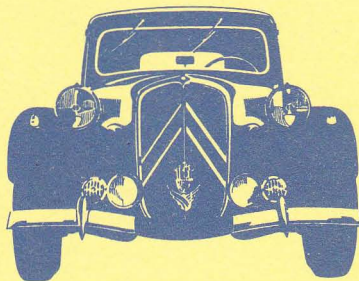


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen
Postcheck 80-18535, Telefon 052 43 25 17



Die Club-Mitteilungen erscheinen 3 bis 4 mal jährlich. Auflage 340.
Copyright, Nachdruck nur mit Quellenangabe.
Einzelpreis für Nichtmitglieder: Fr. 8.- +Versand.
Die Clubnachrichten erscheinen nach Bedarf.

Organisationsplan 1983

Präsident	Vize Präsident	Kassierin	Aktuar
Daniel Eberli	Armin Frick	Edda Brunner	Flemming Gubler
Im Kellhof	Zugerstr. 115	Neuhüslipark 2	Kirchstr. 18
8463 <u>Benken</u>	8810 <u>Horgen</u>	8645 <u>Jona</u>	8810 <u>Horgen</u>
P. 052 43 25 17	P. 01 725 10 16	P. 055 28 38 74	P. 01 725 08 45
G. 01 816 22 06	G. 01 760 15 95		

Region 1 (TG, SH, SG, AR, AI)	Region 2 (GL,GR,TI,SZ,ZG,AG,ZH)	Region 3 (LU,BE,SO,BS,BL,OW,NW)
Vorstand:	Vorstand:	Vorstand:
Max Güttinger Oberdorfstr. 12 8246 <u>Eschenz</u> P. 054 41 36 65 G. 054 41 37 05	Fritz Anliker Wunderlistr. 47 8037 <u>Zürich</u> P. 01 44 53 80	Hans Ryf Kasernenplatz 49 4705 <u>Wangen a/A</u> P. 065 71 25 68
Peter Kohler Haselweg 2 8200 <u>Schaffhausen</u> P. 053 5 93 80	Res Diem Bergstr. 2 8474 <u>Dinhard</u> P. 052 38 18 55	Albert Schorta Löhrstr. 2 4552 <u>Derendingen</u> P. 065 42 32 83
Kuno Soppelsa Alpstr. 9 8280 <u>Kreuzlingen</u> P. 072 72 26 96	Christian Heussi Federiblick 8865 <u>Bilten</u> P. 058 37 17 29	Urs Witmer Schaufelgrabenweg 26 3033 <u>Wohlen</u> P. 031 82 23 20

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen	Reparaturen + Teile	Citroën spez. Werkst.	Garage
Heinz Beier	Armin Frick	Gino Gandin	Christian Heussi
	Dorfstr. 39	Mutschellenstr. 226	<u>Alte Landstrasse</u>
3251 <u>Wengi/Büren</u>	8912 <u>Obfelden</u>	8968 <u>Mutschellen</u>	8865 <u>Bilten</u>
G. 032 84 92 75	G. 01 760 15 95	057 33 80 90	G. 058 37 17 29
Garage + Teile	Rep + Rest Garage	Reparaturen	
Chr. Schelbli	B. Schenk	Citroën Bern AG	
Grenzstr. 7	Güterstr. 129	Freiburgstr. 447	
8580 <u>Amriswil</u>	4053 <u>Basel</u>	3000 <u>Bern</u>	
G. 071 67 45 42	G. 061 35 25 55	G. 031 55 33 11	

Zeitungsredaktion, Inserate
Armin Frick
Zugerstr. 115
8810 Horgen
P. 01 725 10 16
G. 01 760 15 95

Mitgliederwesen
Regula Herzog-Märklin
Ettingerstr. 1
4106 Therwil
P. 061 73 78 73

Redaktionsschluss sommerzeitung: 1. april 1984

Liebe Clubmitglieder,

1984 - von Vielen gefürchtet, nun hat es begonnen. Wir Tractionisten wollen uns nicht darum kümmern, ob Orwell recht hatte oder nicht. Für uns ist 1984 einfach das Jahr 50 Traction'scher Zeitrechnung. Dass dies vielerorts Grund zum Feiern ist, können wir schon dem Veranstaltungskalender entnehmen:

- 27.4. - 1.5. Grossanlass in Paris
- 27.4. Gala-Diner in England
- 17.7. - 11.8. Paris - Moskau - Paris (für Total-Angefressene)
- 10.8. - 12.8. Grossanlass in England.

Nähere Informationen jeweils in unseren Publikationen. Teilnehmer aus der Schweiz sind herzlich eingeladen. Teilnehmer aus unserem Club sind gebeten, sich selbst anzumelden. Um gegebenenfalls die Anfahrten zu koordinieren, wäre ich froh um Mitteilung, wer an welchem Anlass teilnehmen will.

Wer unabhängig von den oben genannten Anlässen mit seiner Traction Ferien machen will, kann sich vorher bei mir erkundigen, ob es in der zu bereisenden Gegend Kontaktadressen und/oder besondere Anlässe zu melden gibt. Einladungen zu ausländischen Treffen bekommen wir oft zu kurzfristig, um sie im Club-Heft zu veröffentlichen.

Die Umfrage im letzten Heft bezüglich Club-Bibliothek hat einen umwerfenden Erfolg gebracht: 3 mal klingelte das Telefon pausenlos, bis ich es abnahm, und alle Anrufer haben sich für eine Bücherei ausgesprochen! Wir werden den Gedanken weiter verfolgen.

Aehnlich erfolgreich war der Aufruf zum Bezahlen des Mitglieder-Beitrages: Einen Monat nach Versand der Rechnung sind ca. 30% der Beiträge bereits einbezahlt worden... Wer aus dem Club austreten möchte, ist gebeten, dies mit einem Brieflein zu bekunden und nicht einfach durch Nichtbezahlen des Club-Beitrages! Auch der Aufruf, die Telefonnummer auf dem Einzahlungsschein zu notieren, wurde von den Meisten *missachtet!* - Manchmal fragt man sich wirklich, wofür man sich eine solche Mühe gibt...

Wer durch das letzte Mitteilungsblatt blättert, könnte leicht auf den Gedanken kommen, dass alle unsere Autos kürzlich neu im Laden gekauft wurden und inzwischen keine 200 Kilometer zurückgelegt haben. Keine Abenteuerberichte, keine ~~xxx~~ -Reparaturberichte, keine Arbeitstips von Clubmitgliedern, keine "So-habe-ich-meinen-gefunden"-Story. Haben wir soo langweilige Autos? - oder nur so bequeme Clubmitglieder? Unsere Club-Zeitung soll von allen getragen werden, nicht nur von 3 oder 4 Aktiven. Also, klemmt Euch hinter den Schreibtisch und schreibt Euere Geschichte, mit Maschine oder notfalls von Hand! Zur Freude aller Leser.

Mit den besten Wünschen
für das Jahr "50"

Daniel Eberli

Daniel Eberli

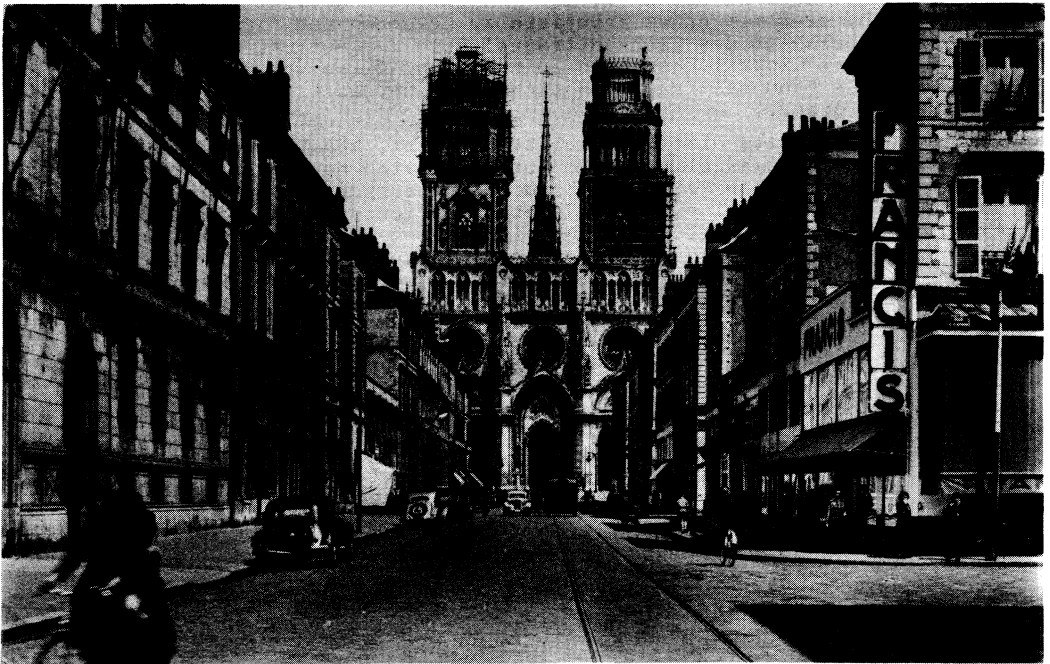
UNSER BEITRAG ZUM UMWELTSCHUTZ !

Angesichts der tatsache das unser hobby anerkanntermassen nicht gerade umweltfreundlich ist, drängt sich ein zeichen des guten willens geradezu auf. Auch wir wollen unseren - wenn auch kleinen - schritt zur erhaltung der wälder tun. Die redaktion hat einmütig beschlossen, die clubzeitung nur noch an wirklich ernsthaft interessierte leser abzugeben. Nach unseren erfahrungen könnten wir auf diese weise einen wesentlichen teil unserer auf- lage einsparen. Weniger clubzeitungen = weniger papier = weniger holzverbrauch = weniger waldsterben! Klar? Wir bitten deshalb diejenigen leser, welche auch weiterhin nicht auf die clubzeitung verzichten wollen, dies am tage des redaktionsschlusses (siehe 2. umschlagseite) telephonisch mitzuteilen, tel.: 01 - 760 15 95.

Möge dieses zeichen weiser selbstbeschränkung für goodwill gegenüber dem CTAC in der bevölkerung sorgen.

Armin Frick

PS Zur nachahmung auch anderen umweltschädigenden clubs wärmstens empfohlen.



Orléans, rue Jeanne-d'Arc und Kathedrale af

V E R A N S T A L T U N G E N

C T A C 20. mai region 1
24. juni region 3
8./9. sept. region 2 mit GV 1984
Ausfahrt in den Tessin wurde auf den herbst verschoben.

14./15. april Veterama Ludwigshafen (BRD), fahrzeug und teilemarkt.
27. april Galadiner zum 50. geburtstag der Traction in England. **
27. april - 1. mai "50 jahre Traction" in Paris. Sternfahrt nach Paris mit ziel unter dem Eiffelturm. Die Pariser innenstadt soll dann für einige stunden nur für Tractions befahrbar sei. Bis jetzt haben wir vom französischen veranstalter leider noch keine informationen wo was geschehen soll. Man kann nur das beste hoffen.
28./29. april Ulmer veteranen + teilemarkt, Ulm (BRD).
2. juni Oldtimer-teilemarkt Burgdorf.
10.-12. aug. Jahresfest des Citroén Traction Owners Club und feier zum 50. geburtstag der Traction sowie 6. Internationales Citroén Car Club Rally (ICCCR) in England. Infos für diesen anlass und ** bei: Fr. K. Hayes, Traction Owners Club, 19 Winton Ave, Bounds Green, London N11 2AS, England, Tel. (London) 888-6790.

Wir gratulieren:

Vreni und James Liebmann zum neuen Tractionisten Lukas Micha, er erblickte das licht der ... am 20.1.1984.

CITROËN
LA VOITURE PRÉFÉRÉE

CITROEN (SUISSE) SA, 27, rte Acacias, 1211 Genf 24, Tel. 022 42 66 00
PRESSE ET RELATIONS PUBLIQUES

PARIS - MOSKAU - PARIS im CITROEN - TRACTION AVANT

17. Juli - 11. August 1984

(Uebersetzung einer Pressemitteilung von Citroën Holland)

Vor 50 Jahren hat Citroën den legendären TRACTION AVANT vorgestellt.

Um dieses Ereignis zu feiern, haben zwei Mitglieder des Traction Avant Club Niederland (welcher 1400 Mitglieder zählt und einer der grössten Clubs in der Welt ist) ein Raid Paris-Moskau-Paris organisiert.

1934 wurde die gleiche Reise vom Franzosen François Lecot durchgeführt, um die ausgezeichneten Eigenschaften des Wagens zu beweisen.

Bis jetzt sind bereits 70 holländische Teams angemeldet. Sie werden von Citroën Holland mit 2 Begleitwagen, 3 Personen, Werkzeugen und Ersatzteilen begleitet. Michelin liefert Reifen und Total das Oel.

Die Reise fängt am 17. Juli in Paris an und geht über Brüssel, Amsterdam, Hamburg, Kopenhagen, Stockholm, Turku und Leningrad, um am 30. Juli Moskau zu erreichen.

Zurück fährt man über Smolensk, Minsk, Brest, Warschau, Karl Marxstadt, Frankfurt und Verdun nach Paris.

Weitere Auskünfte können an folgender Adresse erteilt werden:

CITROEN NEDERLAND BV, Relations Publiques, Postbus 7025,
NL - 1007 JA Amsterdam, Tel. 0031 20 - 5701911

CITROËN 

Eine Legende feiert Geburtstag

Am 3. März dieses Jahres feiert eine «Legende» ihren 50. Geburtstag: Am ersten Samstag des diesjährigen Genfer Automobilsalons, am 3. März, sind es auf den Tag genau 50 Jahre, seit das erste Auto einer legendären Serie vorgestellt wurde, der «Traction Avant» von Citroën, der bis 1957 in über 750 000 Exemplaren gebaut wurde.

Im Paris der fünfziger Jahre zirkulierten sie zu Tausenden, und auch auf den Schweizer Strassen waren sie zu dieser Zeit oft anzutreffen. Und wer erinnert sich nicht an die französischen Filme aus der Mitte unseres Jahrhunderts, als die Leinwandstars sich vorwiegend im «Traction Avant» fortbewegten, als sich etwa Jean Gabin mit seinen Gangsterkollegen im – selbstverständlich schwarzen – «Citroën 15 à traction avant berline» zum nächsten Tatort chauffieren liess? Das hat dem Wagen auch den Spitznamen «Gangsterauto» eingetragen; die Ganoven und die Polizei schätzten seine hervorragende Strassenhaltung.

Am 4. Juni 1919 wurde das erste Fahrzeug der Automobilfirma Citroën ausgeliefert, ein «Torpedo 10 HP Type A». Und eines haben auch die Nachfolger dieses ersten Modells des französischen Herstellers gemeinsam. Sie sehen alle überaus elegant aus, mit Ausnahme vielleicht der beiden Schneemobile aus den Jahren 1921 und 1924 mit ihren Raupen als Antriebsräder und des Raupenfahrzeugs aus dem Jahre 1931. In ihrem Aussehen näherten sich die Citroën immer mehr jenem Auto, das im Jahre 1934 als Revolution im Automobilbau die Fachwelt und viele Sympathien in Autofahrerkreisen erobern sollte, dem Citroën «Traction Avant».

«Neu» im wahrensten Sinne des Wortes

Die Konzeption und die Form dieses Wagens bestimmten bis Mitte der fünfziger Jahre die Autos von Citroën. Schon diese Tatsache ist ein Hinweis darauf, wie modern der Wagen seinerzeit war. Mit dem Slogan «mit völlig neuer Konzeption» wurde 1934 für das neue Auto geworben: Vorderradantrieb, hydraulische Bremsen, elastisch gelagerter 4-Zylinder-Motor, einteiliger, selbsttragender Aufbau. Nur in einem hatten sich die Leute von Citroën getäuscht: Der 17700 französische Franken kostende, 9 Liter auf 100 km verbrauchende und annähernd 100 km/h schnelle Wagen war zeitweise sehr gefragt, so dass der Inseratenslogan «sofort lieferbar» für viele ein Versprechen blieb.

Henri Vuilleumier schrieb damals in der TCS-Revue, der Vorgängerin des 1936 erstmals erschienenen «Touring», über das neue Auto: «Das Haus Citroën hat einen neuen 7-PS-Wagen herausgegeben, der die französische und gar die europäische Automobilkonstruktion ohne Zweifel beeinflussen wird durch seine Neuheiten der Konzeption und der Konstruktion. André Citroën weiss offensichtlich, dass nur ein Auto mit total neuer Konzeption, die sich von allem Bisherigen unterscheidet, letztlich zum grossen Erfolg führen kann.»

Der Erfolg der technischen Revolution aus dem Jahr 1934 spiegelt sich auch in den 759123 Exemplaren, die in zwölf Versionen bis 1957 gebaut wurden, nachdem der neue «DS» 1956 das einstige Citroën-Flaggschiff abgelöst hatte. Erwähnenswert bleibt in der Modellpalette der französischen Automobilfirma ist auch das Jahr 1939, als der Prototyp des legendären «Döschwo» die Fachwelt «erschreckt» hatte.

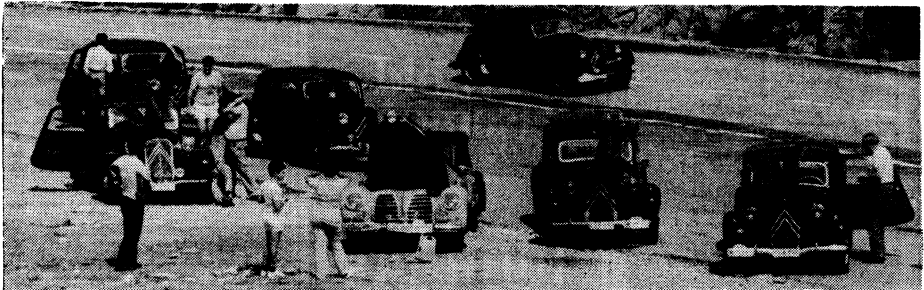
Der «Traction Avant» war der erste Wagen mit Vorderradantrieb, der in die Grossserie ging. Vor Citroën hatten die Firmen DKW, Adler und Stoeber und die Amerikaner bereits serienmässige Frontantriebler auf den Markt gebracht. Jedenfalls führte der neue Wagen ab 1934 Citroën aus einer sich immer mehr abzeichnenden Absatzkrise. Der grösste

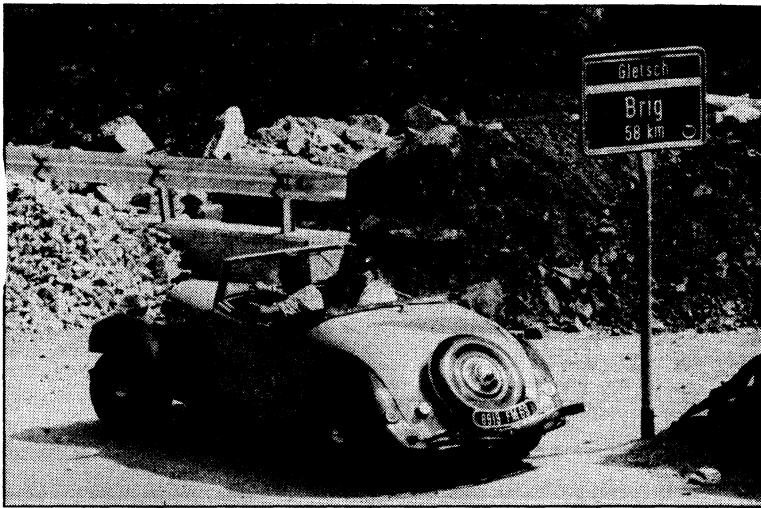
Erfolg war dem Nachfolgemodell des Typ 7, dem Typ 11, beschieden, von dem allein 620455 Exemplare hergestellt wurden. Von den technischen Besonderheiten des neuen Wagens seien noch einige speziell erwähnt: So konnte der gesamte Motor-Getriebe-Block aus dem Rahmen und aus der Karosserie nach vorne ausgefahren werden, was Reparaturen erleichterte, vorn und hinten wurde/die von Ferdinand Porsche entwickelte Torsionsfederung verwendet und schliesslich besass der «Traction Avant» auf den Antriebsrädern eine unabhängige Einzelaufhängung.

Beliebter Oldtimer

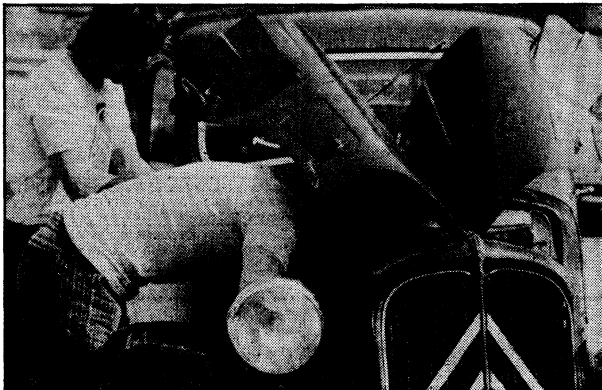
Mit dem Bau des letzten «Traction Avant» im Juli 1957 hörte die Geschichte des bemerkenswerten Autos nicht auf. Im Gegenteil: Bei den Sammlern und Liebhabern von Oldtimern haben diese Wagen einen hohen Stellenwert. Zudem ist es heute noch einermassen unkompliziert, in Frankreich die nötigen Ersatzteile zu finden. Besonders gefragt sind die relativ seltenen zweistufigen Roadster und Coupés. Die grösste Rarität unter den Wagen dieser Bauart ist aber der 3,8-Liter-V-8, der jedoch lediglich in 8 Prototypen gebaut worden ist. Für eine Serie fehlten in Paris die nötigen Finanzen.

Über ein halbes Hundert «Traction Avant», deren Besitzer sich im «Club Citroën Suisse» zusammengeschlossen haben, gingen anfangs August 1983 auf die grosse Pässefahrt: Grimsel, Nufenen, Lukmanier, Albul, Bernina, Forcola di Foscagno, Passo della Stévia, Umbrail, Ofenpass, Flüela, Klausen, Glaubenberg und Brüning hiesien die Strapazen dieser Schweizer Reise. «Touring» begleitete die Karawane zwischen Bern und Grimsel-Passhöhe. Für einige Teilnehmer war die Reise nicht nur Vergnügen, sondern auch harte Arbeit. Doch darin unterscheiden sich die Besitzer eines «Traction Avant» vom Inhaber eines extrem teuren Luxusfahrzeugs früherer Tage: Es macht ihnen Spass, selber Hand anzulegen, wenn etwas kaputtgeht. JRi





Cabriolet und Roadster besonders gesucht – eine Rarität ist dieser Wagen mit der Motor-Nummer 101, am 17. Juli 1935 fabriziert.



Zum Oldtimer gehört die Liebe zum Spass – und bei Pannen gibt's Kollegen, die wissen, wo's fehlt.



Zwei Oldtimer treffen sich – die Brienz-Rothorn-Bahn ist allerdings noch bedeutend älter, sie wird 1992 ihren Hundertsten feiern können.



«Traction Avant» – schwarz ist die traditionelle Farbe.

(Fotos: «Touring»)

URLAUB IM SCHROTT

Für die schönsten wochen des jahres kommt bei den Sanders nichts anderes als Grossbritannien in frage. Denn nur hier findet Herr Sander, was er braucht.

Wir verbringen unsere ferien immer in England. Wir lieben diese insel mit ihren sanften hügelandschaften, den lichten wäldern, den blühenden wiesen und stillen seen. Wir lieben die romantischen dörfer und städte mit ihren alten häusern und plätzen. Ja, wir kommen eigentlich nur wegen der plätze, der schrottplätze, um genau zu sein.

Mein mann hat nämlich einen tick. Einen tick für englische autos, für alte englische autos. Wir haben selbst eins in der garage, einen MG, jahrgang 1937. Ein schönes stück; fährt leider nicht, weil ihm ein paar ersatzteile fehlen. Und die kann man nicht kaufen, die muss man finden, und zwar auf echten englischen schrottplätzen.

Nirgendwo sonst in der welt sind autofriedhöfe so gepflegt und so gut sortiert wie bei den Briten, die ein vollreifes traditonsbewusstsein, gepaart mit der tief verwurzelten vorratsmentalität des erfahrenen inselbewohners, praktisch alles aufzuheben und liebevoll bewahren lässt. Selbstverständlich auch die automobilen relikte längst pensionierter generationen.

Wohl versehen mit den adressen unzähliger händler und MG-Car-Club-Mitglieder (notgedrungen alles bastler) sowohl wie einem exemplar "Exchange and Mart", dem unverzichtbaren anzeigenblatt jedes MG-fans, fahren wir los. Wir wohnen bei freunden in einem vorort im süden Londons. Von nun an unser wichtigstes requisit, das telephon: "Ich habe..., ich hörte (oder las)..., haben sie...? Sie haben alle. Händler mit einer immensen auswahl von schrottautos zum ausschlichten, privatleute mit garagen voller ersatzteile, spezialisten mit unvorstellbaren vorräten an kleinsten schrauben.

An guten tagen kann man schon nach etwa einer stunde glücklicher besitzer eines kurzen gewindebolzens im gegenwert von knapp 2 mark werden, sobald man ihn aus einem gebrauchten getriebe ausgebaut hat, nachdem dieses getriebe erst einmal in einem grossen schrotthaufen gefunden wurde. Unzählige teilchen können dabei entdeckt, begutachtet und wieder verworfen werden. Sensationelle funde sind möglich: eine gläserne zündspule (sehr selten!), ein map-reading- oder ein 35-miles-warning-light. Abenteuer-urlaub. Natürlich verläuft nicht jeder ferientag so erfolgreich. Aber spannend sind sie alle. Ich erinnere mich an einen gerissen motorblock, der ersetzt werden musste. Als beim fünften ausbau wieder ein gerissener motorblock zum vorschein kommt, erlaube ich mir, mich zu wundern. Seither weiss ich, was das gesetz der serie bedeutet.

Wir schaffen zwei verkäufer, händler oder schrottplatzbesitzer an einem tag. Während mein mann in irgendwelche blechhaufen eintaucht, sitze ich auf einem verbeulten kotflügel und genieße den blick auf eine kunstvolle pyramide von kardanwellen im abendlicht. Alle bücher, die ich immer mal lesen wollte, schaffe ich hier. Den deutschsprachigen bestand einer londoner leihbücherei kenne

ich inzwischen auch, und nie habe ich soviel zeit zu perfekter maniküre wie inmitten des schrotts. Hin und wieder schiebt sich aus einer halde "einmaliger" getriebe (aus dem grossen jahrgang 1938 oder so) ein völlig veröltes wesen ans licht. Wenn es mir dann stolz eine mitnehmerscheibe (?) oder ein halbes zahnrad ("wie neu") zeigt, handelt es sich um meinen mann. Daraufhin lobe ich ihn, finde das fundstück fabelhaft, und er geht wieder an seine arbeit.

Sonntags hat er frei. Dann gehen wir spazieren und begutachten die parkierenden autos am strassenrand. Einmal haben wir sogar einen ausflug gemacht. Nach Brands Hatch, zum autorennen. Wirklich spannend, es regnete wie verrückt. Im museum waren wir natürlich auch, im museum für technik - herrliche alte autos. Die abende verbringen wir mit freunden im pub. Dabei vervollkomme ich meinen englischen sprachschatz. Ich lerne, dass "clutch" eine kupplung ist (wahrscheinlich eine kaputte). Am letzten tag besuchen wir zum ersten male die londoner innenstadt. Wir hetzen von geschäft zu geschäft, der cashmere-pullover und die preisgünstige kosmetik müssen endlich gekauft werden. Am nächsten morgen fahren wir heim, unsere freunde winken uns hinterher. Sie sitzen im vorgarten auf der rückbank aus unserem wagen. Anders hätten wir die ganzen ersatzteile im VW nicht untergebracht. Und schliesslich kommen wir ja nächsten sommer wieder.

Das ist jetzt sieben jahre her. Seitdem sind wir jedes jahr wiedergekommen. Unser forschungsgebiet erstreckt sich heute auf ganz England, und unsere ansprüche sind auch gewachsen. Wir schauen jetzt sogar mal bei Rolls-Royce rein, und ich finde, dass Mercedes sauberer arbeitet, man braucht sich doch nur mal den hinteren haubenspalt anzugucken.

Den Tower von London habe ich inzwischen schon von aussen gesehen; in der nähe gibt es nämlich einen fabelhaften Jaguar-spare-handel.

Nein, unser alter MG steht immer noch in der garage. Dafür besitzen wir jetzt einen 14 jahre alten Jaguar. Dem fehlen nur noch ein paar ersatzteile.

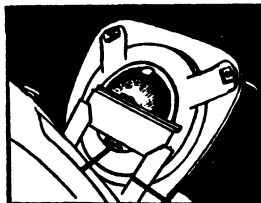
Brigitte Sander

Aus: Reisejournal, sonderteil zum Stern nr. 43 v. 18.10.79 af

CITROEN TRACTION AV

NOURRICES SPÉCIALES

Contenance 5 litres



Es stellt sich vor:

Eugen Galliker Paris

Da ich eine schwäche für schöne formen und kurven (besonders an autos) habe, war eine Traction zu besitzen schon ein alter aber stiller traum von mir. Als ich 1980 eine neue beschäftigung als flugzeugmechaniker bei Swissair-London antrat, lag der schwerpunkt meiner freizeitbeschäftigung noch vor allem beim surfen. An eine eigene Traction wagte ich noch nicht zu denken. Im märz 1982 wurde mir ganz überraschend ein neuer job in der stadt an der Seine offeriert. Kurzerhand packte ich meinen einmann-haushalt zusammen und schlug in Paris meine zelte auf. Unter dem einfluss der französischen atmosphäre flammte mein alter traum bald wieder auf. Nichts war so leicht wie eine Traction zu finden. Jede woche sind vier bis fünf alte Citroén auf dem pariser fahrzeugmarkt ausgeschrieben. Am 17. oktober 1982 war es dann so weit. Ich machte meine 1. probefahrt mit "einer" 11 B 1952, (en francais c'est la traction). Es war der tag, an dem ich den einzigen negativen punkt an meiner freundin Isabelle entdeckte, die eifersucht: denn als ich am steuer dieses eleganten, komfortablen; so französischen fahrzeuges sass, beim schalten naiv den vierten gang suchte, verliebte ich mich auf der hauptstrasse und erstand das ding für 15'000.- FF (damals 4'800.- sfr.). Seither bin ich 3500 km mit nur zwei pannen gefahren. Einmal heisse und blockierte vorderradbremse in Epernay in der Champagne, verursacht durch luft im bremsystem und einmal funkenstille in Zürich, zündschloss defekt. Meine Traction bleibt vorläufig in der Schweiz stationiert, denn auf alte damen wird im hektischen pariser stadtverkehr nicht sehr viel rücksicht genommen. Dies veranlasste mich dem club beizutreten. Uebrigens, die clubadresse entdeckte ich zufällig im schlussteil eines buches, dass hier in einer lokalen buchhandlung aufliegt.

ALLEZ LES TRACTION, ... EN ROUTE ... SALUTATION EUGÈNE



F

VILLE DE PARIS

N° IMMATRICULATION (A)

DATE

DATE DE 1^{re} MISE EN CIRCULATION (B)

567 EDW 75

26. 10. 82

25. 07. 52

NOM (ou Prénoms) du PROPRIÉTAIRE GALLIKER EUGEN

NOM de famille

DOMICILE (N° COMMUNE) 28 PGE GAMBETTA PARIS 20

CATÉGORIE (N°) TYPE 11B
VP CITROEN

N° ANCIEN N° de TYPE (C) CARROSSERIE EN PAYS P. int.
223850 CI Es 011 05

USUR. MAR. POND. T.C. POND. à vide POND. TR. Bx (kg) Rég. mot. (cc/m)

DATE de N° CERTIFICAT PRÉCÉDENT
31 05 79 1889 TB 95

DROITS PAYÉS SUR LE VÉHICULE	TAXE TRESOR	0143F00
	TAXE DÉPENSE	0035F70
	TAXE PARAFISC.	
	TOTAL	00178F70

DATES VISITES TECHNIQUES (Application des articles R. 110 à R. 127 du Code de la Route)

Pour le Préfet de Police

DROITS PAYÉS
82BURSTAT
22

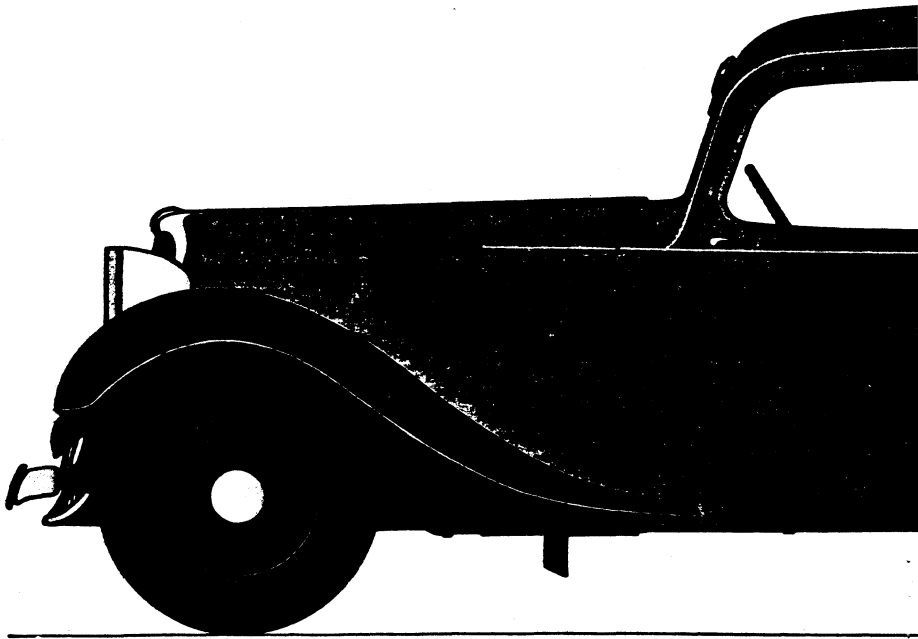


Le Préfet, Directeur de la Circulation des Transports et du Commerce.

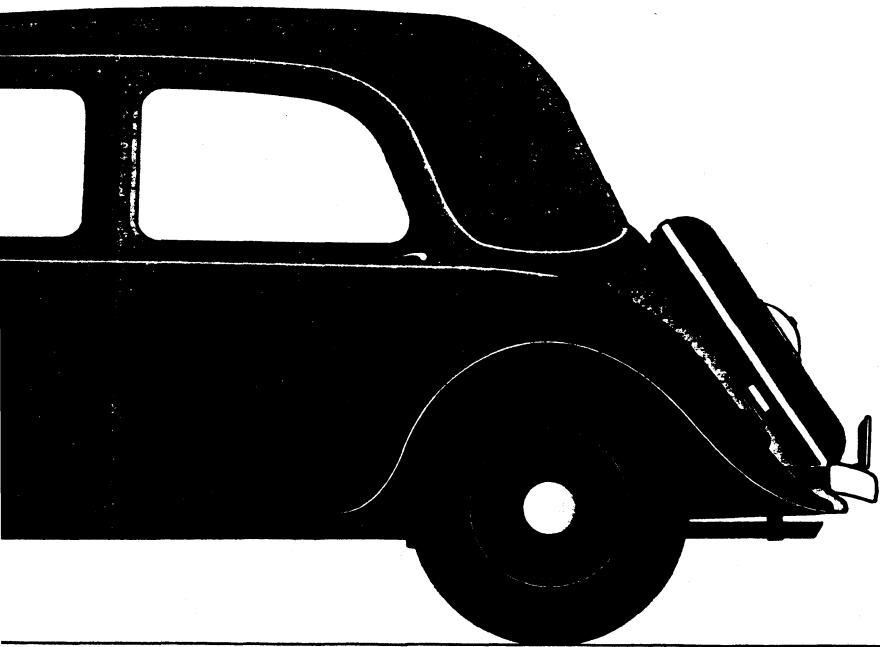
Zu schnelle wagen

Es wird wieder aggressiv gefahren auf teufelkomm-raus. In den inseraten der raketenhersteller nennt man das aber dynamisch. Und welcher mann möchte nicht dynamisch sein? Ich meine, wem Gott das geld für ein ein 200-km/h-auto gibt, dem sollte er auch das fahren beibringen. Aber dazu hat der allmächtige natürlich keine zeit.

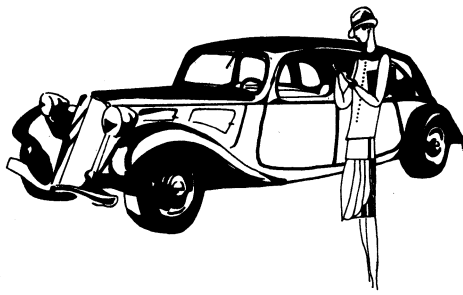
Fritz B. Busch
Automobiljournalist



Citroën. 7 berline "tro



action avant," 1934



CITROËN TRACTION AVANT SERVICE
REPARATUREN & ERSATZTEILE

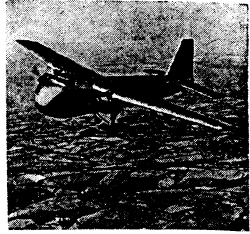
Armin Frick Dorfstr. 39 8912 Obfelden T. 01/760 15 95

Neue auspuffkollektoren für 4 und 6 zylinder.
Stossdämpfer.
M 7 schrauben, muttern, unterlagsscheiben, federringe,
federscheiben.
Schrauben für tür- und kofferdeckelgriff-rosetten.
Neue kofferdeckelgriffe.
Original blinker und blinkerschalter.
Gummidichtungen für unter türgriffrosetten, nummernbeleuchtung etc.
Kühlwasserferthermometer mit schlauchanschluss.
Sämtliche gummidichtungen und profile.
Leder lenkungsmanschetten.
Batteriekasten légère, large und 15/6.
Gummiplatte zwischen batteriekasten und carrosserie.
Auspuffhalterungen.
Heckblech für köfferlimodell, neuanfertigung.
Heizungsrohr, anschlussstrichter, gummiverbindungssteile.
Antriebswellenmanschetten.
Achsschenkelmanschetten.
Vorder- und hinterachssilentblöcke.
Obere und untere querlenkerwelle, neuanfertigung.
Achsschenkel kugelköpfe, neu und revidiert.
Kupplungen und antriebswellen im austausch.
Neue pneus und batterien.
Schalthebelfeder in schaltkulissee, haltet den schalthebel in neu-
tralstellung.
Schlagringschlüssel für bremstrommelmutter vorderachse.
Spezialwerkzeuge für vorderachse und lenkung.
Alle Robri aluminium ziertheile.
Motoren instandsetzen, getriebe/differential-, vorderachs- und
lenkungsüberholung.
Rostschäden beheben.
Hohlraumbehandlung
Elektrischeanlage neu verkabeln.
Bremsrevision.

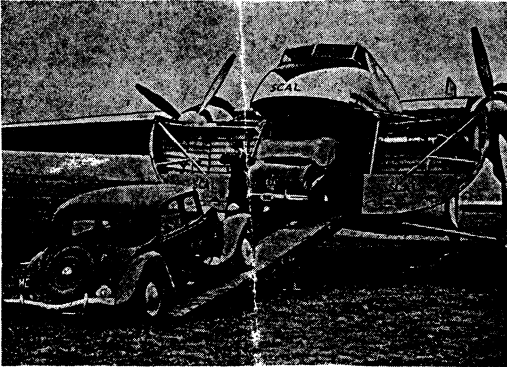


Eine fliegende Auto-Fähre oder die flugtauglichen Traction Avant

Unzählige Automobilisten haben Unannehmlichkeiten erlebt bei der Ueberfahrt über den Grossen Belt (von Fünen nach Seeland). Da kann man stundenweise warten und braucht 1½ Stunden für die 30 km Wasserweg. Etwa ähnlich - bloss in noch grösserem Stil sind die Zustände an anderen Orten der Welt, wie u.a. über den Kanal zwischen England und Frankreich. Aber hier hat man das Problem praktisch angepackt und einen fliegenden Autofahrendienst eingeführt. Man benützt einige grosse, speziell eingerichtete Transportflugzeuge vom Typ Bristol Freighter, die sehr geräumige Bäuche haben. Zum Beladen der Maschine werden zwei Klappen in der Flugzeugnase weit geöffnet, eine Rampe herbeigeschoben und dann




fahren die Autos gleich in die Maschine. Die Passagiere bleiben in aller Ruhe sitzen bis zur Landung auf der anderen Seite des Wassers, wo die Autos sogleich auf dem Landweg weiterfahren können. Viele tausend Autos werden so über den Kanal transportiert. Der Preis für ein Auto mit Passagieren liegt nicht nennenswert höher als jener für die erste Klasse mit der Fähre. Und für den kleinen Preisunterschied bringt man die Reise viel schneller und bequemer hinter sich.



(Aus Politikens Jahrbuch 1952, DK, übersetzt d. Flemming Gubler)

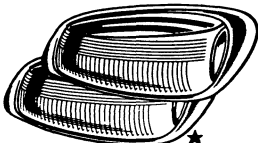
Equipements
LABINAL
Equipements de classe




CLIGNOTEUR
N 2412



TABEAU DE BORD
POUR 2 CV

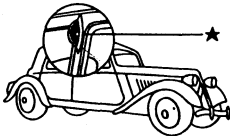


LE CLIGNOTEX



LE DOMINO







LE CLIGNAUTO

146, Boulevard Haussmann • PARIS 8^e

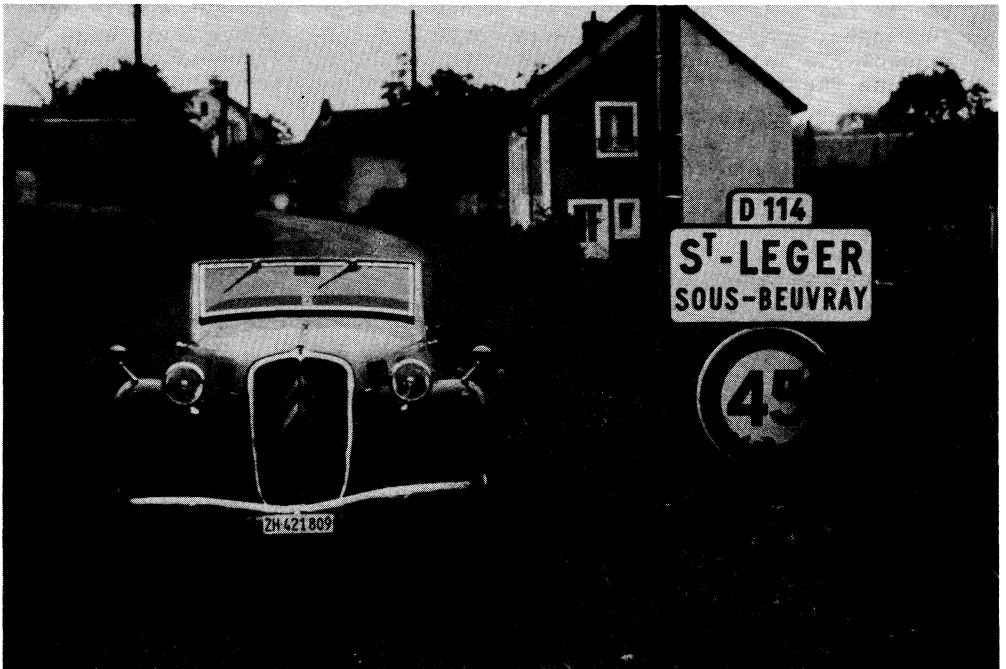
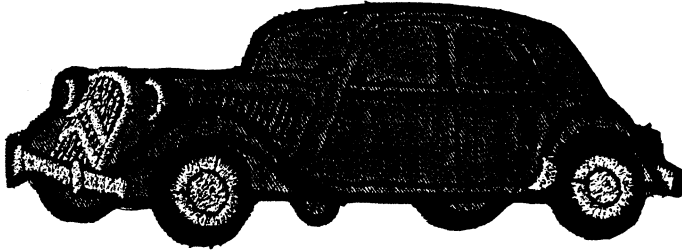
Modellautos

Zum 50 jährigen Traction jubiläum hat Eligor einen goldfarbigen Légère auf massivholzplatte mit plaquette herausgebracht, preis ca. 37.-. Vom selben hersteller gibt es neu auch eine Wüsten version von der 500 kg Camionette (1934) mit der aufschrift "Automobiles André Citroén Paris", preis ca. 30.-. Die beiden modelle sind im spielzeughandel erhältlich, bei bezugsschwierigkeiten wende man sich an: Andreas Rutishauser, tel. 01/62 67 95.

.....

Accessoire

Stoff Traction aufbügelbar, sauber gestickt, masse ca. 5 x 13 cm, erhältlich in schwarz und rot, Preis: 3.- stk plus versandspesen, ab 10 stk 10%. Erh. bei: Fleming Gubler, Kirchstr. 18, 8810 Horgen.



Citro n C6 Kegresse der Schweizerischen Postverwaltung

Citro n Automobile bei der Schweizer Post??? Croisi re Noire, ja. Croisi re Jaune, ja. Crois re Blanche? War halt ein Reinfall, und wurde daher von André Citro n publizistisch nicht ausgeschlachtet.

Aber Citro n bei den PTT? Gib's denn das? Ja, sicher hat es das gegeben. Und zwar kam das so:

Nach dem 1. Weltkrieg erschlossen die PTT nach und nach die Alpenpässe für motorisierte Postautos. Anfänglich wurden Saurer und Berna Chassis, die die Armee nach dem Krieg nicht mehr brauchte, in Alpenwagen umkarrossiert. Bald entstand das bedürfnis, gewisse Strecken auch im Winter offenzuhalten. Dazu wurden erst Schneepfl ge entwickelt, erst gezogen, dann gestossen. Diese genügten aber bei Strecken mit viel Schnee nicht, da man nicht schwarzh umen konnte. So wurden verschiedene Versuche mit dem Schwedischen Nyberg-Antrieb gemacht, die aber nicht optimal verliefen (1925/26).

Im November 1929 führte André Citro n in St. Moritz ein neues Modell vor: den 'Conduite intérieure P. 15. N.'. Basis war ein C6 Familiale, dem hinten ein Kegresse Raupenantrieb montiert war.

Die PTT war anscheinend vom System beeindruckt, bestellte sie doch sogleich 2 Chassis (Nummern 3508 und 3509) und liess sie bei Gangloff in Genf karrossieren. Die Chassis kosteten je 12'187.50 und die Karrosserien je 8'000.-. Schon damals ein stolzer Preis.

Die beiden Autos wurden dann auf der 11 km langen Strecke Chur-Tschertschen eingesetzt, wo sie sich aber nicht sehr bewährten: In den engen Kehren sprangen die Raupen verschiedentlich aus ihren Führungen. Daher wurden die Wagen bald auf der Ofenpasslinie eingesetzt (Zernez-Ofen-Müstair), wo die Kehren nicht so eng waren und das Passagieraufkommen nicht so gross. Die Citro n hatten nämlich nur 9 Sitzplätze.

Mindestens 2 mal wurden die Wagen umkarrossiert: Das erste Mal erhielten sie ein festes Dach, das zweite Mal wurde der Aufbau aus Aluminium hergestellt und oben silbern lackiert.

Die Wagen trugen die Nummern P 1551 und P 1552. Was später mit ihnen geschehen ist, weiss ich nicht. Die Motoren wurden in andere Postfahrzeuge eingebaut (welche?), die Chassis scheinen verschollen oder abgebrochen.

Immerhin interessant zu wissen, dass bei einem Schweizer Monopolbetrieb Citro n-Fahrzeuge 10 Jahre (1929-1938) auf Interesse stiessen.

Andreas Rutishauser

Quellen:

Das Alpenbuch der Schweiz. Postverwaltung (1937).
Von der Postkutsche zum Postauto: U. Bretscher (1982).
Die letzten Schnauzenpostautos: J. Biegger (1982).

Originalphotos freundlicherweise von der Automobilabt. GD PTT.

von Wagen 918 10.35.
Motor.

Nr.: MC 1527
Zyl. Zahl: 6
Zyl. Kopf: abnehmbar
Zyl. Bohrung: 75
Zyl. Hub: 100
Kolben: Leichtmetall *Minigap*
Normale Tourenzahl: 2600
P.S.: 15/35
Ventilanordnung: seitlich
Zündapparat: Scintilla
" Typ: NBN 6
" Nr.: 20027
Dynamo-Anlasser: Scintilla
" " Typ: 80 W. 1 1/2
" Nr.:
Anlasser: Scintilla P6V
Vergaser Typ: Solex 67934
" Anzahl: 1
Benzinzufuhr: Vacuua

Motor im Weg P 916

eingebaut

30.8 45

alt 1551

Chassis.

Nr.: 3508 Nutzlast: 1100
Steuerung: links, *rechts*
Schalt- u. Bremshebel: Mitte:
Rechts:
Kupplung: Lamellen
Kraftübertragung: Kardan
Getriebe: I: 1,6/1,77 AI: 2,76/13,3 III: 5,125/24 AV *nicht b. diese Radachse*
Schnellganggetriebe: *ja*
Rückwärtsgang:
Maximalgeschwindigkeit:
Hinterachs-Uebersetzung: 7:51
Art des Rahmens: Niederrahmen
Benzinbehälter: hinten
" Fassungsvermögen: 40 Liter
Bergstütze: keine
Signale: Handhuppe, elektr. Horn.
Beleuchtung außen: elektrisch
Lenkradius: 6,6 Radstand: 2,95 Spurweite: 1,34
Bremsen-Anzahl: 2
" Arten: Servo
" Hand, wirkend auf: Raupenantrieb
" Fuss, wirkend auf: Vorder- & Hinterräder
vorn: ~~32 x 6~~ 815 x 105 600x120
Bereifung: hinten: Kegress-Raupenband *100x120 600x120*
Gewicht des leeren Chassis, vorn: 620 hinten: 510
" " belast " " : 2020 " " :
Total:

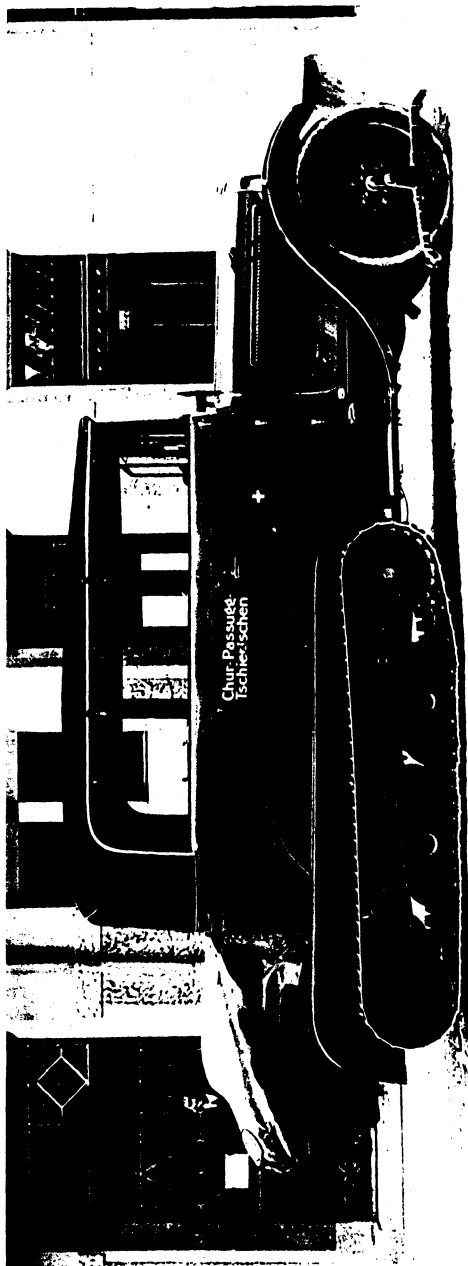
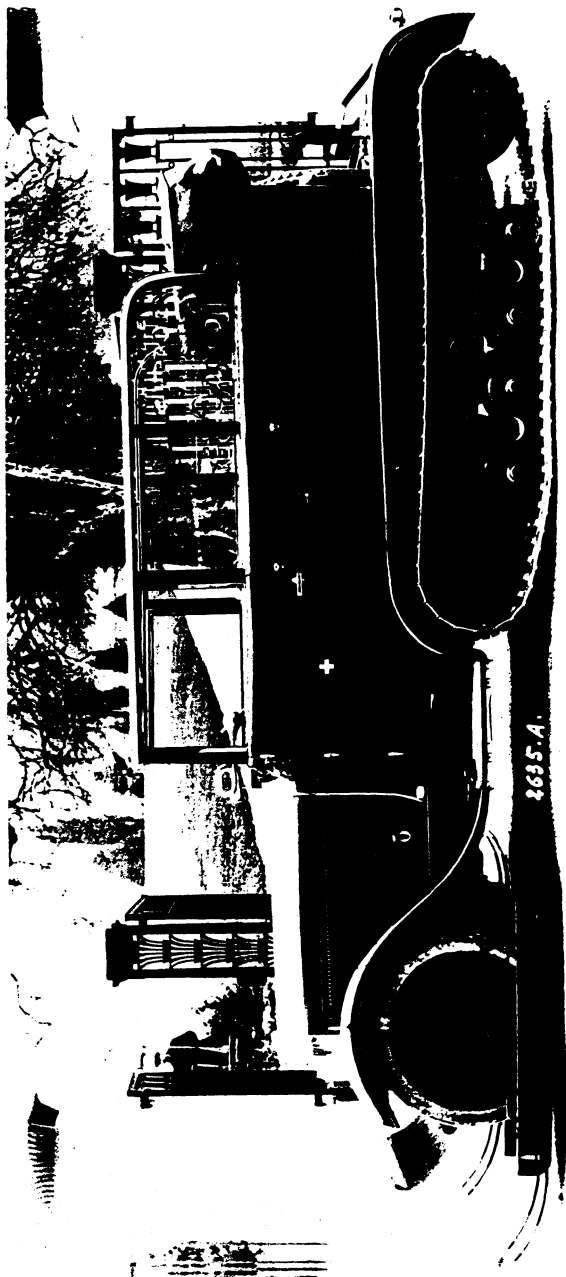
Umbau. B/ 46.31.55 3750.- P
Karosserie.

Wagenart: Omnibus - Kegress
Ersteller: Seitz & Co. Kreuzlingen
Sitzplätze: 9 Stehplätze:
Polsterung: Embra-Kissen
Verdecksystem: Festes Dach aus LM & Stoff
Galerie:
Fenster (Kurbel): 3
Türen: 2
Heizung: Gally
Beleuchtung, innen: 2 weiss 2 blau
Km.-Zähler: O.S. Uhr: O.S.
Scheibenreiniger-System: 1 Bosch
" Anzahl: 1
Richtungsanzeiger-System: Winker
Masse des Wagens: 5300/1750/2180
Länge ohne } herabgeklapptes Gepäckträger: 5300
Länge mit }
Breite: 1750 Höhe: 2180
Gewicht des leeren Wagens, vorn: hinten: 2490 kg
Total:
Gewicht des belasteten Wagens, vorn: hinten:
Total:
Lastwagen: Innenmasse des Gepäckträgers: 850x1250x380
Laderaum: m³
Innenbreite 1580 Innenhöhe: 1500
Anstrich: Berryloid gespritzt, Gerippe Antic
Verblechung: Aluman.
Karosserieoberteil: Aluminiumfarbe
Reserveradlagerung: Gepäckträger
Anhängenhaken: Ski-Oese, Höhe ab. Boden *650*



P-1551





Die getriebeschadensichere Traction



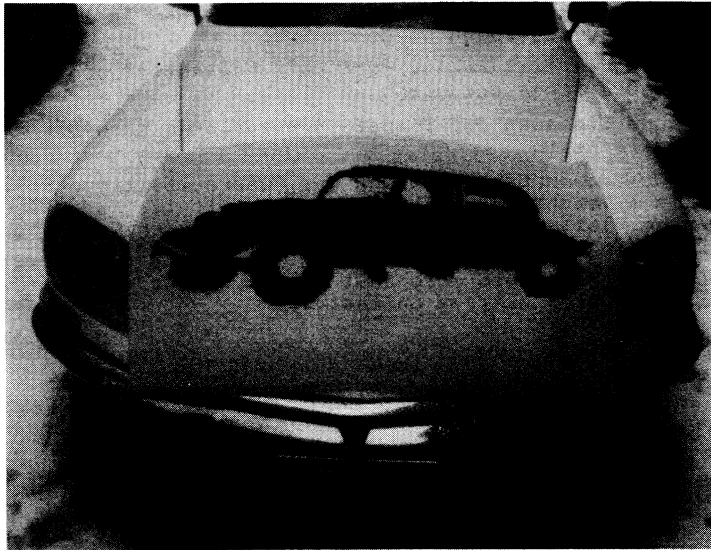
TRACTION-TEPPICH zum Selberknüpfen

- Motiv : Citroën 11 Légère
Farbe : Schwarz mit wenig braun und gelb, Hintergrund hellbeige
Grösse : 117 x 78 cm, 2,5 cm dick
Preis : Fr. 212.-- für Material

Zeitaufwand zum Selberknüpfen ca. 50 Std.

Erhältlich in allen Wolle-Läden mit Produkten von der Firma "Schaffhauser-Wolle", z.B. Vilan, Globus, Jelmoli, Coop.

Der Teppich wirkt in natura viel besser als auf dem Foto. Die Proportionen sind gut gelungen. Mit dem Verkauf habe ich nichts zu tun. Ich habe lediglich beim Design am Rande mitgewirkt. Den Teppich werde ich an die nächsten Treffen mitnehmen.



Kurt Gasser

CITROËNISTES
adoptez le nouvel ensemble
"CITROLUX"

PANDORE 72, RUE DE ROMAINVILLE - PARIS XIX
NORD 50.03 64.01 68.44 Metro-Die des 11^{es} Autobus 105

CLIGNOTANTS
ET FEU DE POSITION

CLIGNOTANTS-LANTERNES
ET FEU DE POSITION
ECLAIRAGE du "de POLICE"
STOP - CATADIOPTRÉ
CLIGNOTANTS-LANTERNES
ET FEU DE POSITION

STOP - CATADIOPTRÉ
CLIGNOTANTS-LANTERNES
ET FEU DE POSITION

„AHA“ - Tips in einem Satz

(für Modell 11, zum Teil auch anwendbar für Modell 15)

- Die äusseren Türfallen lassen sich auch nach dem Herausdrehen der Schrauben nur ausbauen, wenn sie *last ganz nach unten gedrückt* werden.
- Die Schlosszylinder der Tür- und Kofferdeckelschlösser lassen sich *in entriegeltem Zustand* herausklopfen.
- Wer sein Auto noch nicht gespritzt hat, sollte bei der Lüftungs- klappe vor der Windschutzscheibe an den 2 tiefsten Punkten je eine Bohrung anbringen, ein Röhrchen einlöten und mit einem Plastik- schlauch das *Wasser abführen*, da der Gummi selten richtig dichtet.
- Bei den Griffen der Kühlerhaube erspart man sich Lackschäden, indem man einen *Gummining*, wie er für Kabeldurchführungen verwendet wird, in den O-förmigen Schlitz einpasst.
- Wer Teile seines Autos sandstrahlt, tut gut daran, vorher alle *beweglichen Beschläge, Gelenke, Lager etc. zu demontieren*.
- Als Ersatz für die meistens durchgerostete Blechabdeckung zwischen Kofferdeckel und Stossstange (Kofferli-Modell) ist ein *Polyester- Teil* erhältlich.
- Die vorderen Bremstrommeln dürfen nur mit einem Abzieher, der an der *Nabe* packt, abgezogen werden.
- In der *Mitte der Hinterachse* darf kein *Wagenheber* angesetzt werden, da dadurch die Achse durchgebogen wird.
- Zum Aus- und Einbauen der inneren Kreuzgelenke muss die Federung vorne *belastet* sein.
- Die 14mm-Schrauben der Abdeckung des fussraumseitigen Silentblockes werden nicht beschädigt und lassen sich leichter herausschrauben, wenn man an Stelle des normalen 1/2Zoll-Steckschlüssels den *feineren 3/8Zoll-Steckschlüssel* verwendet.
- Muss der Kühler ohnehin ausgebaut werden, lohnt sich in den meisten Fällen gleich eine *seriöse Entkalkung*.



D. Eberli

Foto:
J. Couche,
Australia

.....
M I T G L I E D E R - W E R B U N G
.....

Untenstehend haben wir Werbetalons vorbereitet, die ausgeschnitten und möglichen Interessenten des CTAC zur Anmeldung gegeben bzw. unter den Scheibenwischer geklemmt werden können.

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, 8058 Zürich-Flughafen



Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name Vorname

Adresse

Tel. P G Ich besitze einen TA:Nein Ja

Fahrzeugtyp Jahrgang P.Kennzeichen

Farbe Fahrgestellnr..... Besonderheiten

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, 8058 Zürich-Flughafen



Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name Vorname

Adresse

Tel. P G Ich besitze einen TA:Nein Ja

Fahrzeugtyp Jahrgang P.Kennzeichen

Farbe Fahrgestellnr..... Besonderheiten

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, 8058 Zürich-Flughafen



Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name Vorname

Adresse

Tel. P G Ich besitze einen TA:Nein Ja

Fahrzeugtyp Jahrgang P.Kennzeichen

Farbe Fahrgestellnr..... Besonderheiten



M
Herrn
Hans Georg Koch
Wartenbergstr. 36

4133 P r a t t e l n

P. P.
8810 Horgen

