

CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen
Postcheck 80-18535, Telephon 052-43 25 17
Mitglieder- und Gönnerbeiträge: SKA Rapperswil, PC 80-705-3

Die Club-Mitteilungen erscheinen 3 bis 4 mal jährlich. Auflage 380.
Copyright, Nachdruck nur mit Quellenangabe.
Einzelpreis für Nichtmitglieder: Fr. 10.- plus Versand.
Die Clubnachrichten erscheinen nach Bedarf.

Organisationsplan 1987

Präsident	Vizepräsident	Kassierin	Aktuar
Daniel Eberli Im Kellhof 8436 <u>Benken</u> P. 052-43 25 17 G. 01-816 39 72	Andreas Rutishauser Altstetterstr. 163 8048 <u>Zürich</u> P. 01-62 67 95	Edda Brunner Neuhüslipark 2 8645 <u>Jona</u> P. 055-28 38 74	Felix Gähler Hauptstr. 74 9422 <u>Staad</u> P. 071-42 11 97

Region 1 (TG,SH,AR,AI,GR,SG) Vorstand:	Region 2 (UR,SZ,TI,ZG,GL,AG,ZH) Vorstand:	Region 3 (BE,LU,SO,BS,BL,OW,NW) Vorstand:
Wolfgang Eisenring Hirtenweg 23 9010 <u>St. Gallen</u> P. 071-25 86 69	Guido Hobi Schulstr. 19 8307 <u>Effretikon</u> P. 052-32 49 62	Hans-Georg Koch Steinlerweg 15 4402 <u>Frenkendorf</u> P. 061-94 84 18
Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 <u>Schmerikon</u> P. 055-86 15 23	Manfred Schumacher Adlikerstr. 79 8105 <u>Regensdorf</u> P. 01-840 30 78	Beat Scheidegger Bruchfeldstr. 36 3012 <u>Bern</u> P. 031-24 12 62
Paul Stehrenberger Zellwegstr. 4 9056 <u>Gais</u> P. 071-93 11 75	Christian Heussi Alte Landstrasse 8865 <u>Bilten</u> P. 058-37 17 29	Walter Schütz Tulpenweg 13 3177 <u>Laupen</u> BE P. 031- 94 88 84

Zeitungsredaktion	Bibliothek	Archiv/Modelle	Mitglieder
Armin Frick Zugerstr. 115 8810 <u>Horgen</u> G. 01-761 15 95	Res Diem Dorfstr. 29 8542 <u>Wiesendangen</u> P. 052-37 22 90	Andreas Rutishauser Altstetterstr. 163 8048 <u>Zürich</u> P. 01-62 67 95	Christian Bolliger Postfach 62 8832 <u>Wollerau</u> P. 055-27 41 20

Vertreter im Dachverband DSMHA: Res Diem und Andreas Rutishauser.



I N H A L T

- 2 Das wort des präsidenten
- 3 Liebes mitglied, die redaktion in eigener sache
- 4 Veranstaltungen
Werkstatt typ
Literatur
Modellautos
- 6 Bête noir; kritische Traction betrachtung v. Jonathan Howard
- 8 Lieber Jonathan Howard
- 9 Abfallhaufen - oder eine reise in die Schweiz
Bibliothek
- 10 Inserate und kleinanzeigen
- 11 Die Traction in der werbung
- 15 Die Bertoni -archive
- 22 Citroën automobil AG Köln-Poll

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen
Citroën Bern AG
Freiburgstr. 447
3000 Bern
T. 031-55 33 11

Reparaturen u. Teile
Armin Frick
Dorfstr. 39
8912 Obfelden
T. 01-761 15 95

Garage
Christian Heussi
Alte Landstrasse
8865 Bilten
T. 058-37 17 29

Garage + Teile
Chr. Schelbli
Grenzstr. 7
8580 Amriswil
T. 071-67 45 42

Rep. + Rest. Garage
B. Schenk
Güterstr. 129
4053 Basel
T. 061-35 25 25

Aenderungen, reklamationen etc, bitte schriftlich an die redaktion richten.

Benken, Mitte Januar 1987

Liebe Clubmitglieder,

ein (gelinde ausgedrückt) leicht verärgertes Clubpräsident wendet sich heute mit den besten Wünschen zum neuen Jahr an seine Leser.

Leicht verärgert darum, weil er diese Wünsche und einen Rückblick auf 1986 bereits in der Winternummer 4/1986 geschrieben hat. Dies hat jedoch niemand gelesen, weil diese Nummer nie erschienen ist. Sie ist nie erschienen, weil nicht genügend Material dafür vorhanden war. Mit dem Vorwort und einem einzigen Beitrag kann man kein Heft füllen. Man sollte erwarten, dass bei der Qualität des Schweizer Fernsehprogrammes mehr Leute an einer guten Clubzeitschrift interessiert sind.

Eine leichte Enttäuschung waren auch die Chlaushöcks. Während die Regionen 1 und 2 wenigstens je ca. ein Dutzend Teilnehmer zusammenbringen konnte, fand in der Region 3 gar nichts statt. - Wenn sich die Aktivmitglieder weiterhin so passiv verhalten, sehe ich trotz steigender Mitgliederzahlen schwarz für unseren Verein. Wenn von knapp 300 Mitglieder nur gerade ein gutes halbes Dutzend bereit sind, in irgendwelcher Form Zeit in die Clubarbeit zu investieren, sinkt auch bei diesen nach und nach die Bereitschaft dazu, wenn das Echo gleich Null ist. Das Schicksal unseres Clubs liegt in der Hand JEDES EINZELNEN!

Die Saison 1987 liegt vor uns. Nebst unseren drei Regionaltreffen ist der herausragende Anlass sicher das ICCCR (International Citroen Car Club Rally) in Deutschland, an dem bestimmt auch viele Schweizer teilnehmen werden. Zu gegebener Zeit werden wir versuchen, gemeinsame An- und Heimfahrten zu organisieren, so dass auch die Aengstlichen unter uns in der Geborgenheit der Gruppe die Fahrt mit ihrem alten Auto wagen können.

Der Herbst 1987 bringt für unseren Vorstand eine bedeutende Aenderung: Unsere Kassierin Edda Brunner hat ihr Ausscheiden angekündigt. Sosehr ich dies bedaure, so habe ich doch Verständnis für Ihren Wunsch. Bereits jetzt bitte ich deshalb Mitglieder, die Freude an Zahlen und am zuverlässigen Arbeiten haben, sich Gedanken zu machen, ob sie nicht für eine Nachfolge in Frage kämen.

Der Winter gibt uns Gelegenheit, unsere Autos wieder in Schuss zu bringen, die Fotos von den Club-Anlässen zu ordnen und Erinnerungen Revue passieren zu lassen. Er gibt uns auch Gelegenheit, den lange aufgeschobenen Beitrag für unsere Clubzeitung zu schreiben.

Ich verbleibe mit meinem Dank an alle, die etwas für unser Clubleben getan haben und den besten Wünschen an alle unsere Leser und deren Angehörige.

Euer

Daniel Oberli

P.S. Die Rechnung für den Mitgliederbeitrag 1987 ist mit separater Post verschickt worden.

HAST DU DEN JAHRESBEITRAG SCHON BEZAHLT ?

Liebes mitglied,

erstmal ein gutes neues jahr. Vielleicht fragst du dich wo denn die zeitung 4/86 verblieben ist, da du jetzt bereits die ausgabe 1/87 in den händen hältst. Nun, die bei redaktionsschluss zur verfügung stehenden beiträge reichten für eine zeitung einfach nicht aus. Dank dieser "fristerstreckung" kam noch etwas material herein und ich bekam auch zeit zum selber noch etwas zu erarbeiten.

Durch das auslassen der zeitung 4/86 ist jetzt dafür diese im gewohnten umfang und für die sommerausgabe ist bereits auch schon ein bisschen material vorhanden.

Ebenfalls mitschuld am seitenschwund war, dass 1986 von keinem treffen oder sonstigen anlass ein bericht oder fotos eingesandt wurde. Es ist zu hoffen das sich dies im laufenden jahr nicht wiederholt.

Man hört oft "ich kann nicht schreiben", spielt doch keine rolle, ich kann es auch nicht, ich bemühe mich nur etwas. Wir haben ja keine professionelle zeitung und wollen (ich hoffe es zumindest) auch nicht werden, also darf es ruhig etwas amateurhaft sein. Es genügt auch wenn ich die beiträge handschriftlich und mit den nötigen unterlagen dazu erhalte, es dauert dann einfach etwas länger bis es für die zeitung verwendbar ist, aber es ist dann wenigstens etwas an material verfügbar.

Ich selber besitze ein archiv auf das ich zurückgreifen kann um seitenlücken zu füllen, aber wenn kein neues material hereinkommt ist es absehbar wenn wir stoffmässig "pleite" sind. Das wäre doch schade, erhalten wir doch immer wieder aus aller welt ein lob für unsere zeitung. Ebenfalls ist es langweilig wenn unter jedem beitag derselbe namen steht. Und, ganz ehrlich, fandest du die probehefte nicht ganz interessant und bist auch deshalb dem CTAC beigetreten?!

Mit bestem dank für deinen künftigen beitag und ein herzliches dankeschön an alle die für das gelingen der bisherigen ausgaben beigetragen haben.

Armin Frick



Eingesandt: Eugéne Galliker

Zitat

Autos sind relativ doof, verglichen mit dem, der sie fährt. Dieser ist manchmal auch doof; aber selbst wenn er doof ist, ist das auto immer noch viel doofer. Prof. Dr. Klaus-Michel Meyer-Abich, auf symposium "Wird das denken überflüssig?"

Veranstaltungen

CTAC 17. mai
 20. + 21. juni region 2
 4. okt. region 1 mit GV

20. märz GV Club Citroën Suisse 34/57
25.+26. april SM frühlings treffen
23.+24. mai Grosse oldtimershow 1987, festhalle BEA expo Bern
28.-31. mai 15 jahre Club Belge Des Anciennes Citroën: Tour de Belgique. Start
 u. Ziel beim "Palais Mondial de L'Automobile" (Autoworld). Kon-
 taktadresse: CBAC, Welriekenedreef 1, B-1900 Overijse.
18.7.-22.8 Nordkap 87. Kontaktadresse: W. Steinmetz, Kirchgasse 4, D-6523
 Flörsheim-Dalsheim, t. 0049-6243 8956. Oder: W. Scheuble, Wein-
 gartenstr., 8559 Fruthwilen, t. 072-641399.
27.-31. juli Randonnee alpine, Club Citroën Suisse 34/57, start in Giswil
4.- 6. sept. 7. ICCCR, Loreley, BRD
13. sept. Rally Interclub (34/57, Alfa, DKW, MG, Panhard)
20. sept. Bettag
26.+27. sept. evt Dachverband treffen

Werkstatt typ

Januarloch, wer kennt es nicht und wieder einmal mehr ist ein bischen zuviel
geld in's hobby (Traction) geflossen. Der blick von der haushaltskasse-verwal-
terin verheisst jedenfalls nichts gutes.

Versuche es mit einem hübschen trostpflästerchen, einem paar strumpfhosen -
zur Traction passend natürlich:

"Paris 510" kecke fantasie-strumpfhose mit charmanten "Eiffeltürmchen"-muster.
Erhältlich bei Fogal für fr. 25.-.

Entdeckt und mitgeteilt: MG

Literatur

Wörterbuch, illustriert, übersetzt fachwörter in 6 sprachen: französisch, eng-
lisch, spanisch, deutsch, italienisch, russisch.

Ausser beim studium fremdsprachiger literatur, betriebsanl. usw., auch nützlich
bei autopannen im ausland.

Erh. in buchhandlungen oder bei:

Editions Techniques pour l'Automobile et l'Industrie
20-22, rue de la Saussière
F-92000 Boulogne-Billancourt

Preis: FF 475.- plus versandkosten.

Wolfgang Eisenring

Modellautos

Ob der zirkus Knie einen hatte weiss ich nicht, aber im masstab 1:43 ist er
im spielzeughandel erhältlich: Traction 15/6 (rädli), farbe weiss mit roten
Pilote-felgen, aufschrift blau/rot "Knie", blauer lautsprecher auf dem dach.
Hersteller Verem, ref. 550.

MG

V. TOGNAZZO, ZÜRICH-HÖNGG

Am Gießen 49-53 Telephone (051) 56 77 66

Automobile
Bestandteile
Abbruch

Wie helfe ich meinem Automobil wieder auf die Beine?

Das ist eine Frage, die man oft hören kann. Heute, wo in der ganzen Schweiz, ja selbst von den Fabriken keine Ersatzteile für Wagen aus den Vorkriegsjahren mehr erhältlich sind, ist es für jeden Autofahrer wichtig zu wissen, wo er für seinen Wagen die passenden Ersatzteile bekommen kann.

Was nützt Ihnen Ihr Buick, Chrysler oder Chevrolet, Ihr Fiat, Opel oder Citroën, wenn Sie ihn wegen des in die Brüche gegangenen Differentials oder Getriebes, oder auch wegen eines defekten Motor-teiles nicht mehr in Betrieb setzen können.

Damals schon – man schrieb das Jahr 1911 und das Automobil stak noch in den Kinderschuhen – wurde von Viktor Tognazzo der erste Autoabbruch gegründet. Im Laufe der Jahre hat sich dieser aus bescheidenen Anfängen zum größten und ältesten Unternehmen dieser Art in der Schweiz entwickelt.

Hier ist der Ort, wo Sie die gesuchten Bestandteile finden werden. Die Firma verfügt heute über ein reichhaltiges Lager in allen Autobestandteilen von Marken und Typen amerikanischen und europäischen Ursprungs, außerdem einen großen Park an gebrauchten, noch gut erhaltenen Personen- und Lastwagen, teils neueren Jahrgangs.

Gehen Sie einmal hin, nach Zürich-Höngg, unterhalb der Höngger Brücke an der Limmat, Am Gießen 49-53, Sie werden sicher finden, was Sie für Ihren Wagen benötigen.

Aus dem Jahre 1949, coll. MI

Anm. d. red.: Diese firma existiert immer noch, tractionteile sind aber nicht mehr lieferbar – die erhaltung dieser abt. hat eine spezialisierte gesellschaft im Knonaeramt übernommen.

BÊTE NOIRE

Jonathan Howard betrachtet in "Floating Power" die Traction kritisch.
Übersetzung aus dem Englischen: Daniel Eberli.

Liest man Traction-orientierte Literatur, trifft man eine vertraute Litanei von Tugendhaftigkeiten, z.B. legendäre Strassenhaltung, fortschrittliches Design, unabhängige Vorderradaufhängung, nasse Büchsen, wirkungsvolle Bremsen usw.

Kann dieses Auto tatsächlich so gut sein, wie es angepriesen wird? Für mich ist die Form der Traction heute noch so attraktiv wie 1971, als 25f bezahlte für einen 1946-er light 15 (11BL aus englischer Produktion). Ich war so überwältigt durch den visuellen Aspekt des Wagens, dass es mir nichts ausgemacht hätte, wenn er durch ein Gummi-Band angetrieben worden wäre. Nachdem er etwas zusammengeflickt worden war, sauste ich bald herum in einem Wagen, der trotz allem nicht auseinanderfiel, und der mich hoffnungslos der Marke ergeben machte.

Vernünftige Leute versuchten mich zu überzeugen ein richtiges Auto zu kaufen, und ich wurde überschüttet mit Geschichten über Antriebswellen-Pannen und auseinanderspringenden Getriebe, aber ich glaubte damals, dass diese Art Dinge nur jemand anderem passieren konnte. 15 Jahre und 7 Tractions später bin ich immer noch hoffnungslos vernarrt in den visuellen Aspekt des Wagens und die legendäre Strassenhaltung, aber bei einigen anderen der oft-gelesenen Uebertreibungen muss ich mir heute auf die Zunge beißen.

Um zu veranschaulichen, was ich meine, musst Du Dir einen neubekehrten Traction Besitzer vorstellen, der sich eines kalten Wintermorgens seinem Ein und alles nähert mit der Absicht, wegzufahren. So versunken in Bewunderung ist er, dass er sich ganz benommen der Fahrertüre nähert und herausfindet, dass er nicht einsteigen kann. Hierbei handelt es sich um ein in Paris gebautes Modell, und natürlich musst Du via Beifahrertür einsteigen, was Dir erlaubt, den flachen Wagenboden zu bewundern, bar eines Kardantunnels, dank der interessanten Uebernahme des Frontantriebs, etc, jedesmal wenn Du in den Wagen einsteigst! Zum Glück für unseren Traction-Besitzer hat ihn der Typ, der ihn ihm verkauft hatte, auf die Gefahr, beim Hinüberutschen mit dem Knie die Handbremse loszuschlagen, aufmerksam gemacht, so dass eine Katastrophe vermieden werden konnte, indem er das Auto mit eingelegtem Gang verlassen hatte. Er wird auch bemerkt haben, dass der Zugang zu Handbremse über das Knie der Mitfahrerin führt, da diese rechts angebracht ist, es sei denn, es handle sich um ein 15/6. Hätte sich unser Tractionist ein Slough-Modell (aus englischer Produktion) gekauft, hätte ihm der Verkäufer zweifelsohne vorgeschwärmt, wie praktisch das Knie der Beifahrerin zur Hand fällt, wenn man den grössten Gang einlegt. In diesem Pariser Wagen erforscht unser Opfer das Armaturenbrett mit den geheimnisvoll markierten Knöpfen. Er entdeckt, dass beim Versuch den Motor mit dem Schlüssel zu starten, wie bei einem modernen Wagen, nur das Zündschloss lose wird und nutzlos im Armaturenbrett dreht! "Natürlich, wie dumm von mir!" denkt er und erinnert sich an die Zündung durch Drehen des Knopfes mit dem Kreisförmigen Pfeil, der nicht der Blinkerschalter ist; zieht den mit "S" markierten Knopf, was "Franglais" ist für Choke, und zieht den mit "D" markierten Knopf, was nicht für "Danger" steht und hoffentlich ... Was ?

- Ein Dumpf nagender Lärm, der anzeigt, dass eine hoffnungslos überlastete sechs-Volt Batterie ihre Platten krümmt beim Versuch, eine Masse Eisenwaren umzudrehen!

Ein 15CV in diesem Stadium würde ein schrecklich klirrendes Geräusch von sich geben, dank dem exponierten Anlasserring, der aufmerksamweise nur wenige Zentimeter von den Zehen des Fahrers plaziert ist. In diesem Augenblick wird der dumpf knirschende Lärm spürbar langsamer, und unser Held realisiert, dass Hartnäckigkeit in diesem Verfahren sinnlos ist.

Der erste Gedanke ist Oel und Wasser zu kontrollieren. Dieses Ritual, ruhig ausgeführt, wird vielleicht ermöglichen die Batterie zu erholen, die Vergaser-Flut zu verdunsten und die aufkommende Panik zu unterdrücken. Um diesen Prozess zu verlängern, haben in Paris gebaute Wagen den Kühlerstutzen rechts und den Oelstab links, sowie diese unmöglichen Haubenverschlüsse, die, falls nicht sorgfältig verschlossen, in Fahrt die Haube aufspringen oder sogar davonfliegen

lassen. - So werden einige weitere Minuten gebraucht. Unser Held, der sich erinnert, dass er idealerweise zuerst die Benzinpumpe von Hand hätte bedienen sollen, tut dies nun mit Verspätung und verstärkt damit den bereits offensichtlichen Gestank von Benzin.

Er kehrt zum Lenkrad zurück - dankbar, dass er daran gedacht hat, die Fahrertüre aufzuschliessen. Er versucht den Anlasser nochmals. Kein Erfolg! An diesem Punkt erinnert er sich, dass dieses Auto aus einer Zeit stammt, als eine Kurbel mitgeliefert wurde. Der Kofferraum wird untersucht. Nun, die "Kofferli"-Modelle werden oft als weniger attraktiv betrachtet, als ob es etwas mit Hintergedanken sei. Aber die Gepäck-Kapazität des Vorgängers mochte kaum genügen für ein "schmutziges Wochenende", hinter einem schwerem Deckel, der nur wenig geöffnet werden konnte, mit montiertem Reserverad, welches nur schwierig zu wechseln war.

Beim Öffnen wird bemerkt, dass Regenwasser aufmersamerweise in den unteren Teil des Kofferraumes geführt wird. Es wird den Zyniker nicht überraschen, dass an diesem Ort eine Werkzeugschachtel aus Karton plaziert war! Nach kurzer Zeit war diese verrottet und feucht, und das Werkzeug schön rostig. Einige Zeit später war der Boden des Kofferraumes vom Rost zerfressen, und wo, möchtest Du annehmen, sind die Kofferdeckel-Scharniere verankert?

Selbstverständlich sind diese Scharniere exponiert, und wenn sie vom Rost starr geworden sind, muss die Carrosserie ihre Funktion übernehmen! Aber ich schweife ab. Unser Held findet ein geschickt gebogenes Stück dicken Drahtes, das von Citroën als Kurbel geliefert wird. Angebracht an dieses Drahtstück ist eine Art Anhängeschild aus gepresstem Büchsenblech, von dem angenommen wird, dass es in ein anderes Blechstück eingeführt wird, das mit dünnen Schrauben diskret am Hinterteil der Frontstossstange festgemacht ist. Die ganze Einrichtung wird eingefädelt und die Kappe vom Vorderteil des Getriebes abgenommen. Unserem Helden wurde erklärt, wie selten es ist, dass das Getriebe immer noch eine Kappe hatte. Während es bei deren Fehlen faszinierend ist, das Ende der Welle rotieren zu sehen, sollte man erinnert, dass es dort einen schneckenähnlichen Oelschleuderring gibt, der, wenn nicht verdeckt, pflichtbewusst Wasser, Sand, Strassenschmutz und alles Andere in das Frontlager und letztendlich ins Getriebe schleudert!

Die Kappe wird abgenommen - zu Glück ist der Stift intakt, und auch die Laschen an der Kurbel - und so kann unser Held ans Werk gehen. Zuerst ist er befriedigt durch den Widerstand, der sich ihm entgegenstellt. Dies, weil der gerissene Kerl, Kolben und Büchsen ersetzt hatte.

Unser Held, der beherzt die Kurbel packt, ist verwirrt, als er feststellt, wie sich die Stossstange unter der Belastung in alarmierender Weise hin und her bewegt. Er realisiert mit Pein, dass sie mit zwei langen Streben aus sehr dicker Backfolie befestigt ist. Wie glücklich ist er doch, dass er nicht mit der Kurbel eines 15/6 spielt, die in ein lächerlich schlankes und brüchiges Aluminium-Brunnenrohr eingeführt wird, das wegspickt in dem Augenblick, wo es gebraucht wird!

Unser Held jedoch hat Glück, da der Motor anspringt und in ein feines, regelmässiges Tuckern übergeht. Nachdem Kappe und Kurbel an ihren Platz gebracht sind, und mit allen Systemen in Ordnung, ist unser Held bereit für ein unvergessliches motorisches Erlebnis.

Der auf der Kupplung plazierte Fuss erzeugt ein Geräusch irgendwo zwischen einem Knirschen und einem Heulen. Der erste Gang wird eingelegt und die Kupplung losgelassen.

Die Tatsache, dass nur ein leichtes Schütteln auftritt, ist, hat man unserem Helden erzählt, aussergewöhnlich. Der Verkäufer hatte des Langen und Breiten erläutert, zu welcher Vielzahl von Leiden eine Traction-Kupplung neigt, und welche in Hirn-lösendem Schütteln und mechanischen Schäden sonstwo im Antrieb resultieren.

Der Wagen startet brüsk, mit einem scharfen Gewinsel von den kurz-geschlossenen Gängen. Genau wie in den 20-er Jahren! Nur dass dieses Getriebe im Jahre 1957 immer noch geläufig war! Der Rückwärtsgang jedoch würde noch viel mehr wie ein gequältes Tier klingen!

Unser Held wechselt in den zweiten Gang. Obwohl dieser Wechsel einen Abfall der Motorendrehzahl beinhaltet, war der Synchronring total überrascht und liess ein schroffes Knurren hören. Zeitgenössische Inserate lobpreisen den leichten Gangwechsel als überraschende Qualität in Anbetracht des komplizierten Ge-

stänges. Die erwähnte Leichtgängigkeit war erreicht worden durch die Verwendung von Synchro-Naben-Federn von ungefähr derselben Stärke wie Kugelschreiber-Federn, daher die diskrete Arbeitsweise der Synchronisation. Der dieser Konstruktion angeborenen Neigung zum Herausfallen der eingelegten Gänge wurde begegnet, indem man eine durch die Kupplung betätigte Verriegelung in das Getriebegehäuse einbaute. Trotz dieser Gegebenheit fallen die Gänge häufig heraus!

Wäre der schlaue Verkäufer nicht so scharf darauf gewesen, seinen Wagen zu verkaufen, hätte er das Getriebe nochmehr mit Verwünschungen überschüttet, indem er die Zerbrechlichkeit des dritten Ganges, und des Hanges zu plötzlichen Totalausfällen erklärt hätte, aber so knöpfte er weise seinen Mund zu.

Falls unser Held sich weiter an seinen in Paris gebauten Wagen klammern sollte, wird er bald eingeweiht werden in die Geheimnisse der 6-Volt-Anlage und ihrer französischen Komponenten, wie zum Beispiel SEV-Scheibenwischer-Motoren, Scintex-Zeiger, Citroën-Eigenbau-Dynamos und ähnlicher Feinkost.

Die Autos, die sie heute bauen, sind nicht mehr wie früher ... Gott sei Dank!

Diese Uebersetzung gibt leider die Feinheiten des Originaltextes nur teilweise wieder. - Nicht mein Englisch, sondern mein Deutsch ist ungenügend! Oder wie kann man Sätze wie: "Sensible people tried to persuade me to buy a proper car, and I was regaled with stories of driveshaft failure and gearboxes popping, but believed then that sort of stories only happened into life, and settles down to a fine steady beat." übersetzen, ohne dass etwas verloren geht? Feinschmeckern sei deshalb empfohlen, bei Andreas Rutishauser das Original zu lesen. Das gleiche Heft (Floating Power, Volume 11, Number 5) behandelt übrigens ausführlich den Einbau einer ID/DS-Motor/Getriebe-einheit in einen 11-er Motorraum.

Daniel Eberli

Lieber Jonathan Howard,

mit interesse habe ich ihren bericht über die Traction gelesen.

Wie ich daraus entnehme machten sie 1971 mit ihr ihre bekanntschaft. 1971 - das jüngste Tractionmodell war bereits im edlen autoalter von 14 jahren.

Interessanterweise hatte ich 1971 ein wenige monate altes auto das in einem königlichen inselreich hergestellt wurde. Wenn man von 1934 ausgeht, so sind 37 jahre, und von 1957 aus 13 jahre vergangen, mein fortbewegungsmittel war modelljahr 1970. Es ist unfassbar aber war, die hersteller meines vehikels (und auch andere) bauten 1970 (und 1987 immer noch) fortbewegungsmittel die alle in etwa die mängel aufweisen die sie so humorvoll beschreiben, sowie nach konstruktionsprinzipien wie sie ein dorfschmid beim bau von jauchewagen berücksichtigt.

Um auf mein insulaner vehikel zurückzukommen: nach ca 3 jahren und einem km stand von ungefähr 40'000, machten meine nerven nicht mehr mit und ich überlies die karre dem schrotthändler. Seither zweifle ich sehr an der kunst gewisser fahrzeugkonstrukteure und ersatzteilhersteller.

Mein jüngster Citroën den ich regelmässig fahre ist 23 alt und der älteste 53, alle mit frontantrieb. Probleme? Harmlos, in anbetracht des alters und kilometerstandes entschuldbar, im gegensatz zu meiner made of island vehicelzeit.

Armin Frick

MITGLIEDER STELLEN SICH VOR

Ich stelle mir vor, dass sich unter diesem titel neue und alte mitglieder in wort und bild selber vorstellen. Z.b. wie man ausgerechnet zu einer Traction kam, was man mit ihr und dank ihr alles erlebt hat, was man selber so macht, etc, und noch ein oder mehrere bilder von sich, mit oder ohne Traction, frau, freundin, hund, katze usw beifügt. Der anfang ist gemacht. Wer macht weiter? Es werden auch handschriftliche geschichten angenommen.

af

Abfallhaufen - oder eine reise in die Schweiz

Es ist schon einige jahre her das ich mit meiner besten begleiterin aller begleiterinnen, etwa zur selben jahreszeit, ein paar tage in Paris weilte. Am sonntagabend wollten wir mit dem zug wieder zurückfahren und besuchten als abschluss am nachmittag noch den flohmarkt in Clignacourt.

Wir bummelten die strasse längs der autobahn hinauf und amüsierten uns darüber wieviele noch immer auf die tricks der spieler mit den 3-karten hereinfielen und im nu einen teil ihres sauer verdienten geldes loswurden. Lustig war auch, wie schnell die improvisierten spieltische verschwanden und aus den spielern harmlose passanten wurden sobald ein dunkelblauer, steifer hut eines polizisten in der menschenmenge sichtbar wurde.

Bei der kreuzung mit der unterführung, bei der links an der ecke immer mulden und container in den abfallhaufen stehen (könnten ruhig 'mal mehr mulden aufstellen damit der abfall genug platz hat, aber wahrscheinlich gibt es dann wieder mehr abfall usw), ist die flohmarktgrenze und wir beschlossen die selbe strasse zurück zugehen und uns in einem der bistros in den nebenstrassen aufzuwärmen. Meine freundin war bereits am zurückgehen während ich noch ein paar auslagen betrachtete. Als ich mich umdrehte sah ich wie sie über einige papierfetzen am rande des abfallhaufens ging. Ich folgte ihr um sie nachher nicht allzulange in der menschenmenge suchen zu müssen und ging auch über diese feuchten, schmutzigen papiere hinweg die da herumlagen. Während dessen dachte ich darüber nach, dass ich diesmal in Paris eigentlich nichts über Citroën gefunden habe. Aber wir waren ja einfach so in Paris, um auszuspannen und diese stadt bietet auch ohne autos und Citroën immer etwas. Zwei, drei schritte nach dem abfallhaufen blieb ich stehen, wandte mich um und sinierte über den bräunlichen papierbogen der da am boden lag aufheben soll. Ein blick zur holden weiblichkeit, sie hatte schon den "nun komm schon endlich" blick. Wieder ein auge zurück auf das stück feuchte, zertretene, dreckige stück bräunliche papier. Quatsch, was soll ich damit. Hier, in dieser schmutzigen gegend etwas über Citroën, in einem abfallhaufen, weit ab der fabrik? Blödsinn?! Ich ging zwei, drei schritte weiter, der frauliche blick veränderte sich schon ins positive, ich glaube sie hat geahnt was in mir vorging. Wieder blieb ich stehen und schaute zurück, dieser dreckige papierfetzen hatte eine magische wirkung auf mich. Ich wandte mich um, nochmals einen blick über die schulter zur freundin, aha, sie hat es realisiert, die pupillen veränderten sich wieder in's negative, "der spielt wohl verrückt und sammelt jetzt auch noch pariser altpapier", so oder ähnlich muss es ihr jetzt durch den kopf gehen. Was soll's, nur kurz anschauen, also die paar schritte retour. In der zwischenzeit sind noch einige schuhe mehr über das papier gewandert und haben es nicht gerade verschönert. Mit spitzen fingern hob ich vorsichtig eine ecke an, an den strichen die ich sah erkannte ich das es sich um eine technische zeichnung handelte. Also hob ich den fetzen ganz hoch und glättete ihn vorsichtig, natürlich mehr um ihn nicht zu zerreissen als meine sonntagsrinde vor unbill zu bewahren. Aha, eine werkzeugzeichnung, langsam wurde auch ein pleuel sichtbar. Nun reinigte ich die rechte untere ecke, jetzt wollte ich wissen woher der kram stammte und was für ein schicksal ich ihm zuteilen sollte, abfallhaufen in Paris oder eine reise in die Schweiz. Meine augen wurden immer grösser, das durfte doch nicht wahr sein. Es ist wahr, unter anderem steht rechts unten schwarz auf beige "Citroën", 1960.

Die wüfel sind gefallen, eine reise in die Schweiz.

Wenn also jemand für den Traction, oder die ersten DS/ID modelle pleuel anfertigen will, kann er für einen teil des bearbeitungsvorganges bei mir eine kopie der werkzeugzeichnung erhalten.

af

Bibliothek

Da unserem bibliothekar das bücherrücken abstauben zu langweilig wurde, verzieht er sich zur abwechslungs ins ausland und wird anfangs april (ca) mit einem neuen staubwedel und frischem elan seiner aufgabe nachkommen.

Kleinanzeigen für clubmitglieder sind gratis.

Gewerbliche und private inserate kosten entsprechend ihrer grösse, jedoch mindestens fr. 20.-. 1/1 s. fr. 60.-, 1/2 s. fr. 30.-, 1/3 s. fr. 20.-. Für photographische repros werden die entsprechenden kosten verrechnet. Der rechnungsbetrag ist zum voraus zu begleichen.

Inserate und kleinanzeigen bitte direkt an die redaktion senden.

ERHAELTLICH BEIM CTAC:

- * Ansteckknöpfe "Traction Avant" ø 6 cm, stk fr. 3.- plus versand.
- * Universaltassen, weiss mit clubblem, stk fr. 7.50 plus versand.
- * Clubkleber, stk 1.50 plus versand.
- * Traction zum aufbügeln/nähen in schwarz oder rot, stk fr. 3.- plus versand.
- * Plaquetten des Internationalen Treffens 1986, stk fr. 15.- plus versand.
- * Uhren in Form des Traction-Kühlers, als armband-uhr oder im set, chrom oder gold-plaque (neu jetzt auch mit metallband) zwischen fr. 185.- und fr. 265.- incl. versand in der Schweiz (günstiger club-preis). Bestellformulare sind beim CTAC-postfach erhältlich.
- * Zofinger treffen-signet plakats (ca A3), stk fr. 1.- plus versand.

Solange der vorrat reicht, erhalten sie beim CTAC die club-mitteilungen der jahre 86, 85, 84, 83, 82, 81, 80, 79 & 78 mit vielen interessanten beiträgen. Preis pro nummer fr. 3.- plus versand. Bestellungen sind an die club-adresse zu richten.

Inserate werden nach den angaben des inserenten verfasst.

D R I N G E N D zu verkaufen: Citroën large 11BL, jg. 1956.

Mechanischer top-zustand - geprüft und fahrbereit - sämtliche revisionsbelege vorhanden - carrosserie ohne rost jedoch nicht revidiert - originalzustand - preisbasis sfr. 15'000.-.

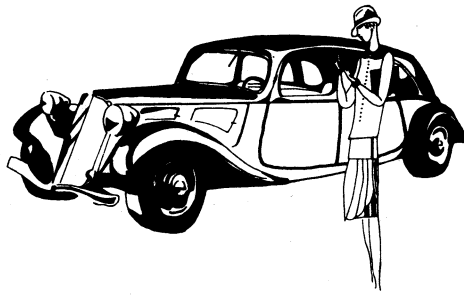
Anfragen an: Th. Bucher, 055 - 28 28 26.

Zu verkaufen: Sehr besonderer Citroën 11 commerciale, bj. 1955, dunkelblau, zustand l. Seltenheit: komplette technik aus originalen neuteilen (!) neu aufgebaut! Carrosserie: perfekt restauriert. Fahrzeug befindet sich also in absolutem originalen neuzustand. Mehrere seltene extras... ein liebhaberstück! Interessenten melden sich bitte bei: André Schulpen, Marsstraat 13, NL-9742 EK Groningen, Holland, t. 0031-50 711 809 od. 0031-47 461 392, abends.

Zu verkaufen: 1 Citroën performance, typ 11BL, jg. 1950. Preis nach vereinbarung. A. Aemisegger, Degersheim, t. 071- 54 26 66.

G E S U C H T ausgeflippter zuversichtlicher zeitgenosse der gewillt ist seine freizeit in einen köfferli large mit rostfreiem häuschen zu investieren, er würde sich freuen wenn er einen zweiten automobilen frühling erleben dürfte. Preis: sfr. 2950.- plus einen kasten Coca-Cola. T. 01-761 15 95.

Zu verkaufen: Citroën Traction-Avant cabriolet légère. Verhandlungsbasis sfr. 35'000.-. A. Bosshard, t. 01-301 12 55.



FRICK TRACTION-AVANT AG
REPARATUREN & ERSATZTEILE

Dorfstr. 39 8912 Obfelden T. 01-761 15 95 p

DIE TRACTION IN DER WERBUNG



frank meyer-schuchardt

INTERNATIONALE LEDERMODE

Zürich · Bahnhofstrasse 38 · Telefon 01/211 66 21

Basel · Freie Strasse 74 · Telefon 061/22 10 33

Eingesandt von: MG und Adrian Pretto



**Von Citroën
die besten Wünsche für 1987.**

**Citroën vous présente
ses meilleurs vœux**



présente
eux pour 1987.

La Citroën vi porge
i migliori auguri per il 1987.

René S. C. C.

Société Générale de Voitures

AUTOMOBILES

Telephone

2, RUE DE HESSE & 25, RUE DE L'ARQUEBUSE
GENÈVE

GARAGE

le plus vaste et le mieux aménagé en Suisse. — Ouvert nuit et jour. —
Eclairage électrique. — Atelier spécial pour réparations d'automobiles.
— Installation complète pour lavage de voitures. — Magasin d'accessoires
et pièces de rechange. — Recharge d'accumulateurs.

*Représentants exclusifs des Maisons Daimler, Benz, de Dion & Bouton,
Audibert & Lavirotte, Cambier, etc.*

VENTE — ACHAT — RÉPARATIONS — ENTRETIEN — LEÇONS

TARIF DES PRIX DE GARAGE

<i>Tricycles</i>				<i>Voitures automobiles</i>	
Par an	Fr. 150.—	Par an	Fr. 300.—	» mois	» 35.—
» mois	» 15—	» jour	» 2.—	» jour	» 2.—
» jour	» 1.—	Nettoyage non compris, suivant tarif spécial			
<i>Quadricycles ou Tricycles avec Voiturettes remorques</i>				<i>Vélocipèdes</i>	
Par an	Fr. 200—	Par an	Fr. 60.—	» mois	» 6.—
» mois	» 20—				
» jour	» 2—				

N.B. — Les voitures ou motocycles en garage chez nous, au mois ou à l'année, sont assurés par notre Société, sans frais aucuns pour nos clients, contre tous risques d'incendie pouvant survenir, non seulement au garage, mais même pendant leur circulation dans les limites de la Suisse en tout temps et sous n'importe quel abri et couverture.

Eingesandt: Edi Guggenheim

Diese karte ist ca 87 jahre alt. Wer kennt noch die marken "Audibert & Lavirotte" und "Cambier"?

Erstere war in Lyon (F) ansässig, 1894-1901; zweitere hatte ihr domizil in Lille (F), 1897-1905.

af

Aus: La Vie de l'Auto, Frankreich, 1985.

Autor: Fabien Sabatès

Uebersetzung: Andreas Rutishauser

Man glaubte alles über die Traction Avant gesagt zu haben, man glaubte, dass die Fanatiker dieses Modells alle Keller und Dachböden abgegrast hätten und die viele Literatur zu speisen, die in den letzten Jahren der Traction gewidmet wurde. Aber lasst Euch eines besseren belehren:

"La Vie de l'Auto" präsentiert exklusiv die überraschenden Resultate von Fabien Sabatès Recherchen, vor allem in den Archiven von Flaminio Bertoni, dem genialen Stylisten, dem wir unter anderem die Formen der Traction, DS und 2CV verdanken.

Oft ruft man mich an, um mich auf Archive hinzuweisen oder um Fotos zu zeigen von Traction-Carrosserien, die noch nie veröffentlicht wurden. Man hat mir oft - in gutem Glauben, hoffe ich - die fast-neue Traction angeboten: gut zugeeckt in der Garage eines toten Schlossherrn, seit fünfzig Jahren von seiner Wittve wohlbehütet... Sicher, ich freue mich, aber nicht zu fest.

Wieviele Kilometer bin ich vergebens gefahren, um eine fantastische 8-Zylinder Traction zu sehen? Vermeiden wir, sie zu zählen und sprechen wir nicht mehr darüber. Das beste, ist, die Nachforschungen selbst zu betreiben, das habe ich immer gemacht, und so habe ich auch meine schönsten Entdeckungen gemacht, von deren letzter ich hier erzählen will: Die Bertoni-Archive.

Meine Bibel in dieser Beziehung ist das Telefonbuch, es ist verrückt, wieviele Leute noch leben und in diesen Schinken aufgeführt sind!

Von Zeit zu Zeit setze ich mich für einige Stunden hin und rufe zufällig einige Namen von Leuten an, die eine enge Beziehung zu einem Auto, einer Fabrik, einem Projekt oder einer Expedition haben... Sie würden vom Resultat überrascht sein!

Kürzlich versuchte ich Material zu sammeln über Flaminio Bertoni, den bekannten Stylisten von Citroën, unter anderem Entwerfer der Traction, des 2CV und der DS.

Beim ersten Anruf wurde ich fündig. Am anderen Hörer hatte ich die Witwe von Bertoni, über 75 Jahre alt. Madame Bertoni ist krank, aber nach langen telephonischen Diskussionen, die sich über einen Monat erstreckten, erklärt sie sich bereit, mich zu empfangen. Sie bewohnt eine kleine Wohnung an der rue du Théâtre, wo Sie schon mit ihrem verstorbenem Mann lebte, unweit der heute zerstörten Citroën Konstruktionsabteilung. Sie lebt allein - ihr Sohn kam mit 20 Jahren bei einem Autounfall ums Leben - ohne Freund. Sie hat sich damit abgefunden, ihr Leben in dieser kleinen Wohnung, die sie kaum noch verlässt, und in der sie von Skulpturen, Gemälden und Fotos ihres Mannes umgeben ist, zu beenden.

Unsere verschiedenen Begegnungen taten ihr gut, denn unsere Diskussionen führten sie in längst vergangene bessere Zeiten zurück. Die aus ihrem Gedächtnis auftauchenden Erinnerungen trieben ihr oft die Tränen ins Gesicht... Bertoni, Lefebvre, Cuinet, alle talentierten Erfinder trafen sich bei ihr für ganze Nächte, um zu essen und nicht aufzuhören Autos zu entwerfen.

Und eines Tages hatte ich ihr Vertrauen erlangt: ich durfte in den Keller, dorthin, wo sich wie überall Kartons stapeln, alte Möbel, aus der Mode gekommene Hüte, alles zentimeterweise bedeckt von Staub. In einem Koffer Zeitschriften, Citroën-Kataloge, Briefe, Pläne, Zeichnungen und ein Schuhkarton voll Fotos und Negative. Ich habe alles mitgenommen und sortiert; es dauerte lange, aber es war eine befriedigende Beschäftigung und ich bin froh, dass LVA mir die Möglichkeit gibt, Ihnen das Material als erste vorzustellen.

Ausser den Fotos hatte es ein Büchlein mit Notizen zum 2CV und der DS aus den

Jahren 1947/49. Ein persönliches Heft aus den Kriegsjahren, zu 80% in Italienisch, Briefe, ein technisches Heft, das 1934 beginnt, viele Pläne, Zeichnungen und Artikel.

Um das Bild von Bertoni ein wenig aufzuhellen, hier ein Brief von 1954, von einem seiner Freunde, gerichtet an Jaen-Claude Moulin, damals Direktor der Zeitschrift "L'Automobile".

Diese Carrosserie (die Traktion), von der die Linie zu ihrer Zeit so neu war, dass sie nach 20 Jahren noch nicht gealtert hat, ist das Werk von einem Mitarbeiter Citroëns, der 1934 nur ein kleiner Zeichner von 32 Jahren war: Flaminio Bertoni (woraus wir folgern, dass Bertoni 1902 geboren wurde. Anm. d. Uebers.)

Bertoni fertigte, unter Berücksichtigung der Vorgaben von Mechanik und Innenraum, ein Modell aus Plastilin der Traktion und trat damit in Konkurrenz mit Modellen anderer Mitarbeiter des Hauses Citroën.

Das verwendete Material (Modelliererton), das bis dahin im Automobilbau unbekannt war, leitete eine neue Aera ein, da die Methode von allen grossen Firmen eingeführt wurde.

Dieses Modell beeindruckte André Citroën so sehr, dass er es Madame Citroën vorführen liess. Citroën liess sich in ästhetischen Fragen oft von seiner Frau beraten. Bei dieser Gelegenheit begleitete M. Cuinet, damals Leiter der Carrosserieabteilung, Bertoni. Das Modell wurde enthusiastisch aufgenommen. Ab diesem Tag zeichnete Bertoni sein Modell in grossem Massstab in der Rekordzeit von einem Monat, was Citroën erlaubte, das Auto drei Monate später der Öffentlichkeit vorzustellen. Dann fertigte Bertoni ein 1:1 Modell in Ton, um die Linie zu vervollkommen und die Blech-Press-Formen davon zu nehmen. Seine Aufgabe wurde erleichtert durch das Verständniss seiner Vorgesetzten: so konnte er sich bei der Konzeption auf ein gutes Team von Zeichnern verlassen.

Persönlich glaube ich, dass dieser Exploit (und ein solcher war es ja) nur möglich war, da Bertoni schon in jungem Alter ein Carrossier war: mit 14 Jahren war er Tischlerlehrling in einem Flugzeugwerk. Er wechselte darauf ins Wagengeschäft. Von 1918 bis 1933 beschäftigte er sich mit aller Art Vehikeln: vom Car zur Standseilbahn, von der Schubkarre zum Wagen von Rothschild... Er ist auch der Vater des Alpenwagens mit Rundumsicht (rund, durchsichtige Ecken des Aufbaus, ähnlich Panhard Panoramique), den er für die Firma Baraffio 1926 zeichnete.

Zur Zeit der Traktion war er als Bildhauer schon von der Jury des "Herbstsalons der Tuileries" der Künstler Frankreichs akzeptiert und arbeitete bei verschiedenen Carrosserie-Zeitschriften mit.

Auch in seiner Funktion als Architekt in der 'Ecole Nationale Supérieure des Beaux Arts', D.P.L.G., gehörte er immer noch als Ingenieur zur Belegschaft von Citroën.

Um ihn richtig zu begreifen, lege ich Ihnen eine Passage aus einem Artikel, der am 28./29. November 1948 im 'France-Soir' erschienen ist, und den ich aufbewahrt habe bei: "Der Vater der Carrosserie des letzten Citroën (hier der 2CV, der am Salon im Oktober 1948 vorgestellt wurde. Anm. d. Uebers.) ist der Zeichner Bertoni, der, wie man bei Citroën sagt, jede Nacht ein Auto zeichnen kann, und es am nächsten Morgen in Ton modelliert."

Dieses Zeugnis ist bis heute das einzige biographische Element, das wir haben, da Mme. Bertoni, seine zweite Frau, in der Vorkriegszeit noch nicht mit ihm gelebt hat und ihre Erinnerungen über das, was Bertoni ihr erzählt hat, nichts mit Autos zu tun haben. Bertoni arbeitet bei Citroën und parallel dazu bildhauert er und hat Ambitionen Architekt zu werden (was ihm in den 50er Jahren gelingt), er zeichnet Carrosserien für den Italiener Baroffio, indem er ihm lange Briefe mit technischen Erklärungen und Zeichnungen schickt. In einem Brief

aus dem Jahre 1934 erzählt er von seinen Ängsten im Zusammenhang mit der Krise und dem finanziellen Zusammenbruch bei Citroën. Im Jahr 1935 wird Bertoni Stützpfeiler der Zeitschrift 'Auto-Carosserie', die 1910 von G. Mathière gegründet wurde. In der Atmosphäre einer überdrehten Redaktion, die zudem dauernd in Rückstand war (kommt mir irgendwie bekannt vor, Anm. d. Uebers.), lieferte Bertoni bis 1938 praktisch jeden Tag einen neuen Carrosserie-Entwurf.

In seinem technischen Notizbuch notierte Bertoni täglich die verschiedenen Probleme, die sich während des Entwurfes der Carrosserie der Traction stellten. Er kümmerte sich wirklich um jedes Detail, wie wir einem Auszug vom 13. Februar 1934 entnehmen können:

Die Feder der Luftauslassklappe der Motorhaube nachsehen, die Feder verstärken, und den Durchmesser der Spirale verkleinern. Die Nummerierung der Schrauben am Aufbau überarbeiten, bei 'Chausson' vorbeigehen wegen der Kühlerverkleidung (Chausson fabrizierte für Citroën die Kühler und deren Verkleidung, Anm. d. Uebers.), den hinteren Teil des Chassis nachsehen um zwei Abstützungen für die Rücksitzbank anbringen, die Befestigungspunkte der Handgriffe zur Lüftungsklappe der Motorhaube nachsehen, das Dach überarbeiten, um die Blechdicke zu reduzieren, den Bolzen des Radträgers 1) überarbeiten, die Stäbe der Kühlerverkleidung nachsehen, die Vorderradaufhängung verstärken... etc.,

nichts Spezielles an diesem Tag, 32 Aenderungen die er überwacht. Er verteilt die Aufträge im Entwicklungsbureau. Es ist eine immense Arbeit, und es scheint, dass nur Bertoni den Ueberblick über das ganze hat.

Die hier veröffentlichten Fotos wurden von Bertoni selbst aufgenommen; wie es scheint mit einem Apparat, der einen Fehler hatte: der untere Teil des Objekts wurde abgeschnitten. Diese heimlich gemachten Aufnahmen müssen für Bertoni einen grossen Wert gehabt haben, den er traf eine strikte Auswahl von Objekten, die er sicher behalten wollte.

Fortsetzung folgt.

1) Diese stelle gefiel mir nicht, org. text: "voir goujon dans porte-roue".

Bolzen und radträger ist schon richtig; aber was für ein bolzen?! Die vorderachsen kenne ich wirklich bald in- und auswendig, aber diesen bolzen hatte ich bisher nirgends entdecken können. Ich wälzte technische bücher und dictionnaires - ergebnislos, kurz vor dem klein beigeben fiel mir der ersatzteilkatalog ein. Ein uralter musste es sein, es spielt sich ja 1934 ab und da waren sicher ein paar teile anders konstruiert. Nun, ich fand ihn, den ersatzteilkatalog vom 1. januar 1936. Dort wurde ich fündig. Die technischen details und extras ein andermal, das gibt einen artikel für sich.

Dieser rätselhafte bolzen wurde nur bei der aufhängung des "11" normale (large) eingebaut.

In den modellen "7" und "11" légère (ab märz 1935 auch im "11" large) wurde eine andere aufhängung montiert - vermutlich aus kalkulationsgründen - die im prinzip bis 1957 beibehalten wurde.

Die beim "11" normale (large) bis zum mai 1935 verwendete konstruktion (wahrscheinlich wurde zu diesem zeitpunkt das V8-motor projekt endgültig begraben) erlaubte eine wesentlich leichtgängigere lenkung als bei den anderen modellen.

Meines erachtens wurde hier bereits für das modell "22" mitgeplant, das ja mit seinem V8-motor eine grössere vorderachsbelastung aufweisen musste.

Die achslastdifferenz des légère und des large fällt nicht so sehr ins gewicht, dass ein leichtgängigeres system nur für den large allein nötig gewesen wäre. Ich vermute eher, dass der large das technische versuchskaninchen für den "22" war und auch, dass sich so die zusatzkosten für den mehraufwand besser verteilen.

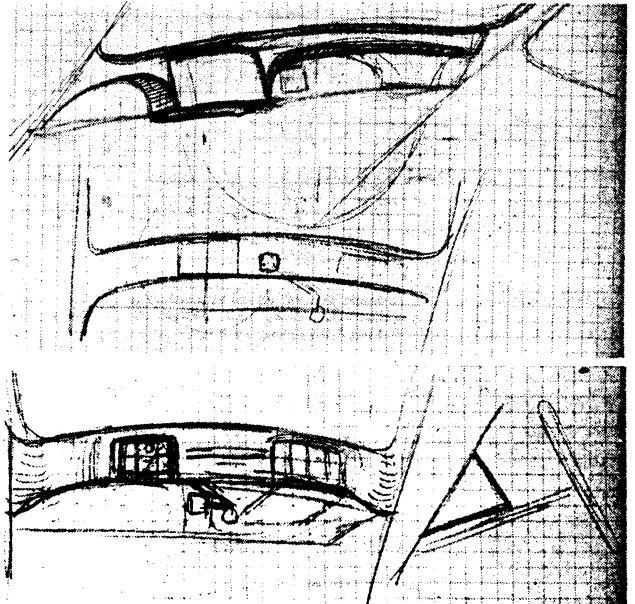
Die zitierte tagebuchseite datiert vom 13. februar 1934. Die ersten large-modelle kamen zusammen mit dem "22" erstmals im oktober 1934 am Parisersalon an die oeffentlichkeit.

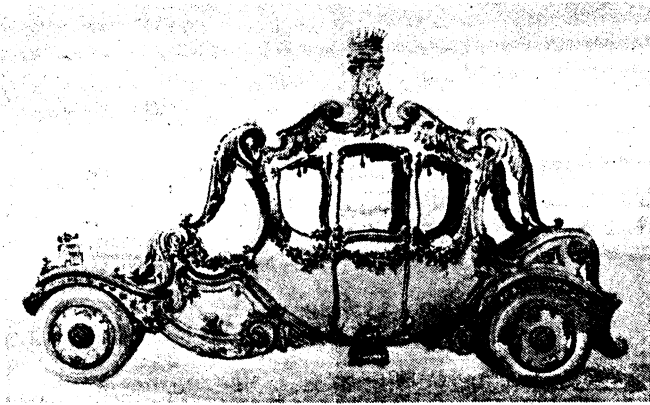
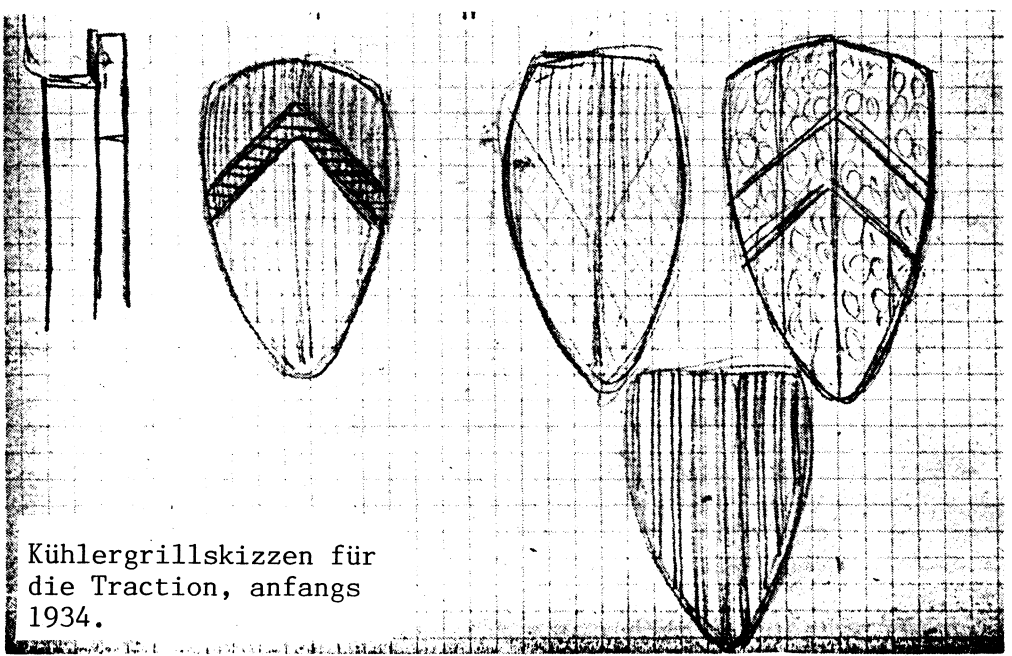
Der besagte "goujon dans porte-roue" weist darauf hin, dass schon früh mit grosser anstrengung an der realisation verschiedener Traction-avant modelle gearbeitet wurde.



Flaminio Bertoni

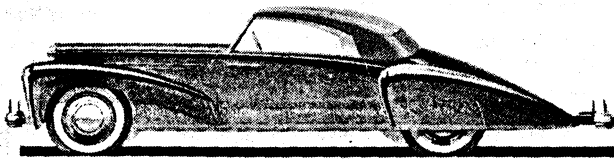
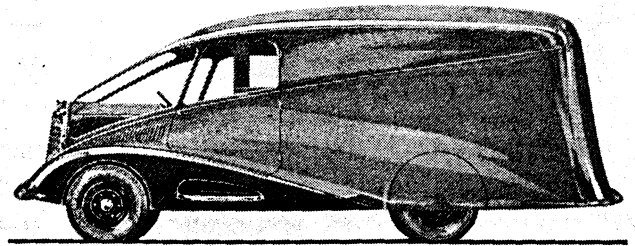
Nicht realisierte Armaturen-
bretter für die
Traction, 1935/36.



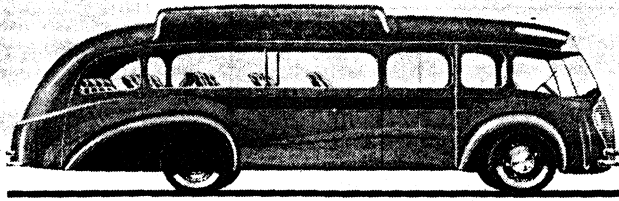


Barocke Fantasien:
Entwurf von Bertoni
für den Carrosserie
G. Baroffio.

Lieferwagen auf Panhard-
Chassis (Auto-Carrosserie).

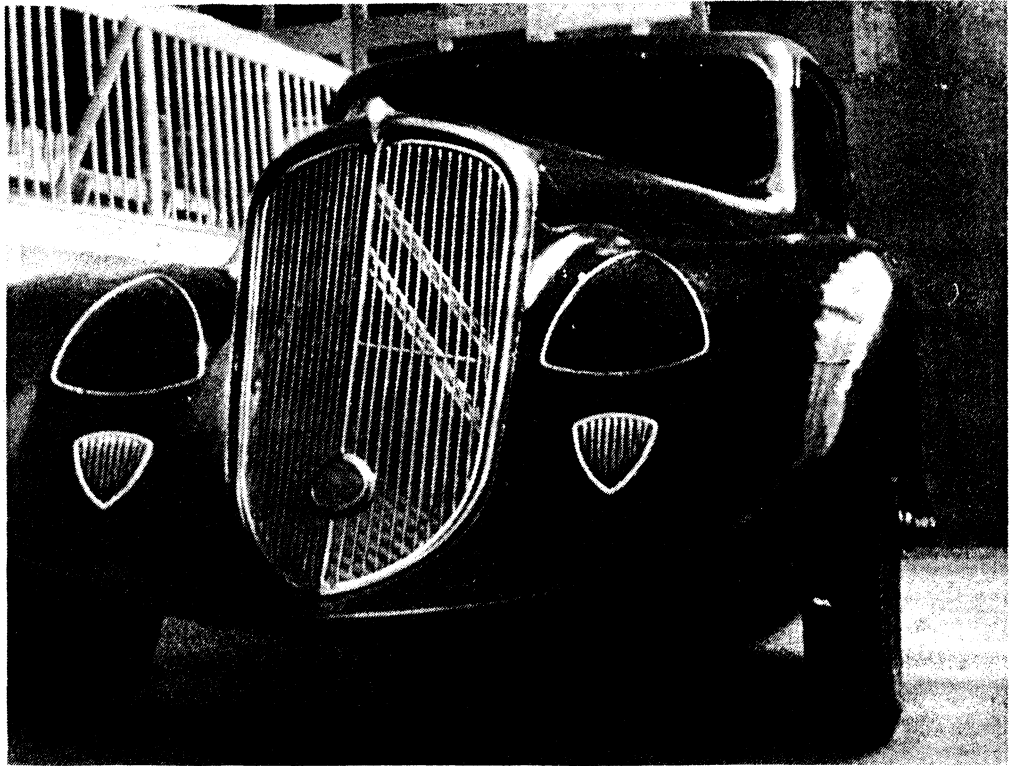
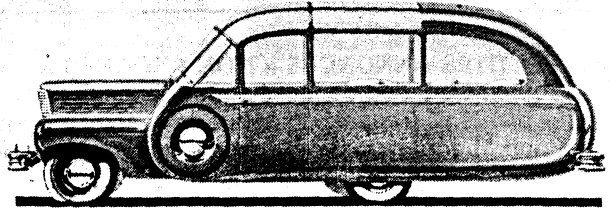


Cabriolet auf Talbot T4-
Chassis (Auto-Carrosserie).



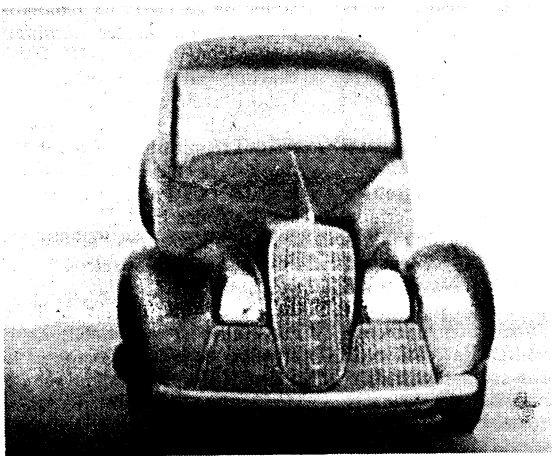
Autobus auf Chassis Lattil M2, A1, B4 (Auto-Carosserie).

10-Plätzer Schnellbus auf Chassis Unic S12B (Auto-Carosserie).



Ein sehr schöner Entwurf Bertonis, anfangs 1934. Motorhaube mit einer Klappe, Scheinwerfer und Hupengrill in Dreieckform. Ein Hauch von 22CV, aber das Chassis ist vom 7CV. Sicher handelt es sich um einen Test für den 8-Zylinder, aber anfangs 20 1934 gab es das Normal-Chassis noch nicht.

Einer der vielen Prototypen für den 22CV, auf diesem Modell sind die Chevrons aus dem Kühlergrill verschwunden.



Dieses Modell gleicht dem, das am Salon 1934 vorgestellt wurde.

Auf diesem Modell sieht man schon die Motorhaube mit den Schlitzen. Leider nur schlecht erkenntlich, anm. d. Red.



Eine gewisse anlehnung an den "Chrysler Air-flow".

Nur wenigen "Eingeweihten" ist bekannt, dass Citroën-Automobile vor dem 2. Weltkrieg auch in Deutschland produziert wurden.

Bedingt durch die nur achtjährige Produktionstätigkeit und die später folgenden Kriegswirren ist nur sehr wenig Informationsmaterial über dieses gewiss interessante Stück Zeitgeschichte erhalten geblieben.

Ich habe mir deshalb die Aufgabe gestellt, vorhandenes Material zu sichern und alle verstreuten Informationen in einem Archiv zusammenzutragen. Als Komplex dieser mehrjährigen Nachforschungen beabsichtige ich ein Buch herauszugeben.

Aus diesem Grunde appelliere ich an "Sie", zu helfen, verschüttetes Wissen aus dieser Aera - Citroën - Deutschland - freizuschaukeln.

Jede noch so unwichtig erscheinende Information kann wichtig sein oder andere bereits bekannte Fakten erhärten. Es würde z.B. folgendes interessieren:

Fotos, Zeitungartikel, Anzeigen, Prospekte, Betriebsanleitungen, Reparaturhandbücher, Ersatzteilkataloge, Hinweise auf deutsche Citroën-Fahrzeuge und ähnliches mehr.

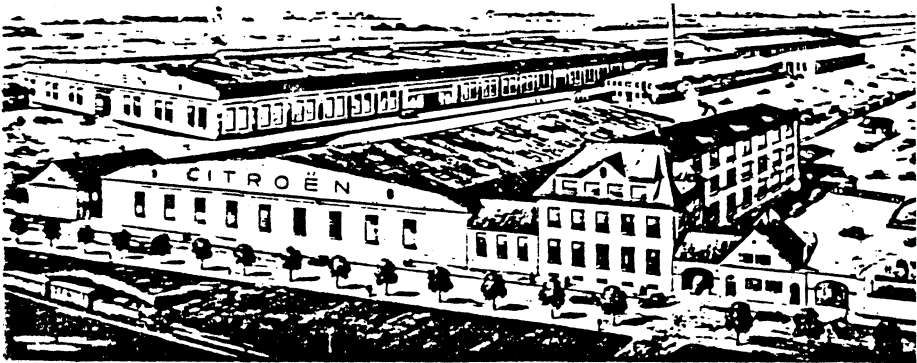
Ich würde mich sehr freuen, wenn sie aufgrund jeglicher Information mit mir Kontakt aufnehmen würden.

Mit freundlichem Gruss

Immo Mikloweit

Weismantelweg 8, D-5000 Köln 91 (Neubrück), Tel. 0049 - (221) 8 90 23 07.

Teilansicht der deutschen "Citroën Automobil AG" in Köln-Poll, um 1929.



Im Jahre 1926, als bereits über 245'000 Citroën Fahrzeuge aus den Produktionsstätten des französischen Stammhauses hervorgegangen waren, entschloss sich die Firma zum Zwecke der Befriedigung des in stark steigender Zunahme begriffenen Auslandsbedarfs vier selbstständige Fabrikanlagen im Ausland zu errichten und zwar in Belgien, England, Italien und Deutschland.

Die deutsche Produktionsstätte entstand in dem Areal einer ehemaligen Waggonfabrik in Köln und zwar in dem Vorort Poll. Die hier entstehende Produktionsanlage dehnte sich über einen Flächenraum von 68'000 qm aus. Diese Citroën-Werke in Köln wurden gegen 1926 in Betrieb genommen und hatten eine bebaute Fläche von 27'000 qm. Jene deutschen Werkstätten wurden ständig und nach bestimmten Richtlinien zielbewusst weiter ausgebaut, sodass schon bald einige Hundert Arbeiter und Angestellte beschäftigt waren. Der Verkauf der Fahrzeuge geschah über ein ganz Deutschland verteiltes Händlernetz. Diese Citroën-Händler waren selbstverständlich auch Träger des Kundendienstes.

Bereits 1927 gab es ein vom Kölner Werk herausgegebenes Reparatur-Handbuch für das erste "B14" Modell, selbiger Reparatur-Leitfaden war für die damalige Zeit richtungsweisend.

Das schon damals angewandte Baukasten-Prinzip gestattete nicht nur die Herstellung von 4 und 6 Zylinder Personenwagen sondern ebenfalls die Produktion von Citroën-Schnelllastwagen verschiedener Tonnage. Durch die systembedingte Verwendung vieler Baueinzelteile in der gesamten Typenpalette erreichte man sehr günstige Herstellungskosten. Renommierete deutsche Firmen wie zum Beispiel Siemens, Zahnradfabrik Friedrichshafen, Bosch, Ate und viele andere mehr lieferten die gängigen Fahrzeugteile, sodass verbunden mit der Konzeption und der hervorragenden Herstellerqualität sehr bald ein guter Klang die Kölner Citroën-Produkte begleitete.

Das verwindungssteife Fahrgestell sowie die problemlose Technik ermunterte einige deutsche Karosseriebauer, voran die Firmen Deutsch und Papler, spezielle Taxiaufbauten und exzellente Cabriolets in Kleinen Serien auf Kölner Citroën-Chassis zu montieren.

Da die Konzeption der Fahrzeuge einen leichten Umgang, sowohl in der Bedienung als auch in Pflege und Reparatur, ermöglichte war der Erfolg trotz der damaligen Weltwirtschaftskrise dem "Kölner Citroën-Werk" treu.

Die hohe Lebenserwartung dieser Citroën-Wagen erlaubte es, dass viele bis über die Kriegszeit hinweg ihrem Besitzer treue Dienste leisteten und sogar noch heute einige Exemplare bei Liebhabern die Erinnerung an die Kölner Citroën-Geschichte wachhalten.

Immo Mikloweit

Aus: TAVIG Jnfo 11/86.

Anm. d. red.: In den Kölner Citroën-werken wurden vor dem krieg auch die Trac-tion Avant modelle "7" und "11" gebaut.

Coll. MI

les Nouveautés SPEED 1950

POUR LA TRACTION AV. CITROEN



la malle arrière, qui permet de doubler la capacité du coffre sans transformation coûteuse



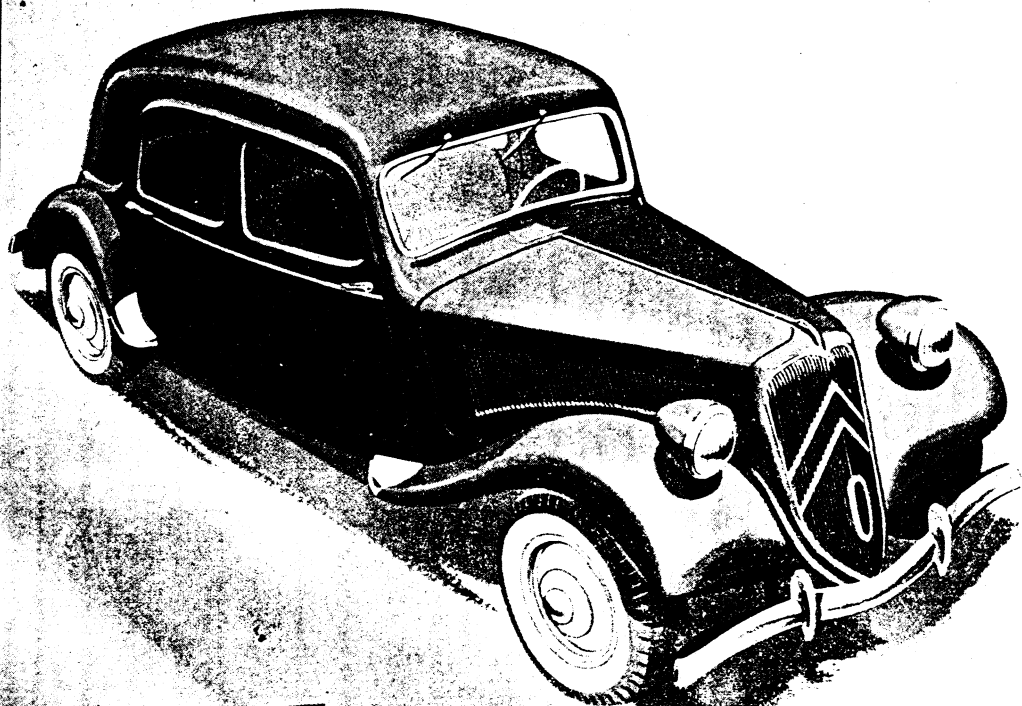
La triangulation, qui donnera à l'avant de votre 11 CV. la rigidité d'une 15 CV.

ETS BRISSONNET & C^{ie}

SALON DE L'AUTOMOBILE. STAND 30. SALLE C

Handbuch, ca 1949/50, af

VOTRE **CITROËN**



Traction Avant

PERFORMANCES...

SECURITE...

ECONOMIES

DUREE...

VOICI CE QUE VOUS ASSURE CE LIVRE

Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau

M U T A T I O N S K A R T E

NAME:..... VORNAME:.....
STRASSE:..... PLZ:.....
ORT:..... TEL.:.../.....
FAHRZEUGTYP:..... JAHRGANG:..... FARBE:.....
KONTROLLSCHILD:..... EINGELOEST/FAHRBAR: JA O NEIN O
BESONDERHEITEN:.....
BEMERKUNGEN / WUENSCHEN:.....
GUELTIG AB:..... ORT/DATUM:.....



MITGLIEDER - W E R B U N G

Untenstehend haben wir werbetalons vorbereitet, die ausgeschnitten, fotokopiert etc, und möglichen interessenten des CTAC zur anmeldung gegeben, bzw. unter den scheibenwischer geklemmt werden können.

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen
Tel. 052 - 43 25 17



Ich interessiere mich für eine mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden sie mir diesbezügliche unterlagen.

Name Vorname

Adresse

Tel. P G Ich besitze einen Traction: Ja ... Nein ... Typ Baujahr Farbe

Chassisno. Besonderheiten

Herrn
Koch Hans Georg
Steinlerweg 15

4402 Frenkendorf

P. P.

8058 Zürich

I M P R I M E

