die Taubenlochschlucht über Péry, La Heutte und Sonceboz, den Cole de Pierre Pertuis (827 meter) hinauf. Auch hier wieder interessant, dass mit gut eingestellter Zündung, beim Verstellen auf Vorzündung, einige Km/h mehr herausgeholt werden können.

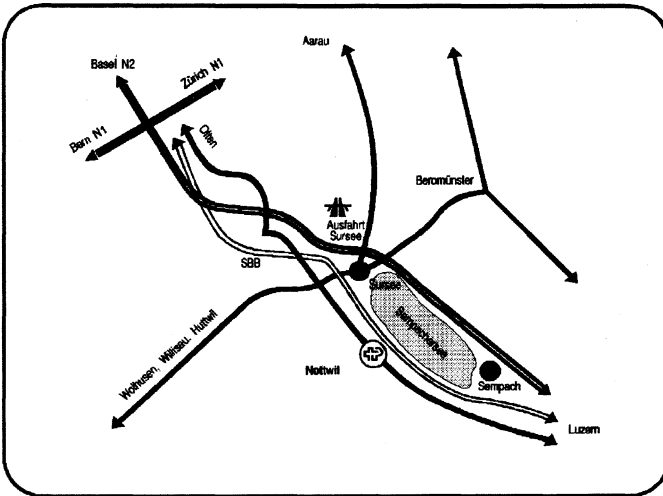
Von Tavannes bis Tramelan (dem Heimatort von Katrin) und unserem Ziel, war es nur noch ein Katzensprung. Tramelan liegt auf 917 Meter Höhe. Ihr werdet es nicht glauben, aber beim Dorfeingang: strahlend blauer Himmel. Ein Wetterchen, wie im Bilderbuch.

Hier sitze ich nun, von der Sonne angestrahlt, und es fließt mir aus der Feder. Die Sätze und Wörter, die Zeilen und Ideen bilden ein Ganzes. Und da, ganz aus dem Innern, bricht es wieder heraus. Der Trieb, die Sucht und das Verlangen, Traction zu fahren. Es ist also Zeit für die Heimreise. Es wird eine Nachtfahrt über Biel, Studen und Münchenbuchsee bis Belp. Da der Himmel klar und ohne störende Einflüsse ist, können wir diese Fahrt bis Belp voll auskosten. Für die kommende Woche wurde Schneefall gemeldet. Die Traction also in die Garage. Für andere Tractionisten heisst es: mit der Traction in den Schnee. Aber das ist eine andere Geschichte.

Für mich ist es das Ende eines Zitronenherbstes und unterdrücken des Fahrtriebes. Ich lindere diese unerträgliche Situation damit, dass ich des öfteren in die Garage gehe und diverse, kleinere Arbeiten verrichte. Dies geht so lang gut, bis es wieder von innen herausbricht, dieses unwiderstehliche Verlangen nach.....

Mit tractionistischen Grüßen

Udo Kenkel



Einladung

zur ordentlichen Generalversammlung des
Citröen Traction Avant Club

im Schweizer Paraplegiker-Zentrum Nottwil

Sonntag 19. Januar 1997, 10.30 Uhr

Apéro ab 09.45
Mittagessen 12.15 Uhr



Hans - Georg Koch
Breiten

6022 Grosswangen

Traktandenliste

für die ordentliche Generalversammlung vom 19. Januar 1997 um 10³⁰ in Nottwil LU

- Begrüssung
- Wahl der Stimmenzähler
- Jahresbericht
- Genehmigung des Protokolls der GV vom 21. Januar 1996 in Näfels GL
- Schlussbericht des Jubiläumstreffens 20 Jahre CTAC
- Kassabericht
- Revisorenbericht
- Budget 97
 - Festsetzung des Jahresbeitrages (Antrag des Vorstandes: Fr. 70.-)
- Dachverband Infos
- Wahlen:
 - Rücktritte: Region Ost: Aladar Vladar, James Liebmann
Redaktor: Andreas Rutishauser
- Treffendaten 97
 - 27. April
 - 22. Juni
 - 30./31. August
 - 5. Oktober
 - weitere Anlässe: Ausfahrt in die Champagne 29.Mai bis 1. Juni.
 - GV 1998
- Dienstleistungen des Clubs
- Verschiedenes (CTAC im Internet)
- Umfrage
- Abschluss der GV

Der Präsident



Daniel Eberli



Anmeldetalon:

Einsenden bis 10. Januar 1997

Name:

Vorname:

- ich nehme an der GV in Nottwil teil.
- ich entschuldige mich für mein Fernbleiben

Mittagessen:

Tagesmenu: Erwachsene Fr. 27.- (Anzahl)
Kinder (bis 12 J.) Fr. 12.- (Anzahl)

Das Mittagessen wird nur gegen Bon abgegeben. Diese können vor der GV bezogen werden.
Leider ist das Schwimmbad nicht verfügbar.



Frick Traction Avant AG

Bergwerkstr. 39 8810 Horgen T/F 01-725 90 45

- **Synchronkörperfedern**, oelpumpendruckfedern, ventilfedern, kupplungsdruckplattenfedern für 7CV, 11CV, 15/6. **Alle druckfedern mit 20 Jahre bruchgarantie!** Unsachgemässe behandlung und normale abnutzung ausgeschlossen.
- Kupplungsdruckplatten und drucklager revidieren.
- **Pilote felgen** 165-400, 185-400. Normale und belgische felgen, sowie radkappen, radkappenschrauben, radkappenhalter.
- **Reparaturhandbücher**, ersatzteilkataloge, betriebsanleitungen für 7 und 11CV, 15/6, 15/6H auf deutsch und französisch.
- **Diverse Citroënprospekte**, Traction, HY und ältere modelle, teilweise schweizerausgaben.
- **Castrol oldtimer motoroel** 20W/50 in der schönen 2liter kanne. Passt ideal in die halterung unter der linken motorhaube jeder Traction.
- **Diebstahlsicherung**, schalthelbelschloss Robri.
- **Vergaser- und benzinpumpenflansche** planen **ohne materialabnahme**. Denn je dünner die flansche sind, umso eher verziehen sie sich. Verzogene oelrücklaufhalbschalen an der kurbelwelle planen **ohne materialabnahme** und original innendurchmesser (oder kurbelwelle spezifisch) herstellen.
- **Vergaser** ausgeschlagene drosselklappenwellen reparieren.
- **Zündverteiler** revidieren und auf der **verteilerprüfbank** fliehkraft- u. vacuumverstellung prüfen/einstellen.
- **Vacuumdosen revidieren** für alle Citroënzündverteiler und die meisten fremdmarken.
- **Bremstrommeln** statisch auswuchten. Statische unwucht bis 80 gr. sind leider keine seltenheit. Alle Tractionräder und DS-räder (zentralverschlusschraube) statisch und dynamisch auswuchten.
- **Anlasser** und **dynamos** revidieren. Defekte anker (wenn möglich) reparieren. Dynamoanker neu wickeln.
- **Gewichtsverteilung** vorder-/hinterachse sowie achsparallelität vorder-/hinterachse einstellen. **Spur- und sturzfehler** hinterachse korrigieren.

Abgaswartung - Reparaturen - Revisionen - Restaurationen - Ersatzteile

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 200.— pro Seite, Fr. 100.-- pro 1/2 Seite. Farbinserate Fr. 150.-- pro Seite plus Aufpreis für Farbdruck. 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 Pins 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*

zu verkaufen:

Citroën ID19 Break, Rundauge

Jahrgang 1967, neuer Lack lindgrün/beige

135'000 km, total resauriert

schönes und gepflegtes Fahrzeug

Deutscher Brief

Preis 140'000 ÖS oder 20'000 DM

Wolfgang Mötsch, Schloss Walchen 3, A-4870 Vöcklmarkt, Oesterreich

Tel. G.: +43/7682/2542

Fax.: +43/7682/6785

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 200.— pro Seite, Fr. 100.-- pro $\frac{1}{2}$ Seite. Farbinserate Fr. 150.-- pro Seite plus Aufpreis für Farbdruck. 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 Pins 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*

zu verkaufen:

Citroën ID19 Break, Rundauge

Jahrgang 1967, neuer Lack lindgrün/beige

135'000 km, total resauriert

schönes und gepflegtes Fahrzeug

Deutscher Brief

Preis 140'000 ÖS oder 20'000 DM

Wolfgang Mötsch, Schloss Walchen 3, A-4870 Vöcklmarkt, Oesterreich

Tel. G.: +43/7682/2542

Fax.: +43/7682/6785

Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

zu verkaufen:

Citroën Traction Avant Light 15

Englische Version des 11 Légère
Jahrgang 1954, Koffermodell, rechtsgesteuert
bordeauxrot
Fahrbereit, Motor total revidiert
vollständig rostfrei (kommt aus Südafrika)

Wegen Zeitmangel zu verkaufen
Preis Verhandlungssache

Andreas Bosshard, 5082 Kaisten
Tel.: 062/874 14 17

Zu verkaufen:

Citroën 11 BL

Jahrgang 1937
Cabriolet
Preis auf Anfrage

Zu verkaufen:

Citroën 11 BL

Jahrgang 1951
– Motor neu revidiert.
Kupplung, Kühler, Bremsen, Polster und Teppiche, alles neu
– Türverkleidungen, Interieur, Montage, div. Chromteile noch nicht ganz fertig
– Elektrische Anlage neu verkabeln
Preis ca. Fr. 15 000.–

Schorta Albi
Spechtweg 5
4552 Derendingen
Tel. 032 682 32 83 oder 032 373 52 24

Citroen 11 BN, Jahrgang 1951

Das Fahrzeug wurde 1984 total restauriert wobei folgende Arbeiten durchgeführt wurden und entsprechende Belege, Fotos und Quittungen vorhanden sind:

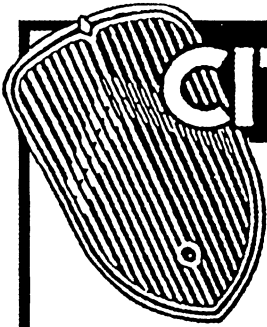
Komplette Demontage, Motorrevision, Spenglerarbeiten, Neue Grundierung und Lack innen und aussen inkl. Motorraum, Neue originale Innenausstattung durch professionellen Sattler. Alle Chrom- Gummiteile und viele andere Teile wurden neu ersetzt.

Für sämtliche Arbeiten sind die Originalbelege vorhanden. Die gesamten Restaurationskosten beliefen sich auf über CHF. 50'000.-- Sämtliche Belege, Quittungen und Belege sind vorhanden.



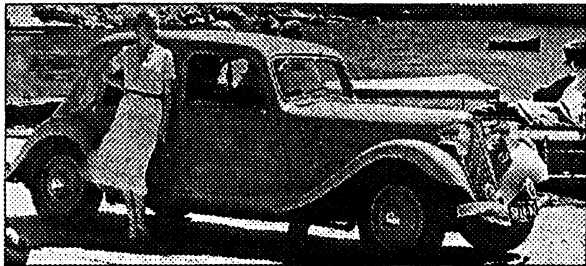
Der Verkaufspreis ab Motorfahrzeugkontrolle beträgt inklusive kompletter Dokumentation, Fotos und Ersatzteile CHF 29'000.--

**Anfragen an: Werner Kindle, Schloss-Strasse 26, FL-9490 Vaduz
Tel: 075 / 232 11 27 Privat oder 075 / 235 34 53 Geschäft**



CITROËNISTES

- Revisionen und Reparaturen
 - Motoren
 - Getrieben
 - Kupplungen
 - Elektrik usw.
- Service
- Totalrestauration
- Grosses Ersatzteillager
- Eigene Fabrikation
 - 4-Gang Getriebe
 - Lamellenkupplungen
 - Differentialverstärkungen



CHRISTIAN HEUSSI

Traktion



Avant



Badstrasse 57
8867 Niederurnen

Telefon und Fax 055 610 35 70
Natel 077 93 20 16



Paul Högl
Jahnstr. 15
A 6020 INNSBRUCK

tel: 0043
(0)512
56 82 78

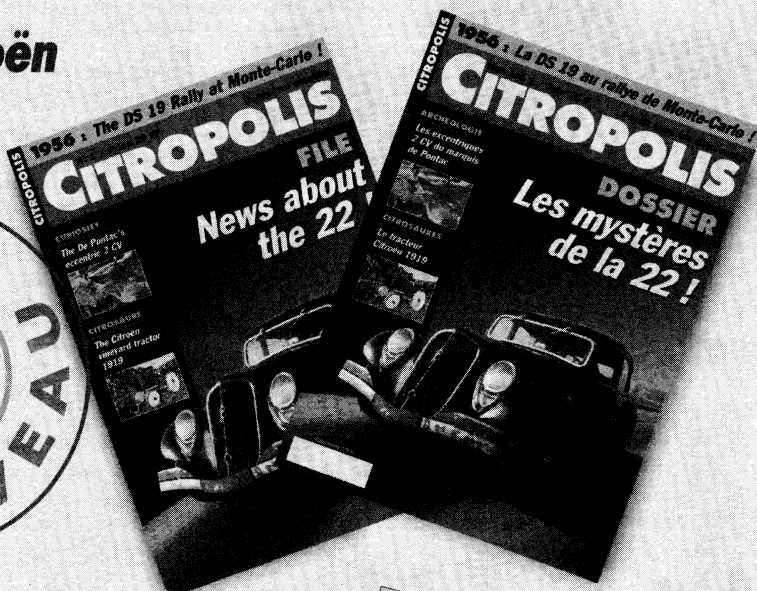
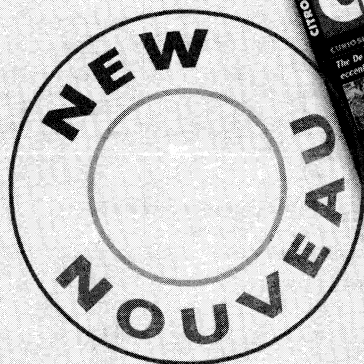
zu verkaufen:

Citroën HY 1600 Camper
Baujahr 1979/80
116'000 km
Campingausbau, Gas, 12V, 220V
Zustand: sosolala (genaueres bei der Redaktion)
Preis: ATS 75'000
wie abgezeichnet, aber ohne Claudia

CITROPOLIS

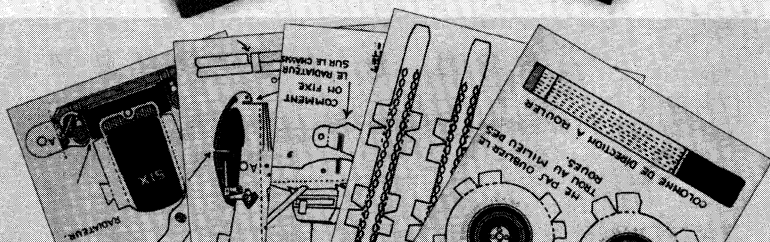
Une nouvelle revue sur Citroën !

A new Citroën magazine !



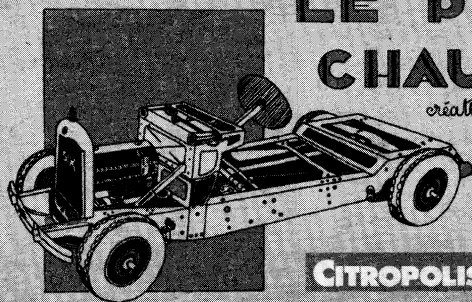
Pour recevoir **Citropolis** chez vous, abonnez-vous dès aujourd'hui !

To receive **Citropolis** at home, subscribe now !



LE PETIT CHAUFFEUR

création *Garcin Jo*



CITROPOLIS

CECI PERMET DE CONSTRUIRE
UNE AUTOMOBILE EN
ASSEMBLANT LES PIÈCES
SANS AUCUN COLLAGE.

En cadeau de bienvenue, vous recevrez ce superbe découpage d'un châssis C 6, réédition soignée de celui qui, en 1930, enchantait les jeunes citroënistes.

As a welcoming present, we will offer you a superb cutout model of a C 6 chassis, which has been re-edited from the original 1930's template, which enchanted young Citroënists of the time.

Chers amis(es) citroënistes,

Depuis l'arrêt de *Citroën-Revue*, il nous fallait à nouveau un magazine bien à nous, citroënistes, c'est pourquoi, avec quelques "anciens" de mon équipe, j'ai décidé de fonder *Citropolis*, le magazine de notre passion. Le n° 1 paraîtra le 30 novembre 1996 dans tous les kiosques en France pour deux mois.

Citropolis est une revue entièrement consacrée aux Citroën, anciennes ou modernes, de tourisme ou utilitaires. Naturellement, nous évoquerons bien d'autres sujets : le fondateur, les prototypes, la publicité, la technique, la compétition, les catalogues, les clubs, les livres, les jouets, la restauration et une foultitude d'autres choses passionnantes.

Citropolis, bimestriel pendant deux numéros, deviendra mensuel à partir du numéro 3 en deux éditions différentes : une en français et une en anglais. Il vous suffit de préciser la langue de votre choix sur le bon d'abonnement. Le n° 2 paraîtra pour Rétromobile où nous seront présents.

Pourquoi s'abonner ?

D'abord parce que c'est la meilleure façon de nous soutenir mais vous économiserez aussi le prix de deux numéros par an, vous recevrez le découpage C 6 en cadeau et vous lirez *Citropolis* avant tout le monde. Économie et priorité !

Devenez bienfaiteur

Pour aider la revue à démarrer, vous pouvez opter pour un abonnement de soutien passion d'un ou deux ans. En tant que bienfaiteur, vous bénéficierez alors d'une réduction de 10 % sur le prix de tous objets de la *Boutique Citropolis* (mais 5 % sur les livres du fait de la Loi).

Devenez sponsor

Pour aider à la diffusion de *Citropolis*, prenez un abonnement double dit de sponsoring, vous recevrez alors deux exemplaires à chaque envoi. Le second exemplaire, vous pourrez l'offrir, le mettre dans votre salle d'attente, le prêter à vos amis du club, etc. Vous pouvez aussi demander à recevoir les deux versions, française et anglaise, pour enrichir votre collection.

N'attendez pas mes amis(es), nous allons vivre une aventure exaltante, alors abonnez-vous dès aujourd'hui pour supporter la revue de votre passion.
Citroënement vôtre.

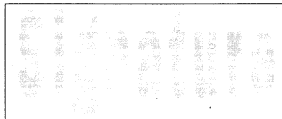
Fabien Sabatès
Rédacteur en chef



B O N D ' A B O N N E M E N T

Oui, je m'abonne à *Citropolis*

Nom :
 Prénom :
 Adresse :
 Code postal : Ville :
 Pays :
 Date :



Je m'abonne :

France hors France

A partir du numéro :

Édition :

français anglais français et anglais

Type d'abonnement :

classique bienfaiteur sponsor

Tarif d'abonnement France/Subscription price for France

Prix abonnement France/Subscription price for France

- 1 an/1 year : 252 FF (au lieu de 308 FF, soit 2 numéros gratuits)
- 2 ans/2 years : 476 FF (au lieu de 614 FF, soit 5 numéros gratuits)

Abonnement bienfaiteur France

- 1 an/1 year : 300 FF 2 ans/2 years : 550 FF

Abonnement parrainage France (2 exemplaires)

- 1 an/1 year : 450 FF 2 ans/2 years : 900 FF

Tarif d'abonnement hors France/Overseas prices

- Zone postale 1 (CEE + Suisse et Autriche)/ Zone 1 (EEC + Switzerland and Austria)
- 1 an/1 year : 310 FF 2 ans/2 years : 600 FF

Zone postale 2 (tous les autres pays)/ Zone 2 (all other countries)

- 1 an/1 year : 400 FF 2 ans/2 years : 750 FF

Abonnement bienfaiteur/

- Support subscription all countries except France
- 1 an/1 year : 450 FF 2 ans/2 years : 850 FF

Abonnement sponsor (2 exemplaires)/

- Sponsoring subscription (2 copies) all countries except France
- 1 an/1 year : 600 FF 2 ans/2 years : 1 100 FF

Mode de règlement/Payment

France

- chèque bancaire ou postal
- mandat postal
- carte bancaire (dans ce dernier cas, vous pouvez faxer ce bon de commande au : 01 60 67 71 83).

Étranger/Overseas

- Eurochèque libellé en francs français/ Eurocheque in french francs to Citropolis
- mandat international/ postal order
- carte bancaire/credit card (in this case, you can fax us this form on : + 33 - 1 60 67 71 83)

Carte expirant à fin/expiry date:

N° :



Comment vous abonner à Citropolis.../How to subscribe to Citropolis...

1. Remplissez le bulletin d'abonnement et découpez-le suivant les pointillés (photocopie acceptée)/Put the form in an envelope with your payment (Eurocheques only or credit cards numbers) made out to Citropolis.
2. Glissez votre bulletin dans une enveloppe avec votre chèque libellé à l'ordre de Citropolis/ Send it by first class post. You will receive your first issue very soon.
3. Mettez un timbre ou tarif en vigueur et expédiez votre abonnement à Citropolis BP22 - 77650 Longueville, France. Vous recevrez votre premier numéro rapidement/Send it by first class post. You will receive your first issue very soon.

En application de l'article L 27 du 06/01/1978, les informations demandées dans votre bon de commande sont nécessaires au traitement de ladite commande. Vous pouvez accéder aux informations et procéder aux rectifications nécessaires.

LE RICOCHET oder wenn die Luft langsam bleihaltig wird!!

Einige Randbemerkungen zum bleifreien Artikel von Udo Kenkel im CTAC-Bulletin 4/96

Lieber Udo,

Katalysator oder bleifrei-Zylinderkopf

Wenn ich Dich richtig verstanden habe, gilt nicht entweder Zylinderkopf umrüsten oder Katalysator einbauen. Bei der Verwendung von bleifreiem Benzin ist der Einbau von gehärteten Ventilsitzen und ebenso harten Ventilen unabdingbar. Wie Du richtig sagst, geht damit meist auch das Auswechseln der Ventillführungen einher, weil die alten etwas ausgelatscht sind. Diese ganze Prozedur kostet etwa 1'200.– Fr. Der Umbau des Zylinderkopfes auf „bleifrei“ ist für den Einbau eines (geregelten oder ungeregelten) Katalysators in jedem Fall Voraussetzung, denn man kann den Kat nicht mit Bleibenzin oder mit Benzin-Additiv betreiben, er würde innert kürzester Zeit durch das Blei funktionslos gemacht, da sich das Blei auf der Cadmiumbeschichtung des Katalysator-Keramikkörpers abgelagert und die Katalytische Wirkung des Cadmiums verunmöglicht. Im Katalysator werden die reaktiven noch nicht vollständig oxydierten Bestandteile der Abgase noch vollständig afroxydiert z.B. giftiges CO (Kohlenstoffmonoxyd) wird zu harmlosem CO₂ oder unvollständig verbrannte Kohlenwasserstoffe werden definitiv oxydiert. Allerdings ist auch der Katalysator seinerseits nicht über alle Umweltschäden erhaben, da sich durch die Abnutzung langsam hochgiftiges Cadmium herauslöst, speziell wenn der Kat mechanisch beschädigt ist (Steinschläge usw.) und die Strassenränder werden mit einem neuen Schwermetall vergiftet, nachdem es jetzt endlich gelungen ist, das Blei aus dem Verkehr zu ziehen.

Nebenbei gesagt, Bleivergiftungen äussern sich durch einen schleichenden Beginn mit Müdigkeit, Appetitlosigkeit, Magendruck sowie Kopf- und Gliederschmerzen. Die Haut sieht oft blass und fahl aus, sog. „Bleikolorit“. Am Zahnfleischrand kann eine graurote Verfärbung auftreten, der sog. „Bleisaum“. Eine Zufuhr von 1 mg pro Tag führt auf Dauer zu Vergiftungserscheinungen. Die Bleikonzentration im Blut kann bis auf das zehnfache der Norm ansteigen. Es kommt zu Mangel an rotem Blutfarbstoff (Hämoglobin). Tetrableiaethyl, welches als Antiklopfmittel in Treibstoffen eingesetzt wird ist gut fettlöslich, und wird auch über die Haut aufgenommen! Vorsicht beim Waschen von Fahrzeugteilen in Bleibenzin! Blei wird aber hauptsächlich durch Einatmen von bleihaltigem Staub aufgenommen (vom Strassenrand). 40-50 % der eingeatmeten Menge gehen in den Körper über. 90 % des aufgenommenen Bleis wird in den Knochen abgelagert und wird von dort über Jahre wieder ausgeschieden, 75 % über die Nieren.

Auch Cadmium wird vorwiegend eingeatmet und davon werden ca 50 % in den Körper aufgenommen. Cadmium reichert sich vor allem in den Nieren an. Bei Rauchern, die durch das Rauchen regelmässig Cadmium inhalieren findet man immer erhöhte Cadmiumkonzentrationen in den Nieren. Bei langsam eintretenden Cadmiumvergiftungen stehen darum auch Nierenfunktionsstörungen (Proteinurie) im Vordergrund. Diese werden oft erst (zu) spät diagnostiziert.

Nicht ganz verstanden habe ich Deine Darstellung des Zusammenhangs zwischen Oktanzahl des Benzins (95 oder 98) und dem Ventilspiel. Das Ventilspiel beträgt 0,20 mm am Einlassventil und 0,25 mm am Auspuffventil in kaltem Zustand, bei warmen Motor jeweils 0,05 mm weniger. Du sagst richtig, dass die Ventile kaputt gehen, wenn das Ventilspiel zu klein wird (durch die dauernde Abnutzung der Ventilsitze). Die Abnutzung ist aber nicht abhängig von der Oktanzahl des Benzins, sondern vom Gehalt an Bleiäthyl im Benzin. Wenn

der Bleibelag auf den Ventilsitzen zu knapp ausfällt, nutzen sich die Ventile schneller ab, folglich muss mehr Additiv ins Benzin geschüttet werden.

Die Oktanzahl (OZ) hingegen beschreibt, wieviele % des Benzins theoretisch aus Oktan bestehen. Der chemische Name Oktan C_8H_{18} entspricht dem Reinbenzin, das wir wie einst Carl Benz (nach dem es benannt wurde) in der Apotheke kaufen können.

In einem Prüfmotor werden die Klopf Eigenschaften eines Benzins gegen eine Mischung aus Isooktan (besonders klopfest) und n-Heptan (besonders klopfreudig) getestet. Ein Benzin besitzt die Oktanzahl 90, wenn es sich im Prüfmotor gleich verhält wie der Referenztreibstoff aus 90 Vol% Isooktan und 10 Vol% n-Heptan.

Damit die Kosten der Raffinierung aus Erdöl nicht ins Unermessliche steigen, ist das Benzin für Verbrennungsmotoren nicht vollständig rein, es enthält auch noch längere und kürzere aliphatische Kohlenwasserstoffe sowie zyklische Verbindungen wie z. B. Benzol oder Naphtalin. Je unreiner das Benzin ist, desto eher beginnt es sich selbst zu entzünden, weil es leicht entzündliche Verunreinigungen enthält. Das heisst der Motor beginnt bei hoher Tourenzahl zu klopfen, da sich das Benzin-Luftgemisch schon während des Verdichtungsvorgangs selbst entzündet.

Mit der Zugabe von Bleiäthyl und anderen Zusatzstoffen hat man auch die Klopf Eigenschaften des Benzins verbessern können, das war billiger als die Methoden der Raffinerien umzustellen.

Bleibenzin ist erst Mitte der Fünfzigerjahre auf den Markt gekommen, als Mercedes die ersten Wagen mit hochverdichteten Motoren baute (10:1), welche extrem klopfestes Benzin brauchten. Bei unserer Traction spielt das überhaupt keine Rolle, da die Verdichtung nur 6,5:1 beträgt. In diesem Bereich ist Klopfen des Motors äusserst selten, es sei denn, der Zündzeitpunkt sei unverhältnismässig früh eingestellt.

Im Übrigen würde der Tractionmotor auch mit anderen Treibstoffen als Benzin fahren, man kann es auch mit Aethylalkohol z. B. 50% Vodka versuchen. Die Leistung lässt allerdings etwas zu wünschen übrig. Die Verwendung von Benzin mit höherer Oktanzahl bringt ausser Kosten keinerlei Vorteile und wirkt sich auch nicht nachteilig aus. In verschiedenen Ländern wird Benzin mit wirklich niedriger Oktanzahl (OZ) verkauft, aber das macht der Traction eigentlich nichts. In Libanon hat Normalbenzin nur 75 OZ, in Polen nur 78 OZ und in Israel nur 83 OZ.

Die Oktanzahl des Benzins hat in diesem Zusammenhang keinen Einfluss auf das Ventilspiel. Der Gehalt an Bleiäthyl im Benzin hingegen verhindert die Abnutzung der Ventilsitze. Bleiäthyl erhöht die Oktanzahl wenn es dem Benzin zugesetzt wird, in der Schweiz haben aber alle Bleibenzine aus gesetzlichen Gründen den gleichen Anteil an Bleiäthyl obwohl sie eine unterschiedliche Oktanzahl aufweisen. Benzin mit höherer Oktanzahl zu tanken nützt daher für die Abnutzung der Ventile gar nichts, es kostet nur mehr. Hingegen nützt es etwas zum Bleifreibenzin eine höhere Konzentration Additiv als vorgeschrieben hinzuzufügen. Dies schützt die Ventilsitze, kostet aber etwas mehr.

Wie auch immer, etwas machen wir sicher falsch. Meiner Meinung nach ist es sicher billiger, bis zur nächsten Zylinderkopfrevision (ca. alle 50'000 km) Bleibenzin zu kaufen, solange es dies noch gibt oder dann ein Additiv zum bleifreien Benzin zuzugeben als den Zylinderkopf auf Bleifrei umzurüsten und ev. sogar einen Kat einzubauen. Und wenn es dann soweit ist, kann ich mir das ganze nochmals durch den Kopf gehen lassen. Es empfiehlt sich aber auf jeden Fall, das Ventilspiel regelmässig zu kontrollieren (alle 10'000 km gemäss Bedienungsanleitung). Dies ist auch für den Laien keine Hexerei und verhindert verlässlich einen Zylinderkopfschaden aber darüber vielleicht ein anderes Mal!

Lieber Udo, damit sende ich Dir die ultimativen tractionellen Grüsse

Hans Georg

Die rätselhafte Fettpresse aufgewärmt aus CTAC-Mitteilungen 4/85, von Daniel Eberli

DIE RÄTSELHAFTE FETTPRESSE

Ich betrachte mich im Allgemeinen nicht als übermässig dumm, (auch wenn es hin und wieder Tage gibt, an denen ich mir nachdrücklich das Gegenteil beweise). Es ist mir klar, warum ein Auto fährt und warum und wie ein Flugzeug fliegt. Ich finde häufig heraus und darauf bin ich stolz warum ein Auto *nicht* fährt, und ich weiss, warum sich der Wirbel im Abfluss der Badewanne im Gegenuhrzeigersinn dreht. Ich weiss sogar, warum Bananen krumm sind. Ich habe eine Ahnung, wie ein Computer funktioniert, und auch eine Mondrakete betrachte ich nicht als übermenschliches Wunder. Ich glaube also, dass ich der Fragephase meines Söhnchens Florian einigermassen zuversichtlich und gelassen entgegensehen kann.

Dennoch gibt es einige Dinge, die ich partout und von Grund auf nicht begreifen kann. Wenn ich mir die Sache genau überlege, kann ich sie auf drei beschränken: 1. Die weibliche Logik, 2. Meine Handlampe und 3. Meine Fettpresse.

Punkt 1 bereitet mir nicht allzuvielen Kopfschmerzen, und es ist müssig darüber zu diskutieren: Ich weiss, dass ich mich mit meinem Unverstand in guter (männlicher) Gesellschaft befinde. Anders die beiden übrigen Punkte. Obwohl ich bereits Kollegen über das gleiche Phänomen habe klagen hören, kann ich einfach nicht vor diesen Problemen kapitulieren. Und trotz zahlloser schlafloser Nächte gelang es mir bislang nicht, das Rätsel zu lösen:

Weshalb entwickelt meine Handlampe ein Eigenleben? Immer, wenn ich meine Stablampe für eine Arbeit benutze, scheint sie mir in die Augen und blendet mich. Ich kann sie noch so sorgfältig aufhängen, mich umdrehen und ein Werkzeug aufnehmen, schon hat sich das Ding gedreht und scheint mir ins Gesicht. Ich kann sie vorsichtig ausrichten, unter den Wagen steigen und zusehen, wie sie sich langsam dreht, um mich zu blenden. Ich habe schon nach physikalischen Erklärungen gesucht. Vielleicht verändern sich durch die erhöhte Farbtemperatur (Kelvin) die UV/IR Werte der umgebenden Luft, was zu einem Ablenken des Lichtes führt und damit, bedingt durch die Lichtgeschwindigkeit, als Drehmoment auf die Lampe wirkt. Ob man das Problem mit einem Filter lösen könnte? Aber warum, verd. dreht sich die Lampe immer genau gegen mich???

Und schliesslich die Fettpresse: Jedesmal, wenn ich damit arbeiten will, ist sie leer. Kürzlich war ich absolut überzeugt, ich hätte sie nach dem letzten Benutzen wieder aufgefüllt. Ich stieg also gutgelaunt mit Putzfäden und Fettpresse bewaffnet unter meine Traction - zwei, drei Stösse - leer. Oder so schien es zumindest. Offensichtlich handelte es sich genau um einen der eingangs erwähnten Tage: Ich schraubte die Presse auf (ohne die Feder zu entspannen). 15 Sekunden lang quoll goldbraunes Fett aus der Presse, dann war sie leer. Was zu beweisen war! Doch die Frage: „Warum ist die Fettpresse immer leer?“ war damit nicht beantwortet. Wer also eine plausible Erklärung hat, warum Fettpressen immer leer sind, ist dringend gebeten, mir dies mitzuteilen. Denn was soll ich dereinst meinem Sohn antworten, wenn er mich danach fragt?

Daniel Eberli

Antwort zur rätselhaften Fettpresse von Fritz

Aufgewärmt: Die Antwort auf darauf aus CTAC-Mitteilungen 2/86

DIE RÄTSELHAFTE FETTPRESSE

Oder: Es gibt nichts, was es nicht gibt, denn alle Dinge sind ungleich-verschieden!

Mein lieber Presi,

In der CTAC-Mitteilung 4/85 habe ich mit Interesse Deinen Bericht gelesen. Was die weibliche Logik betrifft, so ist dies eingangs schon erklärt, sie ist effektiv ungleich-verschieden nach dem Motto: "Der Rücken ist hinten... wenn man sich umdreht ist er vorne."

Zur Handlampe kann ich mich nicht äussern, da ich meine aus bekannten Gründen vor ca. 3 Jahren weggeschmissen habe. Warum allerdings Deine Fettpresse immerzu leer ist, dies kann ich Dir erklären, muss aber dazu etwas "ausholen".

Nach Deinem regen Geist und Deiner Intelligenz zu schliessen, gehörst Du kaum zu jenen Mitbürgern, die eine gewisse Tageszeitung konsumieren, deren Name ich hier nicht erwähnen möchte. Sicher kennst Du sie aber und wirfst hin und wieder einen „Blick“ darauf. Habe ich recht? Denn höre und staune... genau da liegt das Problem mit Deiner leeren Fettpresse. Wie?... Du kannst mir nicht folgen? Nun also, hier die ausführliche Erklärung.

Sicher weisst Du was ein Staubsauger ist. Zu Deiner Erinnerung hier kurz dessen Funktion aus technischer Sicht: Durch einen "Propeller" wird vorne Luft angesaugt und hinten wieder ausgeblasen. Vorne bringt man eine "Saugluftverlängerung", den sogenannten Staubsaugerschlauch an, mit dessen Düse man dann eben Staub etc. aufsaugen kann. Achte bitte darauf, dass nur bleifreie Luft eingesaugt wird, es besteht sonst Gefahr einer geballten "Schrotladung" hinten am Gerät!

Dass nun Deine Fettpresse nicht ganz nach diesem Prinzip arbeitet ist mir auch klar... sonst wäre sie ja immer voll und nicht leer. Für meine weiteren technischen Erläuterungen ist es aber eben enorm wichtig, dass Du die Arbeitsweise des Staubsaugers bis ins letzte Detail verstanden hast. Es ist sozusagen der „Keller des Hauses“.

Wenn Du nämlich jetzt dieses komplizierte "Luftumwirbelungsprinzip" des Staubsaugers rückwärts denkst, also von hinten nach vorne, kommst Du unweigerlich zur Funktion eines Haarföhns. Im Gegensatz zum Staubsauger kommt hier die Luft nicht hinten raus, sondern vorne. Das Propellerprinzip bleibt das Gleiche. Vorsicht... Auch mit dem Föhn nie bleihaltige Luft verwenden... Du könntest Dich beim Haartrocknen erschiessen!

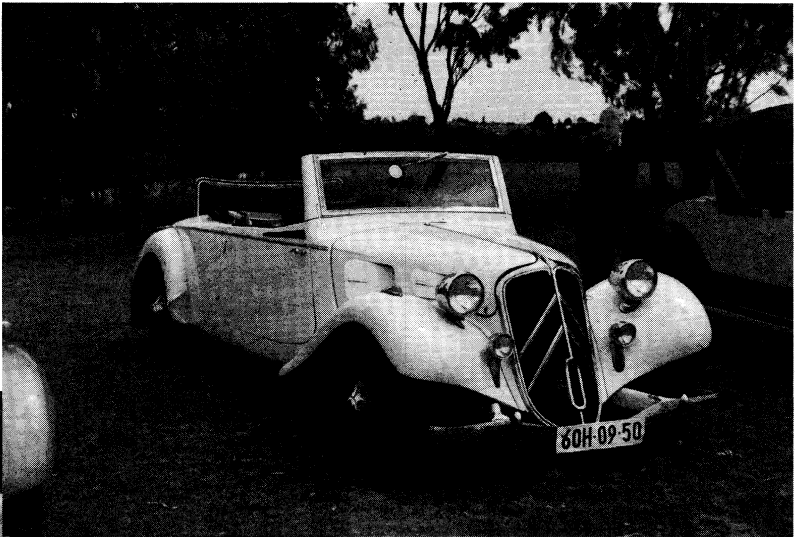
Mit dem Föhn sind wir nun der Funktion Deiner Fettpresse schon viel näher. Da aber Fett nicht durch einen Propeller zu bringen ist, wird hier anstelle des Propellers ein "Bödéli" verwendet. Ich hoffe, es wird nicht zu schwierig mit meinen vielen Fachausdrücken. Zum besseren Verständnis meiner Erklärung besorgst Du bitte im "Lädeli" eine kleine Dose Ravioli. Die Marke und der Abfallgehalt sind dabei unwichtig. Nun bohrst Du auf der einen Seite, sagen wir unten, ein Loch von ca. 1,5 cm Durchmesser. Oben schneidest Du mit einem Büchsenöffner den Deckel ganz weg, belasse ihn aber, wo er ist. Wenn Du jetzt mit beiden Daumen fest gegen den Deckel drückst, entsteht in der Büchse eine Kompression, man spricht vom sogenannten "Raviolidruck" und die Ravioli sausen unten raus. Vorsicht Kleider... Tomatensauce ist schlecht auszuwaschen!

Ein kleiner Schritt weiter bringt uns nun zur Funktion Deiner Fettpresse. Anstelle Deiner Daumen bedient man sich her eines Hebels, der vom Französischen ins Deutsche übersetzt ist, damit Du genügend Druck auf die Ravioli bzw. hier auf's Fett bringst. Wenn Du nun also am Hebel ziehst, entsteht in Deiner Fettpresse ein Druck, logischerweise der sogenannte FETTDROCK.

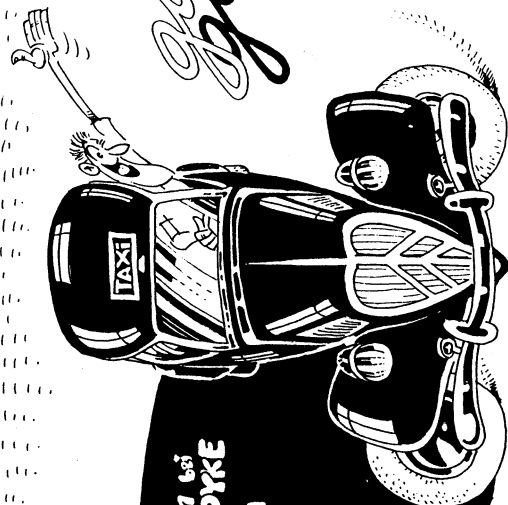
Und genau dieser Fettdruck ist die Lösung Deines Problems!
Du Dir vorstellst, wieviel Schlagzeilen und sonstiger Unsinn in der eingangs erwähnten Zeitung "fettgedruckt" werden, wirst Du sofort einsehen, dass nicht nur Deine, sondern eine Vielzahl von Fettpressen immer leer sind!!!

Tractionellst: Fritz
Alias Sm 15
(Stud.mech quinze)

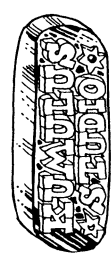
P.S. Falls Dich dereinst Dein Sohn danach fragen sollte, kannst Du ihm dies genauso erklären. Zum besseren Verständnis solltest Du aber möglichst nicht soviel Fachausdrücke verwenden!



BOOM!

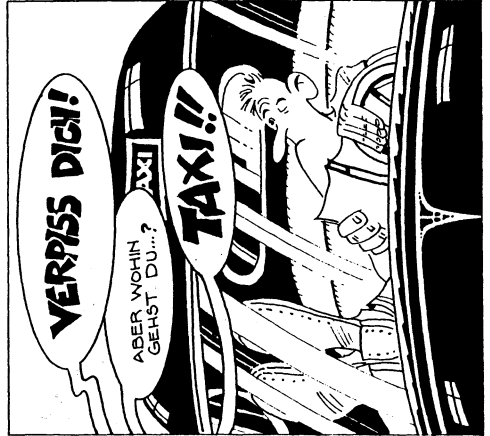
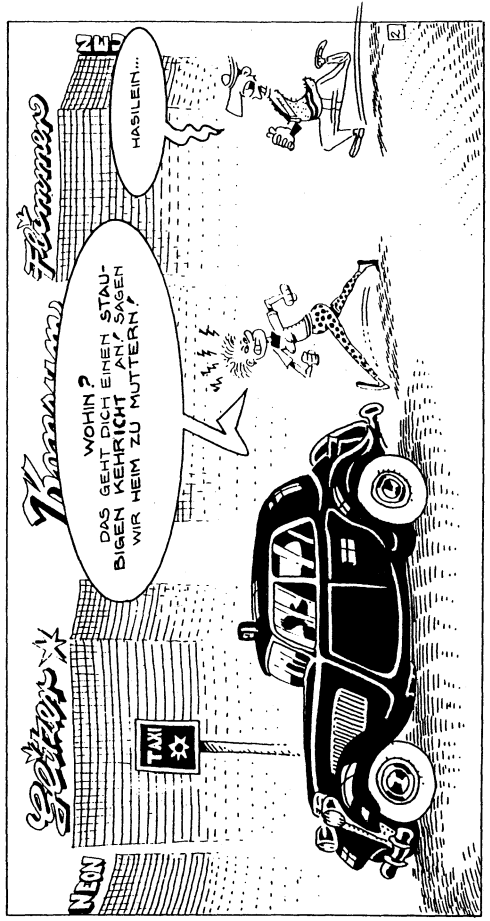
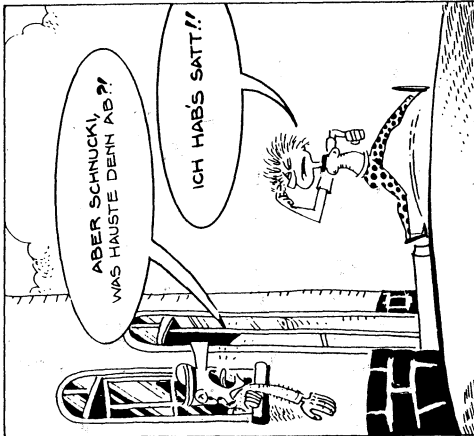
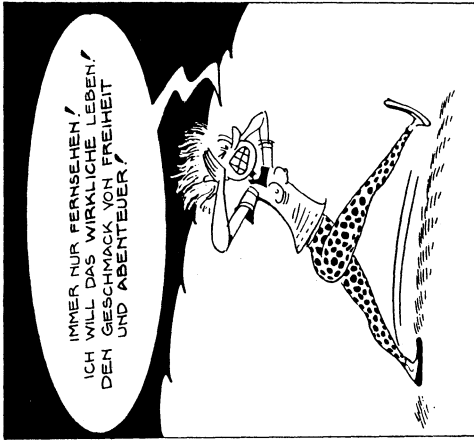
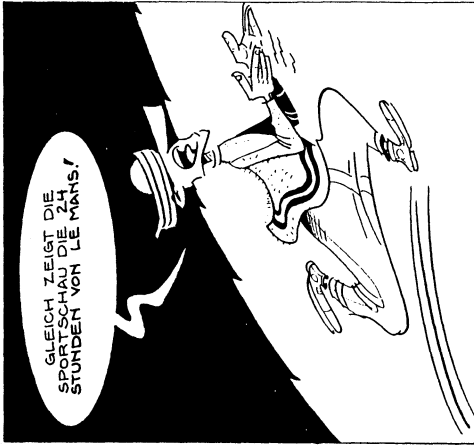


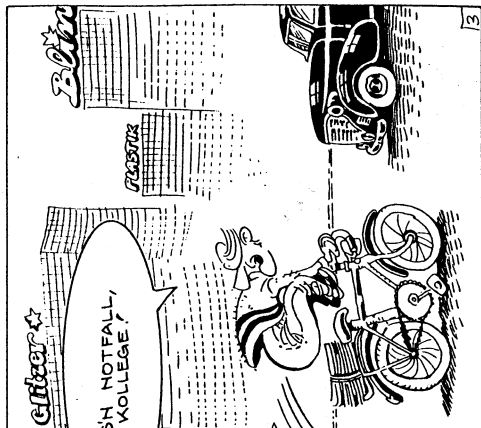
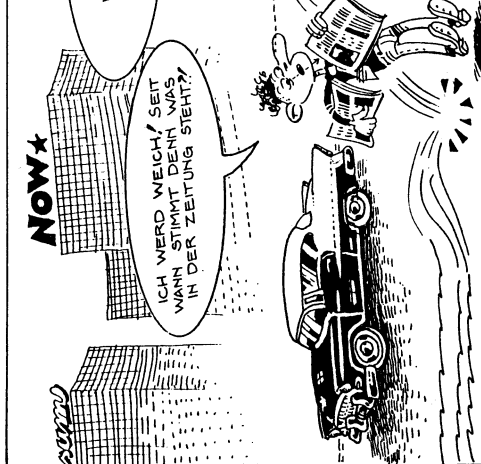
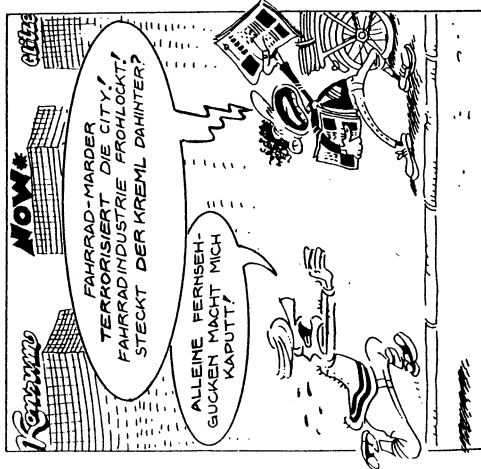
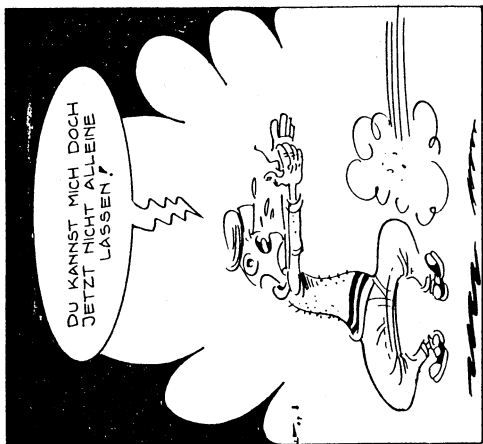
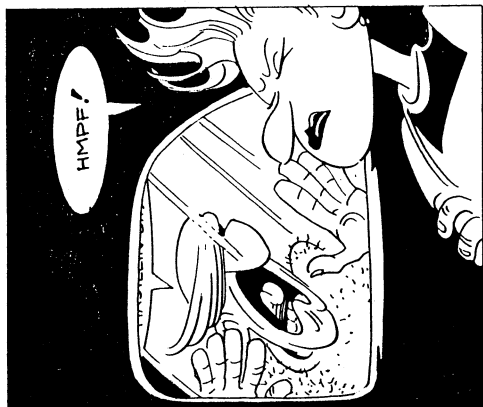
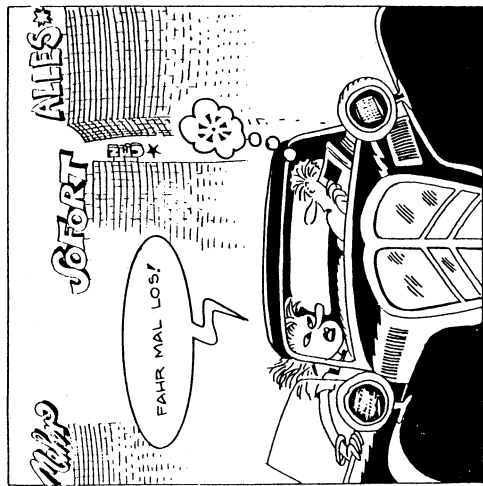
gute Gags!



© 1987 by
ROLF BOYKE
all rights reserved

DANK AN:
HANSI KIEFERSAUER
UND
HENDRIK DORGATHEN
FÜR DIE HILFE BEIM
TEXT!
BOOM SHANKAR!





ANHALTEN!

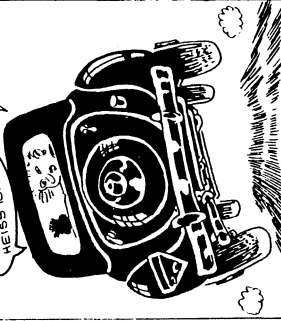
ANNOH-
BIN ICH
SCHON
LAUCH!

JOCHEN:
SÜSSER
NIMME...



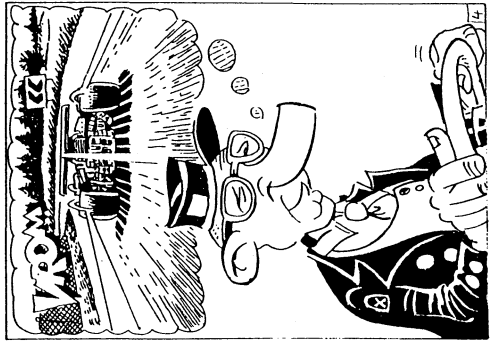
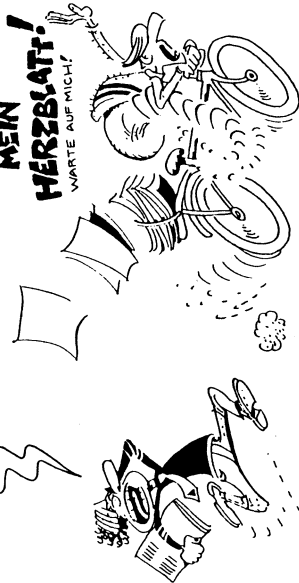
GIB GAS, THEO!

JOCHEN:
HEISS ICH!

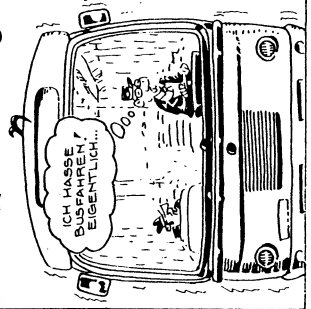


**MEIN
HERZBLATT!**
WARTE AUF MICH!

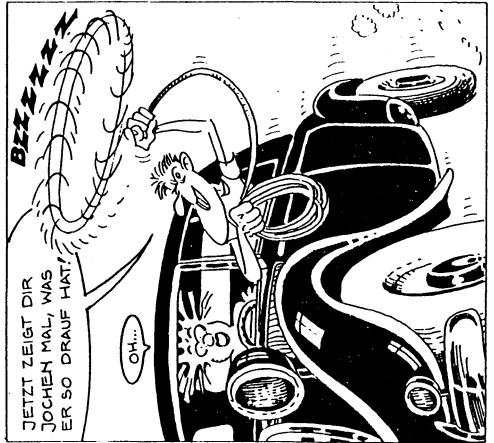
EH! MACH KEIN
SCHEISS!



KLACK!

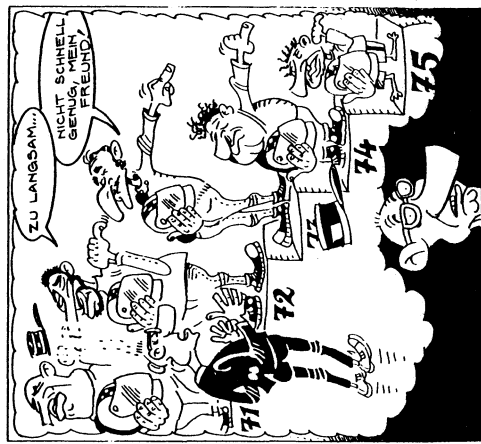
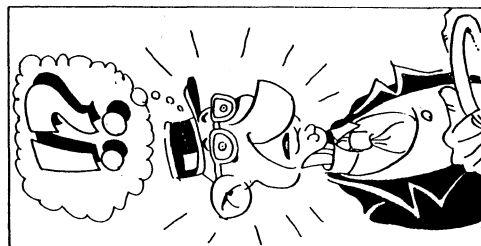
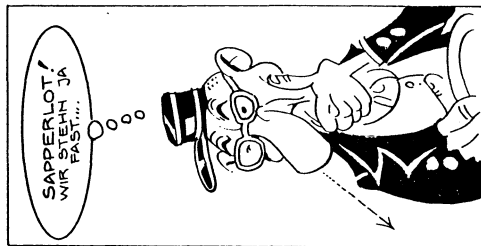
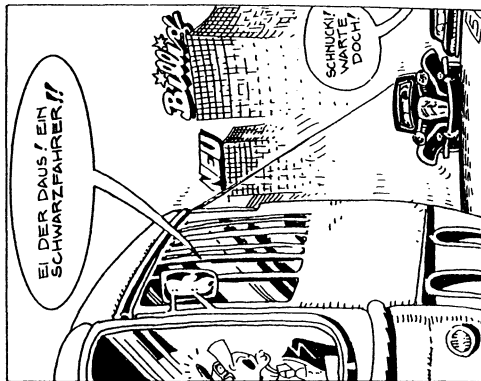
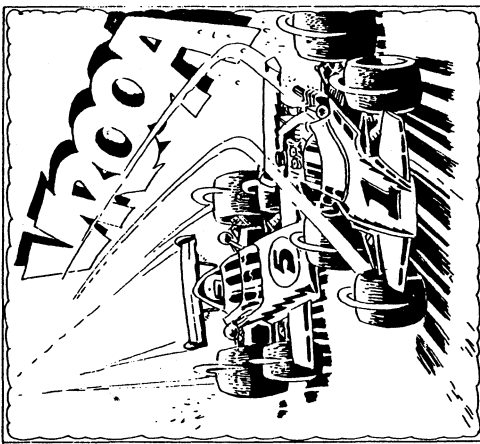
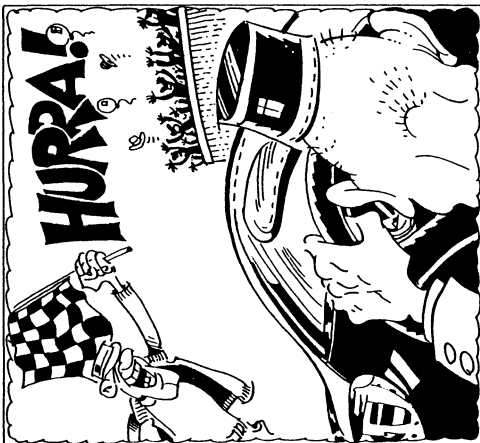
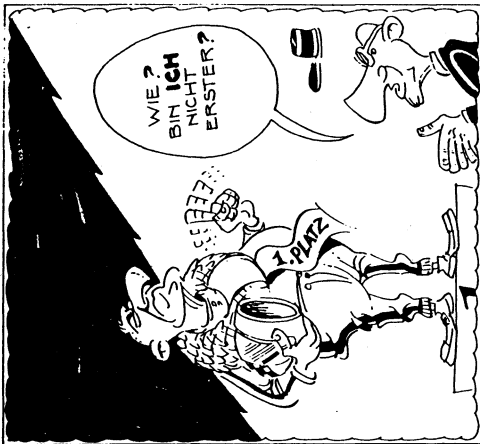


SWUP!



JETZT ZEIG DIR
JOCHEN MAL, WAS
ER SO DRAUF HAT!

OH...



CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name

Vorname.....

PLZ/Ort.....

Geburtstag..... / /

Gültig ab:

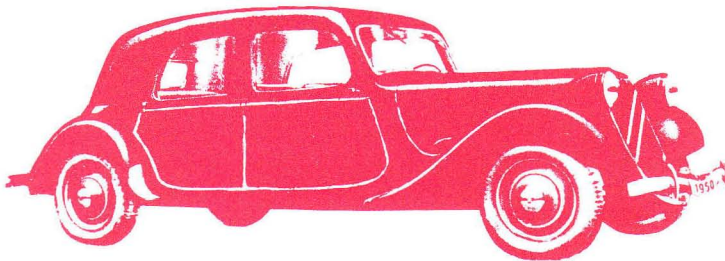
Vorname Partner.....

Adresse.....

Tel (P):..... /

Tel (G):..... /

Senden an: Robert Isler, Wolfzangenstrasse 48, 8413 Neftenbach



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.: 052/319 25 17

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC.

Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name.....

Vorname Partner.....

Adresse.....

Tel (P):..... /

Vorname.....

Geburtstag..... / /

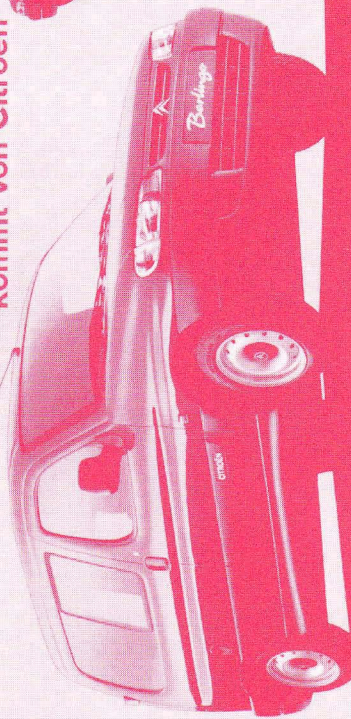
PLZ/Ort.....

Tel (G):..... /



Berlingo: Einer, der neidisch macht.

**Der erste Monospace-Lieferwagen
kommt von Citroën**



3m³ LADEVOLUMEN.
800kg NUTZLAST. BIS 2,1 l/m³
Innenausstattung: ein praktisches, verstellbares Nutzfahrzeug.
Dazu: erhöhte Längeneinstellung, Wirtschaftlichkeit und
ein hohes Sicherheitsniveau.

**DAS IST DER NEUE
CITROËN BERLINGO.**
Als Konsequenz, übertrifft er alle voll verladene
Typalter-Familien, mit 1.440 kg (mit 775 kg) oder 1.944
kg (mit 1.110 kg). Ab PP. 17'925.*

Leasing: 4,9% p.a.
* je nach Ausstattung

BLÜHEN CITROËN HÄNDLER.

*Preis-GST inklusive. **Angabe gültig bis 31.12.1991. Einmalig durch Citroën Finanz.

CITROËN. MEHR ALS SIE ERWARTEN.



**PP
8058 Zürich**

**PP/Journal
CH-8058 Zürich**

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