

CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen
Postcheck 80-18535-2, Telefon 052/43 25 17
Mitgliederbeiträge: SKA Rapperswil, Postcheck 80-705-3

Die Club-Hefte erscheinen 5 bis 6 mal jährlich, Auflage 400
Copyright, Nachdruck nur mit Quellenangabe.
Einzelpreis für Nichtmitglieder: SFr. 10.- plus Versand.

Organisationplan 1987/88

Präsident	Vizepräsident	Kassier	Aktuar
Daniel Eberli Im Kellhof	Hans-Georg Koch Steinlerweg 15	Markus Lehmann Mattenweg 1	Felix Gähler Hauptstr. 74
8463 <u>Benken</u>	4402 <u>Frenkendorf</u>	4447 <u>Känerkinden</u>	9422 <u>Staad</u>
P. 052/43 25 17 G. 01/816 39 72	P. 061/94 84 18	P. 062/69 26 05 G. 061/63 08 08	P. 071/42 11 97 G. 075/ 6 26 61

Region Ost	Region Nord	Region West	Region Süd
Vorstand	Vorstand	Vorstand	Vorstand
André Baumann Tüfenastr. 11 9100 <u>Herisau</u> P. 071/51 69 52	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	Christian Bolliger Postfach 62 8832 <u>Wollerau</u> P. 055/27 41 20
Wolfgang Eisenring Hirtenweg 23 9010 <u>St. Gallen</u> P. 071/25 86 69	Ernst Reich Dorfstrasse 8537 <u>Nussbaumen</u> P. 054/45 10 06	Beat Scheidegger Brückfeldstr. 36 3012 <u>Bern</u> P. 031/24 12 62	Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 <u>Schmerikon</u> P. 055/86 15 23
Paul Stehrenberger Kohlengasse 99 9056 <u>Gais</u> P. 071/93 11 75	Manfred Schumacher Adlikerstr. 79 8105 <u>Regensdorf</u> P. 01/840 30 78	Walter Schütz Tulpenweg 13 3177 <u>Laupen/BE</u> P. 031/94 88 84	

Zeitungsredaktion, Archiv, Modelle, Bibliothek	Clubartikel	Mitgliederverwaltung
Andreas Rutishauser Altstetterstr. 163 8048 <u>Zürich</u> P. 01/62 67 95	Felix Gähler Hauptstr. 74 9422 <u>Staad</u> P. 071/42 11 97	Christian Bolliger Postfach 62 8832 <u>Wollerau</u> P. 055/27 41 20

Vertreter im Dachverband DSMHA: Res Diem und Andreas Rutishauser

Das Wort des Vizepräsidenten

Obwohl es mir nicht möglich war, persönlich am letzten CTAC-Treffen teilzunehmen, hab ich mich in absentia zum neuen Vizepräsidenten gewählt. Ich möchte mich dafür bei allen herzlich bedanken.

Als ich vor acht Jahren zum ersten mal von einem Citroën-Club hörte, nahm ich dies zur Kenntnis und vergass es wieder. Damals hätten wir unseren Traktion gerade erst in mühsamer Kleinarbeit fertiggestellt und vorgeführt. Ersatzteile hatte ich im nahen Elsass besorgt oder sie von Freunden anfertigen lassen. Einiges hatten wir auch von anderen französischen Modellen entlehnt und das Auto nicht eigentlich originalgetreu restauriert.

In einer Automobilzeitschrift las ich dann von einem internationalen Treffen in Zofingen 1981. Ich konnte sogar meine Frau überreden, mit mir dorthin zu fahren. Wir trauten uns zuerst nur von weitem zuzusehen, geschweige denn etwas zu fragen. Unseren eigenen Traktion hatten wir zwar mitgenommen, aber in sicherer Entfernung parkiert, um nicht mit einer Feld-Wald-Wiesenrestauration unangenehm aufzufallen. Das ganze Angebot dieses Treffens begeisterte und beeindruckte uns ziemlich und wir sahen, dass wir nicht die einzigen waren, die nicht alles perfekt beieinander hatten. Es schien sich da um einen familiären Club zu handeln, welcher einiges auf die Beine zu stellen vermochte. Leider kannten wir keinen Knochen aber wir erhielten bei der Information ein Clubheft als Werbegeschenk und fanden darin Anmeldeformulare auf der hintersten Seite.

Soviel ich mich noch erinnern kann, kauften wir damals am Ersatzteilemarkt noch eine neue Mittelleiste für die Motorhaube, da die vorhandene an einem Ende gebrochen war. Ich staunte ein bisschen über die langen Haare und den schwarzen Vollbart des Verkäufers, doch er war freundlich und schien mich gut zu beraten, was sich in den folgenden Jahren mehrmals bestätigte. Zu

mehr reichte damals das Geld nicht. Auf der Heimfahrt waren wir einerseits glücklich, dass es sogar in der Schweiz Ersatzteile zu kaufen gab, andererseits etwas komisch berührt vom ganzen Anlass und den mitgehörten Diskussionen der Angefressenen. Dennoch entschlossen wir uns damals dem CTAC beizutreten.

Ich muss sagen, dass ich es bisher nicht bereut habe. Durch die völlig zufällige Zusammensetzung des Clubs habe ich Kontakte zu Leuten aus allen Landesgegenden gefunden, die mich immer wieder erfreuen und meine Gedanken vom grauen Alltagsleben wegnehmen, zu alten Autos, guten Ideen und gemächlichem Beisammensein.

In diesem Sinne möchte ich in den weiteren Jahren in unserem Club weiterarbeiten, zu Eurer und meiner eigenen Befriedigung.

Euer Hans Georg Koch

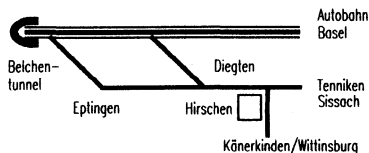
"Traction Avant"

Region 3

Einladung zu einem gemütlichen
"Winterhock"

Mitglieder der Region 3 und aller anderen Regionen treffen sich am 4. 3. 88 ab 19.30 Uhr im Säali des Restaurant Hirschen in Diegten BL.

Wir zeigen Videos und Filme der Treffen von 1987.

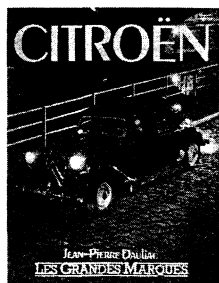


Buchbesprechung

CITROEN: L'HISTOIRE ET LES SECRETS
DE SON
BUREAU D'ÉTUDES

Autor: Roger Brioult

Ein Werk, auf das Angefressene schon lange gewartet haben: man kommt aus dem Staunen nicht mehr heraus. Auf mehr als 500 Seiten (auf französisch) erfährt der Interessierte vieles über Citroëns, die nie das Prototypen-Stadium verliessen, über Autos, die nur auf dem Papier entwickelt wurden. Anschaulich, und mit vielen Bildern dokumentiert, versteht es Roger Brioult uns die Arbeit des Entwicklungsbüros des Quai de Javel nahezubringen. Dabei interessieren ihn nicht so sehr die definitiven Autos, die dann in Serie gebaut wurden, sondern die Wege, wie man bei Citroën nun genau auf diese Lösung gekommen ist. Über fast alle Citroëns gibt es etwas zu lesen: angefangen 1917 beim Typ A bis zur Übernahme durch Peugeot in den 70er Jahren. Das Werk umfasst bis heute 2 Bände (vielleicht kommt noch einmal ein dritter mit den Nutzfahrzeugen hinzu). Beide Bücher zusammen kosten Fr. 107.-- plus Porto, ein Band alleine Fr. 56.--. Bestellungen nimmt die Redaktion entgegen. Gerne würden wir eine Sammelbestellung machen, da so vielleicht ein Rabatt herauschaut, also setze ich einen Termin auf 31. März 1988. Wer bei Armin Frick den ersten Band bezogen hat, möge sich zur Bestellung des zweiten Bandes bei der Redaktion melden.



C I T R O E N

aus der Serie: LES GRANDES MARQUES

von Jean Paul Dauliac

Ein grossformatiges und schönes Buch über die Geschichte der Marke Citroën. Mit relativ wenig Text und vielen guten Bildern (die meisten davon in Farbe) vermittelt der Autor die Entwicklung unserer Marke von den Anfängen bis heute (letzte behandelte Modelle: AX, CX II, BX GTI). Sicher sind einige Fehler drin (so wird der Ami Super plötzlich zum Ami 8), der Autor kann auch nicht allzusehr ins Detail gehen. Aber für Fr. 16.80 erhält der Käufer einen sehr guten Gegenwert. Zu finden in jeder besseren Buchhandlung. Sollte Euer Buchhändler nichts davon wissen, hier noch genauere Angaben: Verlag: Librairie Gründ, Paris, ISBN: 2-7000-5180-7 (für die französische Ausgabe, das Buch sollte aber auch auf Englisch erhältlich sein).

Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen:

1.	Mai	1988	Region Ost
26.	Juni	1988	Region Nord
27./28.	August	1988	Region Süd
2.	Oktober	1988	Region West
29.	Januar	1989	Generalversammlung

andere Treffen und Daten

13.-21.	Februar	1988	Rétromobile in Paris (F)
27./28.	Februar	1988	Oldtimerbörse Vehikel, Utrecht (NL)
3.-13.	März	1988	Autosalon Genève (für ev. gemeinsame Fahrt bei Dani Eberli melden)
30.4./1.5.		1988	Teilemarkt in Ulm (D)
14.	Mai	1988	Oldtimer- und Teilemarkt Bern (ex-Burgdorf)*
20.-23.	Mai	1988	Tour in Zentral- und Südingland (TOC), Info beim Clubpostfach
11./12.	Juni	1988	50 Jahre 15/6 in Lille und Le Touquet (F)
##			mit Teilemarkt und Diner auch andere Tractions willkommen
17.-19.	Juni	1988	12. Rendez-Vous in Northfield, Mass. (USA)
1.-3.	Juli	1988	Citroën Car Club Rallye in England (TOC), Info beim Clubpostfach
14.-17.	Juli	1988	3. Tour of Brittany des Tractions d'Île et Vilain
	August	1988	Raid Franco Acadien (Organisiert von Traktion Universelle)
19-21.	August	1988	Sommertreffen Traktion Avant Dänemark
21./22.	August	1988	Oldtimerbörse Vehikel, Utrecht (NL)
4.	September	88	Treffen der Freunde Nostalgischer Autos*
18.	September	88	Teilemarkt in Lipsheim*
24./25.	September	88	Rassemblement des DSMHA in Avenches Anmeldeschluss 17.9.88

Daten mit *: noch nicht bestätigt, aber wahrscheinlich, da in den letzten Jahren immer zu diesem Termin

Kurz noch einige Angaben (soweit bekannt) zum Treffen 1988, das zum Ereignis des Jahres in der Tractionszene zu werden verspricht. wie ich gehört habe, sollen einige Mitglieder unseres Clubs schon den Termin im Kalender rot angestrichen haben. Teilnahmeberechtigt sind alle Ctiroëns der Baujahre 1919 bis 1939, dazu noch freundlicherweise alle Tractions, speziell natürlich die Sixen.

Das provisorische Programm sieht am Samstag einen Empfang durch die Honoratioren der Stadt vor, am Abend ein gemeinsames Diner (mit Spektakel und Animation).

Am Sonntag Morgen Ersatzteilmarkt, Ausfahrt und anschliessend gemeinsames Essen.

Le Touquet ist ein bekannter Badeort am Atlantik mit jenen Unterhaltungsmöglichkeiten. Besonders angepriesen wird der Vergnügungspark und Zoo 'Bagatelle' wenige Kilometer südlich von Le Touquet.

Wer im Sinn hat, diesen Superanlass zu besuchen, möge sich bitte mit Daniel Eberli in Verbindung setzen. Er hat nähere Angaben (auch was die Kosten angeht) und hoffentlich jede Menge Anmeldeformulare.

Nennschluss ist der 11. Mai 1988 (nicht bei Dani, sondern in Frankreich!!!!).

Als kurzes Wort im voraus: der Anfang dieses Berichts wurde geschrieben, bevor ich zum Redaktor dieses Blattes ernannt wurde. Also sind die Einleitungszeilen nicht mehr richtig, aber immer noch aktuell und lesenswert.

Kleine Geschichte der TRACTION AVANT

Was hat mir doch unser lieber Herr Präsident kürzlich Betrüblesches erzählt: es gäbe Leute im Citroën Traction Avant Club, die den Unterschied zwischen einem Légère und einem Six nicht kennen würden....., und ob ich, da ich ja immer so den Anschein erwecke, zu wissen, was Original sei und was nicht, und ich auch sonst scheint's in der Geschichte der Traction drauskomme, nicht etwas ins Heftli schreiben könnte um dem Missstand des Nichtwissens bei oben Erwähnten Abhilfe zu schaffen.

Natürlich habe ich gesagt: 'Nichts lieber als das, lieber Dani, ich habe ja schon immer auf eine Gelegenheit gewartet, einmal einen längeren Artikel ins Heftli zu schreiben, bisher mangelte es aber immer am Thema, da ja meine Traction, wie alle wissen immer läuft etc.. Es ist sicher auch eine kleine Entlastung für unseren Redakteur, der das Heftli bis jetzt immer neben seinem 24-Stunden-am-Tag-Job gemacht hat (reicht das einmal nicht, so nimmt er halt die Nacht noch dazu).' So meine Rede; und hier jetzt der erste Erguss.

Natürlich muss ich das sehr komplexe Thema etwas gliedern, um nicht Kraut und Rüben (sprich 8 und 4 Zylinder) durcheinanderzumischen. Ich habe mir das etwa so vorgestellt: Da das erste vorgestellte Modell 1934 mit der kleinen Karrosserie erschien, behandeln wir erst einmal diese, dann die grösseren Karrosserien, und die 15/6 (la Reine de la route). Es dürften noch einige Kapitel folgen: die, die Cabriolets, den 8-Zylinder und die Spezialkarrosserien behandeln. Stoff genug, um jahrelang die Seiten unseres Heftli zu füllen, da ja schon ganze Bücher darüber geschrieben wurden.

Soweit zur Einleitung: kurz noch damit alle verstehen, um was es geht, ein geschichtlicher Kurzausschnitt, was es so alles an Tractions gibt:

Die kleine Karrosserie:

diese gibt es nur als Berline, Cabriolet oder Faux Cabriolet (auch Coupé genannt). Sie ist 4,45 m lang und 1,68 m breit. Mit diesem Chassis wurden die Modelle 7 A, 7 S, 7 B, 7 C, 7 Eco., 11 AL, 11 AM, 11 BL und 11 BL Perfo gebaut, und zwar von 1934 bis Juli 1957.

Die mittlere Karrosserie:

diese ist 11 cm breiter und 20 cm länger als die 'kleine' Karrosserie. Das Meiste dieses Raumes kommt voll dem Innenraum zugute, gut sichtbar im hinteren Fussraum. Überall, ausser in der Schweiz, wo man dieses Modell 'Large' nennt, heisst es 'Normale'.

Es soll mir also niemand kommen, er habe eine 'Large', so stehe es ja schliesslich auf dem Typenschild: 11 BL: 'Onze Berline Large'. Eine solche Typenbezeichnung heisst korrekt: 'Onze B (für den B-Typ) Légère'. Diese mittlere Karrosserie kennen wir als Berline, Cabriolet und Faux Cabriolet (auch Coupé genannt).

Von der Windschutzscheibe nach hinten sind die Chassis der 11 Normale und der 15/6 für Laien gleich.

Noch die Angabe der gebauten Typen: ab Juni 1934; 11 A, 11 B, 11 B Perfo und 11 B mit D-Motor (bis Juli 1957).

Bei den Sechszylindern wurden folgende Typen gebaut (ab 1938): 15/6 G, 15/6 DB, 15/6 DV und 15/6 H (bis 1956).

Die ganz grosse Karrosserie:

Sie wurde nur relativ kurze Zeit gebaut, nämlich ab 1934 bis 1940 und dann wieder ab 1954 bis Produktionsende am 25. Juli 1957. Sie ist gleich breit wie das Chassis der 'Normale', aber nochmals 18 cm länger. Gebaut wurde sie als Commerciale (nur mit dem 4-Zylinder) oder als Familiäre (als 4- und als 6-Zylinder). Diese Wagen unterscheiden sich gegen aussen von anderen Tractions durch ein drittes Seitenfenster. Es gab auch Pläne bei Citroën, ein sogenanntes 'Coupé long' herzustellen, mit grossem Komfort, aber ohne das dritte Seitenfenster. Ein deutscher Traktionist erzählt, er habe ein solches Auto kürzlich in Südfrankreich gesehen.

Jetzt würde eigentlich die Beschreibung der einzelnen Typen, mit den Unterschieden von Jahr zu Jahr folgen. Die Schwierigkeit ist nur, wie beginnen. Logisch erscheint mir die oben gewählte Form: Légère, Normale, Commerciale/Familiäre und 15/6. Viele Änderungen wurden bei den verschiedenen Karrosserieförmungen gleichzeitig eingeführt. Ich habe mir nun folgendes vorgestellt: Ich werde die kleine Karrosserie intensiv vorstellen, und bei den grösseren, und der 15/6 Querverweise auf die kleine Karrosserie anbringen, wenn der Text sich wiederholen würde. Also braucht Ihr zum Lesen der Geschichte der Commerciale auch die Geschichte der Légère, um genau folgen zu können.

Die Geschichte der 'kleinen' Citroën Traction Avant

Zu den Jahrgängen folgende Anmerkung: wenn ich nicht ein genaues Datum (z.B. einen Monat des Jahres) angebe, gelten die Daten für das Modelljahr, das nicht mit dem Kalenderjahr übereinstimmt. Bei Citroën beginnt das neue Modelljahr mit dem Autosalon von Paris, der jeweils im Oktober stattfindet. So hat also zum Beispiel ein im November 1938 gebautes Auto schon alle Änderungen der Wagen, für die die Bezeichnung 'Modell 1939' gilt.

Zuerst möchte ich das Modell '7' behandeln, und erst später zur 11er Traction kommen.

1934:

Am 7. März 1934 wurde die Traction Avant in Form einer 7 A Berline der Weltöffentlichkeit vorgestellt. Sie schlug ein wie eine Bombe, obwohl nichts an ihr nicht schon anderswo produziert worden war: den Frontantrieb kannte man seit 1899, die Torsionsstäbe waren auch schon bekannt, eine selbsttragende Karrosserie (d.h. Chassis und Aufbau nicht getrennt) hatte Lancia schon in den 20-er Jahren beim Modell Lambda eingeführt, auch die nassen, auswechselbaren Zylinderbüchsen waren nicht neu. Das Sensationelle daran war, alles in einem Auto einzubauen, und es in Gross-Serie produzieren zu wollen. Wie wir ja wissen, ist André Citroën daran gescheitert, weil er zuviel Geld in die neuen Produktionsanlagen und die Behebung von Kinderkrankheiten der Traction investieren musste. Er sah sich gezwungen, seine Firma an die Pneufabrik MICHELIN zu verkaufen. Pleite und ohne grosse Aufgabe, verstarb André Citroën 1935.

Aber zurück zur 7 A: sie sah ein wenig anders aus, als die Tractions, die wir im CTAC fahren.

Motor: 72 mm Bohrung, 80 mm Hub, ergibt einen Hubraum von 1303 ccm. Die Verdichtung beträgt 5,7:1, es kommt ein Solex-Horizontal-Vergaser zum Einsatz. Der Auspuff führt gerade vor den Füßen des Beifahrers durch den rechten Längsholm der Karrosserie (jetzt wisst Ihr endlich, warum Ihr dort so einen komischen Schraubdeckel habt an Eurer Traction, weil nämlich niemand Lust hatte, die Pressform zu ändern, als man den Auspuff nach vorne

aus dem Motorraum führte). Der Auspuff 'hinten' hinaus hat seine guten und schlechten Seiten: bei kühler Witterung ist es die einzige Heizung der frühen Tractions (die beste aller Ehefrauen lässt danken), im Sommer, wenn die Sonne schon von oben scheint, gibt es für die Beifahrerin gegrillte Füsse von unten (die beste aller Ehefrauen lässt fluchen).

Karosserie: Hupen auf der Stossstange montiert (verschromt), Kühlergrill verchromt, 'toit simili' (sieht aus wie das Schiebedach von Daniel Eberli, war aber nicht zu öffnen), 2 Lüftungsklappen vor der Windschutzscheibe, kein Kofferraumdeckel (Koffer von Innen zugänglich durch Hochklappen der Rücksitzlehne), Reserverad aussen (Deckel von Aussen abschraubbar), 2 Benzineinfillstutzen (links und rechts neben dem Reserverad), Nummernschild in der Mitte auf der Stossstange befestigt (von Innen beleuchtet).

Die Stossstangen natürlich noch ohne Hörner (gilt für alle Vorkriegsmodelle 7 und 11), und die Heckscheibenumrandung mit der berühmten Sicke, an der man 'nachgemachte' Vorkriegsmodelle von den echten unterscheiden kann.

Die Motorhaube hat je Seite 2 Klappen, die beide in die gleiche Richtung öffnen. Der Griff der vorderen Klappe ist hinten befestigt. Das wurde bald aufgegeben und die Öffnungsrichtung der vorderen Klappe änderte sich; der Griff blieb noch eine Weile hinten (ist aber mühsam zu bedienen, weil man die Klappe am Griff hineinschieben muss, um sie zu öffnen).

Gelenkt wurde nicht mit einer Zahnstangenlenkung (dies wurde erst Mitte 1936 eingeführt), sondern mit einer Schneckenlenkung (von aussen durch den Kühlergrill zu erkennen, da eine Querstange vorhanden ist, die es bei der 'direction à crémaillère' nicht mehr gibt).

Die Kotflügel sind schmaler, als bei den späteren Modellen. Erst mit Einführung der 'Pilote'-Räder und -Felgen erhielten sie die Breite, die die meisten von uns an ihrem Auto haben. Ebenso fehlten die Kotflügelverzierungen aus poliertem Aluminium (diese hatte vor dem Krieg nur die 15/6).

Im Auto trifft man das Instrumentenbrett in der Mitte des Armaturenbrettes an. Die Ziffern sind weiss auf schwarzem Grund. Bestückung: Tachometer, Zeituhr (mechanisch, 7-Tage-Werk), Benzinuhr, Ampèremeter und Öldruckmesser. Der Tacho geht bis 130 km/h, die Benzinuhr zeigt 35 Liter. Die Schaltung des Lichtes passierte über einen Drehknopf in der Mitte des Lenkrades (dort wo viele Neuzeitautos die Hupe haben). Bei der Schaltung liegt der erste Gang oben rechts, der Rückwärtsgang dafür unten rechts (2. und 3. dann wieder normal). Überlegt mal wie man da vernünftig anfahren soll, von wegen Schalten vom ersten in den zweiten Gang (ist ja ganz pervers). Dazu kommt noch, dass der Schalthebel nur nach rechts gekröpft ist, und nicht auch nach unten. Diese Schaltung haben aber nur die allerersten Modelle, schon im Mai 1934 hatte man bei Citroën den Fehler eingesehen, und baute die Schaltung wie sie uns allen geläufig ist mit dem ersten Gang unten rechts, und einem nach unten und rechts gekröpften Schaltstock.

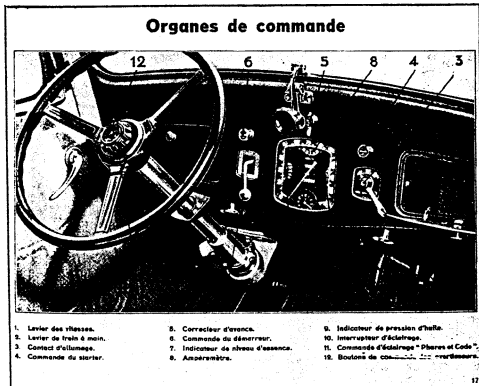
Weil ja der Platz hinter dem Lenkrad frei ist, hatten diese Tractions zwei Handschuhfächer (eines links und eines rechts). Aus Erfahrung weiss ich dies praktische Einrichtung zu schätzen. Der Zündschlüssel ist in der rechten Hälfte des Armaturenbrettes, einen Aschenbecher sucht man vergeblich.

Zu den Karosseriefarben: auf Wunsch war jede Farbe erhältlich; nicht wie bei Ford in den Anfängen der 'Tin Lizzie': dort hiess es nämlich: 'you can order any colour, as long as it black' (zu Deutsch: Sie können jede Farbe bestellen, solange es schwarz ist). Schwarz, wie heute viele Tractions sind, war in den Anfängen die Ausnahme. Zum normalen Lieferumfang gehörten Farben wie bordeauxrot, beige, bleu marine, oder grau. Die Kotflügel, Räder, Radkappen und die Reserveradabdeckung waren dabei immer schwarz. Oder zumindest fast immer: gegen einen kleinen Aufpreis von FFr. 350.- (Basisverkaufspreis des ganzen Autos FFr. 17'700) konnte man die schwarzen Teile in der Hauptfarbe haben (sog. Concours d'élégance Ausführung).

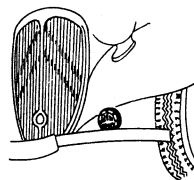
Das war jetzt einmal das Modell 7 A. Um die ganze Sache noch ein bisschen kompliziert zu machen, liess sich Citroën noch einen speziellen Gag einfallen: schon 1934 kam das Modell 7 B: äusserlich nicht von der 7 A, von

der 7'000 Exemplare gebaut wurden, zu unterscheiden. Der Motor wurde vergrößert: die Bohrung wuchs auf 78 mm, was dann einen Hubraum von 1529 ccm ergab. Immer noch im selben Jahr die 7 C: diesmal wurden Bohrung und Hub verändert: 72 mm Bohrung (wie bei der 7 A) und 100 mm (wie mir das Mass bekannt vorkommt...) Hub, ergibt einen Hubraum von 1628 ccm.

Und jetzt wird es ganz kompliziert: immer noch im Jahr 1934 wurde in nur 1500 Exemplaren die 7 S gebaut. Natürlich änderte man am Motor herum: Bohrung 78 mm (wie 7 B), Hub 100 mm (wie 7 C). Den Hubraum verrate ich nicht, die meisten können ihn im Motorfahrzeugausweis nachschauen.



-->> Fortsetzung folgt



Hupen auf den Stossstangen 1934

Armaturenbrett 1934

Titelblatt eines der ersten Prospekte: Juni 1934

TRACTION AVANT

CARROSSERIE "TOUT ACIER MONOCOQUE" SANS CHASSIS

ROUES INDÉPENDANTES ET BARRES DE TORSION

FREINS HYDRAULIQUES

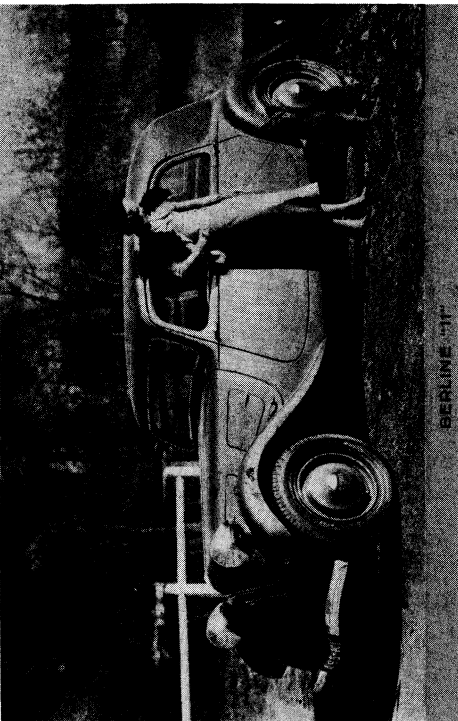
MOTEUR FLOTTANT

VOITURE INTÉGRALEMENT AÉRODYNAMIQUE

VITESSE : 100 KMH.

POIDS : 900 KGS

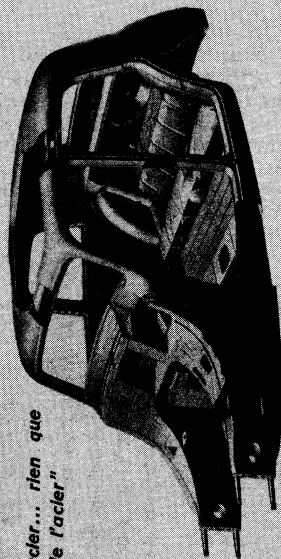
CONSOMMATION 7 à 9 LITRES AUX 100 KILOMÈTRES



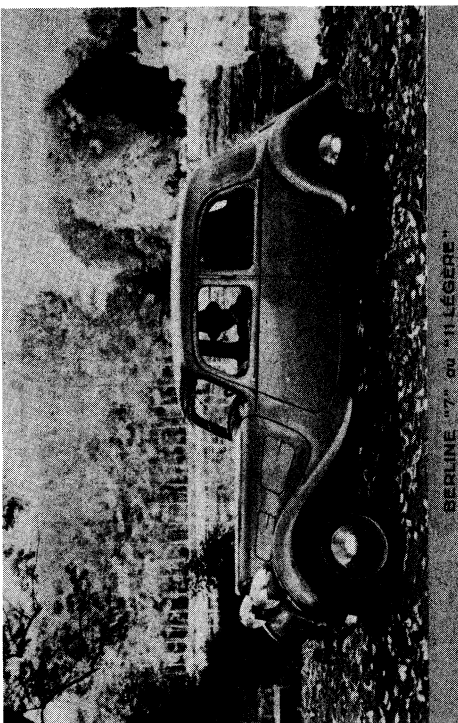
BERLINE "31"

Carrosserie "Tout-Acier"

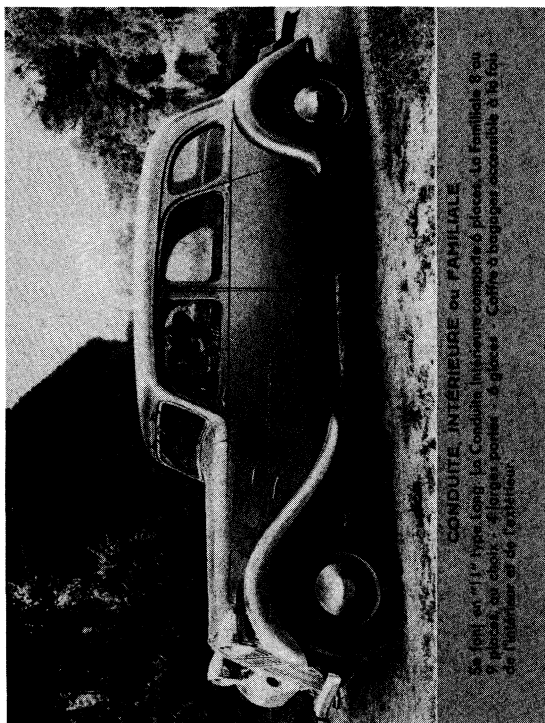
"de l'acier... rien que de l'acier."



■ Toutes les Tracton-Avant Citroën sont des "Monocoques Tout-Acier". Châssis et carrosserie forment un bloc homogène entièrement métallique, d'une résistance aux chocs à toute épreuve. La solidité de la "Tout-Acier" constitue un véritable bouclier qui protège efficacement les passagers contre les risques de la route.



BERLINE "7" ou "11 LÉGERE"



CONDUITE INTÉRIEURE ou FAMILIALE

Se fait en six types long. La Conduite Intérieure comporte 6 places. La Familiale 8 ou 9 places, six places. Silencieux, portes à glissement. Coffre à bagages accessible à 15 km de l'extérieur et de l'intérieur.

Chlaus Hoeck Region Nord: 6.12.1987

Am 6. Dezember 1987 trafen wir uns im wohl einzigen Gasthaus - den Namen des Gasthauses habe ich vergessen - in Uerschhausen/TG. Unter den parkierten Autos vor dem Restaurant liessen sich trotz nasskalter Witterung 3 Traction's ausmachen. Wohlwissend, dass es die letzte Fahrt in der nun beginnenden kalten Jahreszeit sein könnte. Unsere Traction steht gut geschützt in einer Tiefgarage. Sie kriegt schnell Rheuma und hasst jede Art von Feuchtigkeit (wie wir). Das Wetter lud nicht zum verweilen und bestaunen der Citroëns vor dem Restaurant ein.

Im Gasthaus hatten sich bereits 10 Clubmitglieder eingefunden, die sich am Rebsaft gütlich taten. Kontakt war schnell gefunden. Kurz darauf wurde Raclette serviert. Eine schier unermüdliche Serviertochter brachte Portion für Portion. Die Kartoffeln, Gürklein, Silberzwiebln und der geschmolzene Käse fanden auf unerklärbarer Weise in grossen Mengen den Weg zum Magen, währenddessen wurden Tricks, Kniffe und Ratschläge für die kommende Saison ausgetauscht.

Mittlerweile haben über 20 Mitglieder den Weg nach EL UERSCHHAUSEN in INDIEN à la MOST gefunden.

Jedesmal, wenn die Wirtshaustüre aufging, hofften wir, den Mann in der roten Kutte zu entdecken. Es schien aber, als hätte sich der Samichlaus im Nebel verfahren oder der fehlende Schnee eine Schlittenfahrt verunmöglicht. Dafür sprang der Organisator des Treffs in die Bresche und verteilte Nüsse, Schokolade und Lebkuchen. Die Mandarinen wurden im Laden bezahlt und zur Freude des Ladenpersonals vergessen.

Videos und Fotos über vergangene Abenteuer mit der Traction wurden gezeigt. Aber eben, nichts ersetzt das echte Gefühl von dampfenden Kühlern, schmutzigen Händen und streikenden Motoren, die auch mal eine kleine Pause haben möchten.

Als die Kehlen trotz aller zu sich genommenen Flüssigkeiten auszutrocknen drohten, traten wir den Heimweg ins sonnige Zürich an

Vielen Dank an die Organisatoren für den gelungenen Nachmittag.

Sibilla und Thomas

KOTSCHUTZLAPPEN (hinten) für die TRACTION

Vom Englischen Traction-Club (TOC) erreicht uns folgende gute Nachricht: es gibt wieder epochegerechte hintere Kotschutzlappen. Der Nutzen dieser Dinger ist unbestritten, wird doch der hintere Teil der Traction bei Regenfahrten viel weniger dreckig. Die englischen Kotschutzlappen sind viereckig, schwarz und tragen als weisses Relief das alte Citroën-Oktagon. Gerne würden wir eine Sammelbestellung machen. Der Preis für ein Paar liegt (in England) bei £ 20.-- (ungefähr sfr. 55.--). Dazu kommen noch Transport und WüSt.

Bestellungen bis 29. Februar an: Andreas Rutishauser, Altstetterstr. 163, 8048 Zürich

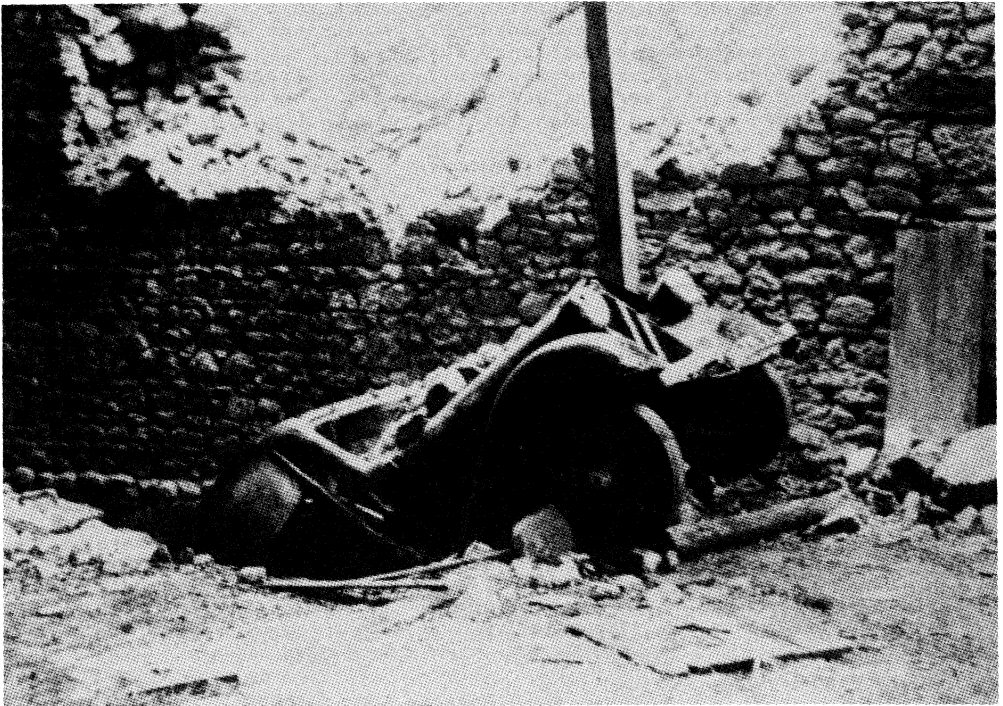
DIE '11 LOURDE' HAT EXISTIERT!!

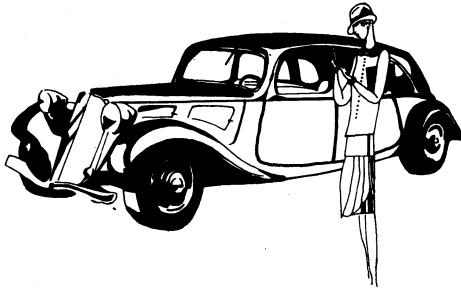
Es ist wahr: die Traction 11 Lourde hat existiert; die Historie muss anscheinend neu geschrieben werden. Sicher kennen alle die Légère, die Normale (Large), die Familiäre/Commerciale etc.. Aber von der '11 Lourde' habe auch ich erst kürzlich zum ersten Male gelesen. Sie musste etwas ähnliches wie ein Lastwagen (auf Französisch = poids lourd) gewesen sein.

Im folgenden die Zusammenfassung eines Artikels aus 'La vie de l'Auto' über diesen raren Traction-Typ.

Sicher hat es die Traction Lourde (schwer) gegeben. Das Pech wollte es, dass sie so schwer geriet, dass Brücken brachen und Strassenoberflächen plattgewalzt wurden wie mit einer Dampfwalze. Also wurde das Projekt fallengelassen...Aber einer der Prototypen wurde von Bertrand Rey in Blagnac wiedergefunden; und zwar in der bevorzugten Position des Autos, auf einem durchgebrochenen Boden....Aber die Geschichte ist sicher ganz anders: ist das nicht eine 'ultra-légère' Traction, unter der die Decke vor Altersschwäche nachgegeben hat? Bertrand Rey erzählt, wie er die Traction in dieser Stellung angetroffen hat:

Eine der Süchte des Sammler alter Autos ist die, dass er nicht spazieren gehen kann, ohne hinter jeder Tür jedes alten Hauses einen Oldtimer zu vermuten. Ohne Zweifel war es dieser Tick, der mich veranlasste, anlässlich einer Wanderung mit meiner Frau, bei einem Haus im vorgeschrittenen Zustand des Verfalls die Tür aufzustossen. Was ich entdeckte, war eine Traction, die halb im Parterre, halb im Keller stand (oder eher hing?).





FRICK TRACTION - AVANT AG
REPARATUREN & ERSATZTEILE

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

Wasserpumpenwellen, büchsen, dichtungen, für alle modelle.

Kipphebelwelle alle 4 zyl. modelle, 6 zyl. auf bestellung.

Anfertigen von hydraulik-/bremsleitungen légère/large, 15/6H, ID/DS 19, HY, etc.

Federkugeln prüfen und füllen, neue und alte ausführung.

Lampeneinsätze, légère/large und ID/DS: Marchale, Ducellier, Cibié!

Vorderachs- und lenkungsteile.

Silentblockrevision, vorder- und hinterachse.

Antriebswellen- und achsschenkelmanschetten.

Blinkerbirnen 6 volt 15 watt.

Sämtliche gummitteile.

Fensterführungsprofil.

Neue und occ. getriebeteile.

Radkappen/radkappenschrauben alle modelle.

Kühler revisionen.

Benzintank revisionen: reinigen und innenbeschichten!

Kupplungsdrucklager rev. im austausch.

Bremstrommeln vorne mit revidiertem konus (!) im austausch. Occ. trommeln am lager.

Blinkerschalter, 6 volt arbeitsrelais, zündspulen u. blinkerrelais.

Türklemmspiegel.

Tachometerwellen.

Abziehbilder für luftfilter und bremsflüssigkeitsbehälter.

Silikonbremsflüssigkeit, nimmt kein wasser auf und verhindert korrosionsschäden in den bremszylindern.

Scheibenwischerarme und wischerblätter.

Unterbrechersätze, alle mod. für die Traction.

Betriebsanleitungen, reparaturhandbücher, ersatzteilkataloge.

Motor- und getriebedichtungen.

Cardanwellen revidiert im austausch. Reparatur von beschädigten konus.

H o m o k i n e t i s c h e cardanwellen für 4-zyl. auf bestellung im austausch.

Revidierte b l e i f r e i zylinderköpfe.



Vollkaskoversicherung fuer die TRACTION AVANT

Vom DSMHA (Dachverbandschweizerischer Markenclubshistorischer Automobile, im folgenden Dachverband genannt), haben wir ein interessantes Schreiben erhalten. Einmal mehr ist es dem Dachverband gelungen (nach der Reduktion des Abonnementpreises für die Monatszeitschrift AUTO EXCLUSIV für Dachverbands-Mitglieder), ein Angebot auszuarbeiten und den Mitgliedern anzubieten, das sehr vielversprechend aussieht.

Es handelt sich um die Möglichkeit, eine Vollkaskoversicherung abzuschliessen. Die Prämie beträgt 4% des Fahrzeugwertes, mindestens aber 400.- pro Jahr. Wird das Fahrzeug im Winter abgemeldet, so läuft die Versicherung weiter, sofern das Auto in einer Garage steht. Werden mehr als 5000 km pro Jahr gefahren, so erhöht sich die Prämie auf 5% der Wertes. Ich habe mal kurz die Rechnung gemacht:

-Fahrzeugwert, Fr. 20'000.--, Fahrstrecke mehr als 5'000 km/Jahr
Das würde eine Grundprämie von Fr. 800.-- ausmachen (4% von 20'000.-), plus ein Zuschlag von 25% für die Fahrtstrecke von über 5000 km, ergibt eine Jahresprämie von Fr. 1000.-. Je nachdem, ob die Traction im Winter abgemeldet wird, reduziert sich die Prämie um die entsprechenden Tage.

Der Selbstbehalt beträgt Fr. 500.-.

Der Wagen muss natürlich irgendwie geschätzt werden. Bis zu einem Wert von Fr. 25'000.- ermittelt der Fahrzeugbesitzer in Zusammenarbeit mit noch zu bezeichnenden Clubexperten den Wert. Bis zu einem Wert von Fr. 50'000.- muss ein neutrales Expertengutachten eingeholt werden. Offen bleibt die Frage, wenn der Besitzer in Zusammenarbeit mit dem Clubexperten auf einen Wert von Fr. 30'000.- kommen, der bestellte neutrale Experte dann aber einen Wert von Fr. 15'000.- ermittelt....

Überhaupt bleiben noch einige Fragen zu klären: Kann die bisherige Haftpflichtversicherung beibehalten werden, oder muss man sich durch den Vollkaskoversicherer eine aufzwingen lassen? Wie sieht es aus mit der Teilkaskoversicherung des Neuzeitautos bei Wechselnummer? Was passiert, wenn die Traction das kleinere der beiden Fahrzeuge ist, die auf Wechselnummer laufen, und man bisher die Mühe gescheut hat, die Traction im Winter abzumelden (man fährt ja nicht billiger)?

An der Delegiertenversammlung des Dachverbandes (12. März 1988) werden die Vertreter des CTAC versuchen, diese offenen Fragen zu klären. In einem späteren Heft wird dann darüber berichtet. Es ist aber nicht verboten, wenn man vom Angebot des Dachverbandes sofort profitieren will, schon jetzt beim Clubpostfach ein Antragsformular zu bestellen, und sein Fahrzeug zur Vollkaskoversicherung anzumelden.

Hat jemand von Euch schon Erfahrungen mit Vollkaskoversicherung von Oldtimern?

Der CTAC hat ja auch schon Abklärungen getroffen betreffend Kaskoversicherung von Oldtimern (Heft 3/84). Hier kurz ein Auszug über die Prämien für vollkaskoversicherte Oldtimer (ohne Nennung der Versicherung): Versicherung A: 11,7-13,5 % des Fahrzeugwertes, Selbstbehalt (SB) Fr. 1000.-, Reduktion der Prämie bei Schadenfreiheit. Versicherung B: 7,2-14,5%, je nach km/Jahr, 500.- SB. Versicherung C: 17,5% bei Fr. 500.- SB. Alle anderen Versicherungen, die angefragt wurden, sind einer exakten Antwort ausgewichen, oder sahen eine Kaskoversicherung für Sammlerfahrzeuge gar nicht vor.



Dachverband Schweizerischer
Markenclubs Historischer Automobile



Association Suisse des Clubs de
Marques d'Automobiles Historiques

Es schreibt Ihnen:

Cette lettre vous est adressée par:
Hans. A. Bichsel, Präsident

Basel, 19. Dezember 1987

Vollkaskoversicherung

Es ist soweit! Der Dachverband ist in der Lage, seinen Mitgliederclubs eine aussergewöhnliche, in Zusammenarbeit mit einer renomierten internationalen Versicherungsgesellschaft ausgearbeitete Vollkaskoversicherung für historische Automobile anzubieten. Versicherungsbeginn : 1.1.1988.

CLASSIC CAR CASCO



Dachverband schweizerischer Markenclubs historischer Automobile
Association suisse des clubs de marques d'automobiles historiques

Prämie 4% des geschätzten Wagenwertes, im Minimum aber Fr. 400.00 pro Versicherungsjahr.

Besonderer Vorteil Prämienreduktion bei Stilllegung des Fahrzeuges, beispielsweise im Winter, aber trotzdem volle Deckung für das Garagenrisiko!

Wagenbewertung Bis Fr. 25,000 durch den Eigentümer in Zusammenarbeit mit seinem Club und dem Dachverband, über Fr. 25,000 bis Fr. 50,000 durch einen neutralen Experten. Vollkaskoversicherungen für Fahrzeuge über Fr. 50,000 nach individueller Absprache.

Kündigung Jährlich möglich auf den 31. Dezember nach vorausgegangener einmonatiger Kündigungsfrist.

Mindestalter Das Mindestalter des zu versichernden Fahrzeuges muss 15 Jahre betragen.

Selbstbehalt Der Selbstbehalt beträgt für Lenker zwischen 21 und 25 Jahren Fr. 1,000, für Fahrer über 25 Jahren Fr. 500. Lenker unter 21 Jahren sind nicht versichert.

Bitte beachten Sie: Die Classic Car Casco ist ausschliesslich jenen Fahrzeugbesitzern vorbehalten, deren Markenclub Mitglied des Dachverbandes ist!

Antragsformulare sind erhältlich bei den Clubsekretariaten oder bei der Agentur:

Classic Car Casco, H. Maurer, Postfach 182, 5034 Suhr, Telefon 064 43 10 69

Sekretariat/Secrétariat: Ed. Strebel, Bergackerweg 20, CH-3322 Schönbühl, G/Off. 031 42 31 31

Inserate und Kleinanzeigen

Kleinanzeigen für Clubmitglieder sind **gratis**.

Gewerbliche und private Inserate kosten entsprechend ihrer Grösse, jedoch mindestens Fr. 20.-. 1 Seite Fr. 80.-, ½ Seite Fr. 40.-, ¼ Seite Fr. 20.-. Dauerinserenten erhalten Rabatt. Der Rechnungsbetrag ist im Voraus zu begleichen.
Inserate und Kleinanzeigen bitte direkt an die Redaktion.

ERHÄLTlich BEIM CTAC: Felix Gähler, Hauptstr. 74, 9422 Staad

- * Ansteckknöpfe 'Traction Avant' ϕ 6 cm, Stk. Fr. 3.- + Versand
 - * Universaltassen weiss mit Clubblem, Stk. Fr. 7.50 + Versand
 - * Clubkleber, Stk. 1.50 + Versand
 - * Traction zum Aufbügeln/-nähen in schwarz oder rot
Stk. Fr. 3.- + Versand
 - * Plaketten vom Internationalen Treffen 1986, Stk. 15.- + Versand
 - * Uhren in Form des Traction-Kühlers, als Armbanduhr oder im Set,
Chrom oder Gold plaqué (jetzt auch mit Metallband) zwischen
Fr. 185.- und Fr. 265.- incl. Versand in der CH (günstiger
Clubpreis). Bestellformulare sind beim Clubpostfach erhältlich.
 - * diverse Schlüsselanhänger aus Metall in Reliefguss mit vers-
chiedenen Citroën-Motiven (TA, SM, 2CV, DS etc.) Fr. 10.--
 - * Zofinger Treffen-Signet als Plakat A 3, Stk. Fr. 1.- + Versand
-

Inserate werden nach Angaben des Inserenten verfasst

F U N D G R U B E

Ich habe per Zufall in Südfrankreich eine Citroën-Garage gefunden, die noch ein grösseres Lager an alten Teilen, bis zurück in die 20er !!!! Jahre, unterhält.
Dazu besitzt der Garagist noch Adressen, wo Teile gefunden werden können.

Wegen der Distanz dorthin, lohnt sich aber nur ein umfangreicher Sammeltransport.

Im Februar möchte ich eine erste Liste gesuchter Teile hinschicken. Der Transport selbst dürfte im Sommer erfolgen.
Dazu stehen noch folgende Autos dort zum Verkauf:

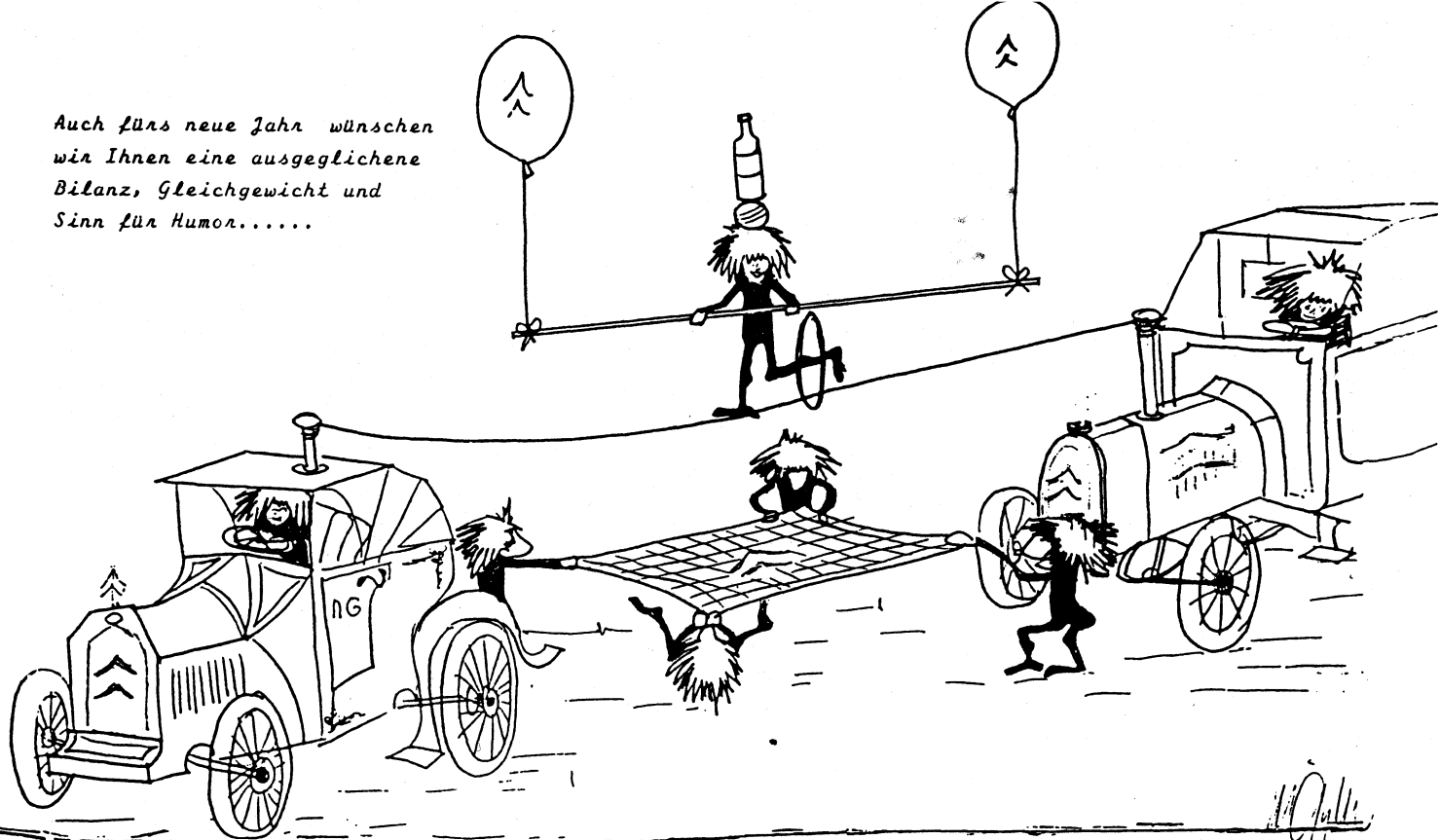
C3 (5 CV) 1921 Cabriolet, mech. rev., mit Papieren ca sfr 9000.-
C4A 1929, Originalzust., mech. rest., mit Papieren ca sfr 9000.-
C4 Camionette (1000kg), original, Motor läuft, m.P.ca sfr 2500.-
Rosalie Décap zur Camionette abgeändert, oh. Pap. ca sfr 3500.-

Wer sucht alte Citroën-Teile und möchte sich an dieser Sammelbestellung beteiligen? Vorhandene Teile werden dann mit Preisvorschlag vor dem Transport bestätigt.

Bestellungen bitte schriftlich an:

Pierre Perrenoud
Letten
5611 UEZWIL

Auch fürs neue Jahr wünschen
wir Ihnen eine ausgeglichene
Bilanz, Gleichgewicht und
Sinn für Humor.....



AG? Treuhand AG , Bahnhofstrasse 12 CH 8264 Eschenz
Anita und Max Güttinger

M. Güttinger

1938

CITROËN

Traction Avant

15

SIX
CYLINDRES

CINQUAN

11-12 JU



CONCENTRAT

LE TOU

NTENAIRE
JIN 1988

1988



ATION CITROEN
UQUET

Renseignements : A.C.A 41, rue M. Sembat
59184 SAINGHIN EN WEPES

Dichtung und Wahrheit

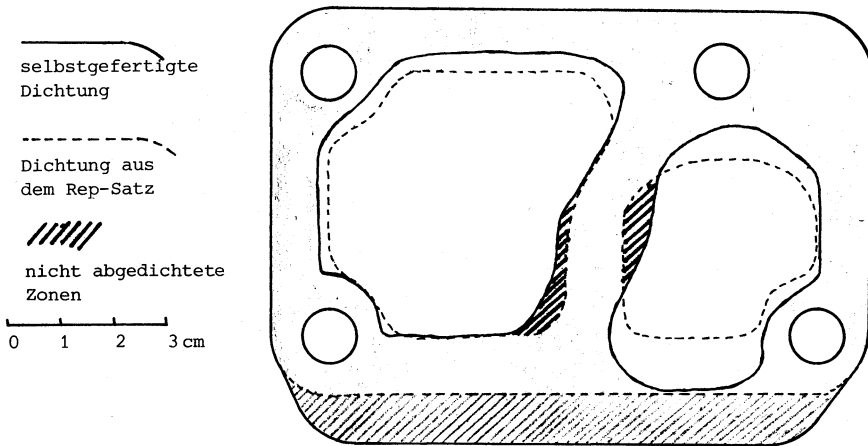
Anlässlich der letzten "Frühlingsputzete" habe ich bei meiner Traction den Zylinderkopf ausgebaut und mit neuen Ventilen versehen lassen. Die Kompression war vor der Revision kaum mehr messbar gewesen, und ich war nicht erstaunt, dass die Ventile wie von Mäusen beknabbert aussahen. Für mich war vielmehr ein Wunder, dass der Motor trotzdem noch recht gut gelaufen war. Ein Hinweis deshalb an alle Traction-Käufer: Unbedingt vor dem Unterzeichnen des Kaufvertrages die Kompression messen...

Da für die Revision des Zylinderkopfes ohnehin die Ansaug- und Auspuffrohre sowie die Wasserpumpe demontiert werden mussten, benutzte ich die Gelegenheit, um die erwähnten Teile zu reinigen und zu überprüfen.

Bei der Wasserpumpe machte ich erstaunt die Entdeckung, dass die hintere Lagerbüchse, zu der ein Oeler führt, nicht über eine Oelbohrung verfügte, so dass das Öl gar nicht auf die reibenden Stellen zwischen Welle und Büchse gelangen konnte. Die ausgebauten Welle zeigte genau dort deutliche Ausfressungen. Anscheinend war einmal die Lagerbüchse ersetzt worden, und dabei hatte man die Oelbohrung vergessen.

Die Montage der verschiedenen Teile brachte keine Probleme, aber das Einfüllen des Kühlwassers war mit einer unangenehmen Überraschung verbunden: An der Verbindungsstelle zwischen Wasserpumpe und Motor plätscherte das Wasser als munteres Bächlein zur Kupplungsglocke hinunter.

Was war geschehen?



Eine Ueberprüfung (= fluchende Demontage), verbunden mit der Zerstörung der äusseren (mit Dichtungsmittel geklebten) Dichtung ergab, dass die dem Revisionsatz beigegefügte Dichtung für meinen Zylinderkopf (11D) nicht passte. Eine bessere war nicht aufzutreiben. So fertigte ich aus einem speziellen Dichtungskarton (1,5mm stark, erhältlich u.a. bei DERENDINGER) selbst eine passende Dichtung an. Obige Zeichnung zeigt ausgezogen die Form der Do-it-yourself-Dichtung und gepunktet diejenige aus dem Reparatursatz. Die undichte Stelle kann unschwer erraten werden.

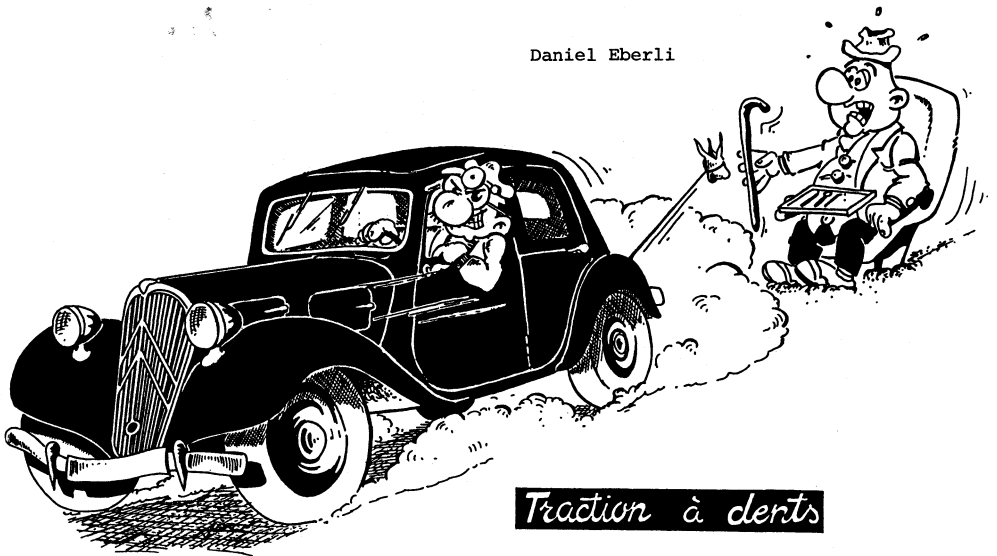
Da ich kein passendes Locheisen hatte, legte ich die Dichtung zwischen zwei Brettchen und bohrte mit einem 10,5mm-Bohrer die nötigen Löcher.

Da die äussere, grössere Dichtung beim Demontieren zerstört wurde und ich keinen Ersatz mehr hatte, schnitt ich dafür ebenfalls eine neue. Als Schablone verwendete ich ein Blatt Papier, das ich auf die Wasserpumpe gelegt und mittels Schraffieren der Umrisse und Löcher markiert hatte. (Ein anderes Verfahren ist das "Abklopfen" mit einem kleinen Hammer, doch schien mir das Vorgehen mit Messer und Schere beim verwendeten, relativ weichen Material einfacher.) Für die vielen Löcher dieser zweiten Dichtung entlehnte ich mir ein Loch Eisen, da das Bohren doch recht schwierig gewesen wäre.

Merke: Die in den Dichtungssätzen enthaltenen Dichtungen passen oft nicht auf Deinen Autotyp, sei es, weil sie ungenau gefertigt sind, sei es, weil Dein Auto eben etwas anders gebaut ist. Eine vorgängige Ueberprüfung erspart Aerger. (Für Zylinderkopf- und andere hochbelastete Dichtungen ist das erwähnte Material nicht geeignet!)

A propos Dichtungen: Korkdichtungen, namentlich die Halbmond-Dichtungen zwischen Oelwanne und äusserem Kurbelwellenlager, lassen sich am Leichtesten einbauen, wenn man sie vorher einige Minuten in heissem Wasser einlegt.

Daniel Eberli



Richard Goderey

Kommentar zum Artikel Politik, Autologie und Zukunftsaussichten

In den Statuten des CTAC steht geschrieben, dass unser Club politisch und konfessionell neutral sei. Als Redaktor dieses Heftes habe ich dies natürlich zu beherzigen. Trotzdem hat mir der folgende Artikel gefallen, und ich wollte ihn Euch nicht vorenthalen. Zum einen, weil die Marke Citroën zwei Mal positiv erwähnt wird, zum andern, enthält der Bericht Ideen, die wirklich zum Denken anregen können. Vielleicht resultiert die eine oder andere schriftliche Reaktion an die Redaktion daraus (kurz: Leserbrief). Erschienen ist das Elaborat übrigens im Mitteilungsblatt einer der SP nahen PTT-Gewerkschaft.

Politik, Autologie und Zukunftsaussichten

Gleich zu Beginn muss ich gestehen, in keiner Partei mehr gewesen zu sein, seit ich aufgehört habe, Völkerball zu spielen. Und da wir diesen Sport damals auf einer Durchgangsstrasse trieben, muss doch inzwischen einige Zeit verstrichen sein.

Jahrzehnte später verspürte ich plötzlich Lust, mich politisch zu betätigen. Sich unterzuordnen ist nicht jedermanns Sache, meine schon gar nicht. Und so träumte ich davon, eine eigene Partei zu gründen: Die Klavierpartei. Sie sollte dafür kämpfen, dass auch in Mietwohnungen bis Mitternacht geübt werden darf. Dann stellte ich eines Tages fest, dass auch die im untern Stock so ein Holzverschaltes Drahtgeflecht traktierten, Grund genug, mein Vorhaben zu begraben.

Mehr Glück hingegen lachte jenem Götterliebhaber, welcher auf die geniale Idee kam, eine Autopartei ins Leben zu rufen. Eine wahre Sternstunde der Menschheit muss geschlagen haben, als sich diese elitäre Gesellschaft, deren Mitglieder sich vornehmlich mit dem vertrauten «Du» anreden und auch mit Kosenamen nicht sparen, wenn sie einander jeweils an Strassenkreuzungen, Ausfahrten und soweit verkehrstechnische Ratschläge erteilen, zu einer politischen Einheit formierte. Und nun dürft Ihr dreimal raten, welcher Parteiliste aus dem reichhaltigen Sortiment meine besondere Aufmerksamkeit gilt.

Da stehen sie alle, schöne brav untereinander, mit Namen, Beruf... Aber halt, da fehlt etwas Wesentliches und zwar genau das, was uns am meisten interessiert: Was für einen Wagen fährt der betreffende Kandidat? Ist es ein Spaghetti-Mercedes, ein Lausbuben-Porsche oder ein Gustav-Adolf-Traktor, ein Turbo, einer mit Katalysator? Hat er einen Wohnwagen im Schlepptau, ein Surfbrettverdecktes Schiebedach et cetera? Denn, nicht wahr, man hat doch seine persönlichen Sym- oder Antipathien gegenüber gewissen Automarken und Wagentypen. Denk nur an jene arrogante BMW-Lichthupe, die dich kürzlich von der Überholspur verscheuchte, obschon dein eigener Tacho 140 anzeigt, an jenen Rowdy-quattro auf dem Klausenpass und an alle die GTI-Amokfahrer, an den eingeschlafenen «Amerikaner» vor der Verkehrsampel! Vergiss aber auch nicht die liebenswürdige «Zitrone», welche dir im vergangenen Winter mit einem Überbrückungskabel aus der Patsche half! Wie gesagt, man hat seine wohlbegründeten Sym- und Antipathien.

Auch die Farbe des Wagens dürfte eine gewichtige Rolle spielen. Ich zum Beispiel kann weisse Autos nicht ausstehen. Und wenn sie noch gar mit einem Spoiler versehen sind! ... Besitzer solcher Vehikel würde ich selbstverständlich in hohem Bogen aus der Wählerliste hinauspanaschieren. Ebensowenig darf von mir erwartet werden, dass ich als «bewusstester Europäer» je einem «Japaner» die Stimme geben würde. Eher kumuliere ich einen armseligen «Dööschoo», sofern ich ganz sicher bin, dass es sich nicht um einen weissen oder einen mit Spoiler handelt.

Um den Wähler noch genauer über die Kandidaten zu orientieren, müsste schlussendlich auch die Autonummer angegeben werden. So

wird man unter den Kennziffern 1-999 wohl kaum extreme Raser antreffen, höchstens mal einen Geisterfahrer oder einen, der das Gaspedal für die Fussbremse hält.

Ja, ja meine Lieben, im Vertrauen gesprochen: Ich habe dann doch nicht für die Autopartei gestimmt. Sind denn im Parlament nicht schon mehr als genug Leute, die immer überholen wollen? Indessen hoffe ich, der Trend zu neuen Parteigründungen werden noch recht lange anhalten, auf dass sich unsere politische Vielfalt immer weiter vervielfältigen möge. Noch gibt es keine Moto-, kein Velo-, ja nicht einmal eine Fussgängerpartei. Und warum sollten wir nach all den guten Erfahrungen mit dem Landesring nicht endlich auch einen Wasser- oder gar einen Luft-ring haben?

Besonders ans Herz gewachsen sind mir unsere Klein- und Kleinstparteien, und ich kann jeweils einen Ausruf des Entzückens kaum unterdrücken, wenn ich beim Durchblättern auf eine Liste stosse, die nur einen einzigen Namen enthält. Da könnte doch, man lese und staune, irgendwann mal folgendes passieren: Die Partei wird dank der leeren Linien dermassen mit Listenstimmen überschwemmt, dass sie Anspruch auf zwei oder noch mehr Sitze hat. Was dann?

Eines sehe ich voraus: Den Niedergang der Jumboparteien. Es lebe die Einmann- bzw. Einefrau-Partei, wo unbelastet von internem Krach und faulen Kompromissen, die Persönlichkeit wie nie zuvor sich frei entfalten kann. Und wenn dereinst eine Cäsar Bigler-Partei mit ihrem politischen Todfeind Franco Maganotti Listenverbindung eingeht und jeder den andern zudem in Kleinschrift auch als Ständerat empfiehlt, dann brauchen wir um unsere demokratische Zukunft nicht mehr zu bangen.

Und Du, liebe Kollegin, lieber Kollege, willst Du's in vier Jahren nicht auch mal versuchen? Du bist hübsch, sympathisch, beliebt im Büro und hochgeachtet bei der Kundschaft. Stell Dir nur vor: Deine persönliche Wahlliste, Blütenweiss, und ganz zu oberst steht, sicherheitshalber zweimal, Dein Name. Wenige Worte werden genügen, Deine Fans davon abzuhalten, die leergebliebenen Linien, welche Dir allein zugute kommen, mit weiteren Namen zu verschandeln. So wirst Du mit Leichtigkeit einige hundert Listenstimmen ernten, was angesichts der hierzulande üblichen Stimmbeteiligung sehr wohl bedeuten könnte: Du bist gewählt!

Und als erster wird Dir gratulieren



P.S. Aufgrund der Tatsache, dass vorstehende Elaborat erst nach dem oktoberlichen Abstimmungsrummel erscheint, betrachte ich mich vom Vorwurf, die diesjährigen National- und Ständeratswahlen beeinflusst zu haben, freigesprochen.

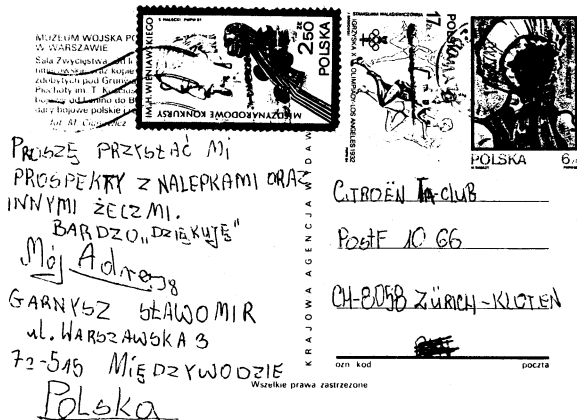
Schmunzelecke

AUS DEM PRÄSIDENTEN-ORDNER

Zu den Aufgaben des Präsidenten gehört nicht nur das Lästern über zu wenig aktive Club-Mitglieder, sondern gemäss "Wer macht was im Club" auch die - Zitat: "Korrespondenz mit anderen Clubs, mit Citroën, mit der Presse, mit Interessenten". Zitatende.

Diese Korrespondenz, die umfangreicher ist, als wohl die meisten Mitglieder ahnen, - pro Jahr füllt sie einen Bundesordner -, macht nicht nur Arbeit, sondern häufig auch Spass. Briefe auf Englisch oder Französisch bereiten mir selten Mühe, sofern sie nicht von unleserlicher Hand geschrieben sind. Auch Italienisch geht noch, vorausgesetzt dass ich ein Wörterbuch zur Verfügung habe, weil ich seit meinem Schulabgang vieles vergessen habe. Sogar einen spanischen Brief konnte ich schon richtig deuten und danach eine Korrespondenz auf Englisch aufbauen.

Kommen jedoch Briefe oder Karten wie untenstehendes Beispiel, dann bin ich mit meinem "Latein" respektive Polnisch am Ende. In solchen Fällen sende ich ein Clubheft und einen Kleber und glaube, dem unverstandenen Wunsch entsprochen zu haben.



Zum Glück gibt es aber auch so freundliche Schreiber wie der nebenstehende, welcher die Deutsch-Übersetzung zu seinem englischen Brief gleich selbst lieferte ...

Daniel Eberli

6-19-86

Dear M. Diem,

I would like to purchase that
ICH GLEICH ZU KAUF JENER

wonderful traction avant grill style
WONDERBAR TRACTION AVANT HEIZKORPER STIL

wristwatch. Please advise me
ARMBANDUHR BITTE RATEN MICH

of the price. Will you accept cash?
AUF DAS PREIS WILLE DU ANNEHMAN GELD?

Thank you very much.

BEST REGARDS,
CONSTANTINE
GALANOPULO
1511 PINE ST.
SCRANTON PA
USA - 18510

Der Citroën-Sechszylinder

Ein grosser Frontantriebswagen mit Siebenmeilenstiefeln

Nachdruck aus der 'Automobil Revue' Nr. 50 vom 24. November 1948

Der grosse Sechszylinder Citroën, der zur Zeit wieder in Serie hergestellt wird, ist kein eigentlicher Nachkriegswagen. Dieses Modell wurde schon 1939 während kurzer Zeit gebaut, immerhin genügend lange, um als überdurchschnittlich schneller und fahr-sicherer Wagen bekannt zu werden. Die Nachkriegsausgabe, die seit etwa neun Monaten wieder regelmässig gebaut wird, unterscheidet sich in Kleinigkeiten vom Vorkriegsmodell des «15/6». Einmal wurde die Verdichtung etwas reduziert, da ja die Treibstoffe ganz besonders in Frankreich, aber auch in den übrigen Ländern weniger klopfest sind als vor dem Krieg. Die Höchstleistung hat sich dadurch nicht stark verringert, doch arbeitet der Motor etwas weicher. Ferner wurde das Untersetzungsverhältnis des zweiten Ganges von 5,6:1 auf 6,07:1 erhöht, wodurch die Bergsteigefähigkeit besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten verbessert und der zu grosse Sprung vom 1. zum 2. Gang auch für alpine Gebiete günstiger gestaltet wurde. Ausserlich erkennt man die letzte Serie des 15-6 ferner durch den Ersatz der Pilote-Räder mit breiten verschränkten Stahlspeichen durch einfache Scheibenräder; Citroën hat ferner die frühere Haltung Henry Fords übernommen, indem jede Farbkombination geliefert werden kann, vorausgesetzt, dass man einen perlgrauen Wagen und gelbe Räder wählt.

Der Ruhm des grossen Citroën wurde durch die Kombination der legendären Fahreigenschaften der «Traction Avant» mit einem günstigen Leistungsgewicht begründet. Die ausführlichen Probefahrten der «AR» mit dem Nachkriegs-Sechszylinder sollten nicht nur dieses Renommé zahlenmässig untersuchen; vielmehr bestand die Absicht, das Verhalten dieses Fahrzeugs unter allen möglichen, darunter auch sehr schweren Bedingungen besonders genau zu erproben. Vor dem Krieg, als die Diskussion um Frontantreib oder normale Bauweise besonders heftig wogte, schienen sich viele Fachleute darüber einig zu sein, dass der Antrieb der Vorderräder besonders bei kleinen Wagen, möglicherweise noch bei Vertretern der Mittelklasse, gute Ergebnisse mit sich bringe, dass aber keine Verbesserung der Fahreigenschaften zu erwarten sei, wenn man grosse Wagen mit Frontantrieb ausrüste. Diese Ansicht mag theoretisch manches für sich haben; dennoch schien die Formel, die Citroën mit seinen Fahrzeugen gefunden hatte, so glücklich, dass sie sich auch für den grossen Wagen noch eignen sollte.

Nach gründlichen Versuchen auf allen möglichen Strassenoberflächen und im gesamten Geschwindigkeitsbereich, dessen der grosse Citroën fähig ist, lässt sich folgendes sagen: Die Kombination von Fahrkomfort, Unempfindlichkeit gegenüber der Beschaffung der Strassenoberfläche sowie Fahrsicherheit bei allen Geschwindigkeiten, die der Citroën 6 bietet, wird neben dem kleinen Citroën nur von ganz wenigen Fahrzeugen, und dann nur von weit teureren erreicht. Gegenüber dem Citroën-Vierzylinder ist eine erheblich grössere Kraftreserve, besonders bei voller Besetzung, sowie weicheres Arbeiten des Motors, festzustellen. Bei äusserster

Ausnützung der Motorleistung sowie in besonderen Fällen lässt sich erkennen, dass der 15-6 in seiner heutigen Form die obere Grenze für einen Frontantriebswagen bildet. Der grosse Citroën ist, im ganzen gesehen, also ein überdurchschnittlicher Wagen mit den für die Konstruktion typischen guten Eigenschaften. Dieses Gesamturteil sei nachstehend durch Einzelheiten begründet.

Ein sanfter Stadtwagen mit hoher Beschleunigung.

Das erste auffallende Merkmal des Citroën 6 ist sein weicher, erschütterungsarmer Motor und sein elastisches Verhalten in der Stadt. Zur Zeit gibt es nur wenige europäische Fahrzeuge, die man im direkten Gang ebenso langsam fahren kann wie die im allgemeinen elastischeren Amerikaner; der Citroën erreicht dieses Ziel. Die Beschleunigung ist im direkten Gang schon von 15 km/h sehr kräftig und lässt eigentlich bis 120 km/h kaum nach; bei tiefen Geschwindigkeiten ist sie deshalb so weich, weil die Bewegung des Gaspedals sich nicht proportional, sondern etwas reduziert auf die Drosselklappe im Vergaser überträgt. Für kurze Spurts verwendet man auch in der Stadt den zweiten Gang; der erste ist praktisch nur zum Anfahren nötig.

Ein Studium der Zahlentafel zeigt wohl keine Rekordzahl in bezug auf das Leistungsgewicht; indessen ist das spezifische Hubvolumen mit 2,13 Liter pro Tonne Leergewicht des Wagens reichlich bemessen (ca. 15% höher als beim 11 légère); deshalb das lebendige Temperament des Wagens auch bei niederen Drehzahlen des Motors. Trotz der starken Gewichtskonzentration auf die Vorderäder kann man bei einem rasanten Start die Antriebsräder im ersten Gang auf trockener, ebener Strasse leicht zum Durchdrehen bringen! An Steigungen bis zu 26% (mehr war nicht aufzutreiben) erfolgte der Start noch ohne Schwierigkeiten.

Der zweite Gang genügt nunmehr insofern für Alpenstrassen und Steigungen, als man Kurven auch langsam in dieser Uebersetzung nehmen kann und genügend Kraftreserve zum Beschleunigen ohne Hinunterschalten in den stark untersetzten ersten Gang hat. Die sanfte Arbeitsweise des Motors ist nicht etwa auf eine beträchtliche Reduktion der Leistung zurückzuführen; wie die chronometrierte mittlere Höchstgeschwindigkeit von 132 km/h zeigt, liegt sie nur etwa 7 bis 8 km/h unter der entsprechenden Zahl von 1939, was durch die reduzierte Kompression erklärt wird. Es sei bemerkt, dass die Firma von einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h spricht; nicht nur in dieser Hinsicht, sondern auch in anderen Belangen sind die Angaben des Werkes so bescheiden, dass sie bei unseren Messungen fast immer verbessert werden konnten. Dieser Stand der Dinge ist nicht sehr häufig. Als Reisegeschwindigkeit auf Autostrassen in Italien kann die Zahl von 120 km/h angegeben werden; der Wagen legt unter günstigen Verhältnissen auf solchen Strassen in einer Stunde mehr als 110 km zurück.

Fortsetzung im nächsten Heft.

« AR. »-PRÜFUNGSBERICHT Nr. 11

Nachkriegsreihe

CITROËN 15-6

Hauptkennzahlen

14,6 Steuer-PS, 77 Brems-PS, 5 Sitze, Verbrauch 14—16 Liter auf 100 km, Gewicht fahrbereit 1390 kg, Leistungsgewicht fahrbereit 18,1 kg/PS, Höchstgeschwindigkeit 132 km/h, Preis der vier-türigen Limousine Fr. 12 900.— ohne Wüst.

Technische Daten

MOTOR: 14,60 Steuer-PS, 6 Zylinder in Linie, 78×100 mm, Hubvolumen 2867 cm³, Bremsleistung 77 PS bei 3800 T/min, 26,9 PS/Liter (7,1 PS pro Liter und 1000 Touren), max Drehmoment 19,8 mkg bei 1500 T/min, Verdichtung 6,2:1.

Hängende Ventile (Kipphebel und Stoßstangen), nasse Zylinderbüchsen, 1 Solex-Fallstrom-Vergasers 30 FFIA P2 mit Beschleunigerpumpe, mech. Benzinpumpe, Ölfilter, Druckschmierung, Batteriezündung 6 V 90 Ah, Kühlung mit Pumpe und Ventilator.

KRAFTÜBERTRAGUNG: Frontantrieb, Zweiplatten-Trockenkupplung, Dreiganggetriebe mit direktem Gang, alle Gänge geräuscharm, 2. und 3. synchronisiert, Gänge durch Kupplungspedal verriegelt, Untersetzungsverhältnisse: 1. Gang 13,3:1, 2. Gang 6,07:1, 3. Gang 3,88:1, Rückwärtsgang 15,9:1, Schaltung am Armaturenbrett, Achsantrieb spiralverzahnt.

FAHRGESTELL: Chassislose Bauweise, selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung durch Dreiecklenker und Torsionsstäbe, hinten Störachse, Längslenker und Torsionsstäbe, 4 hydraulische Teleskop-

stossdämpfer, hydr. Lockheed-Fussbremse mit Zweizylinderbremsen an den Vorderrädern, mech. Handbremse auf Hinterräder, Zahnstangenlenkung mit automatischer Nachstellung, Reifengröße 185×400.

DIMENSIONEN: Radstand 309 cm, Spurweite vorn und hinten 149 cm, Länge 476 cm, Breite 176 cm, Höhe unbeladen 154 cm, Bodenfreiheit 20 cm.

GESCHWINDIGKEITS-DREHZAHLVERHÄLTNISSE

Drehzahl/min	1. Gang 2. Gang 3. Gang		Kolben-ca. km/h	geschw. ca. m/sec
	ca. km/h	ca. km/h		
1000	9	20	32	3,3
1500 (max. Drehmom.)	14	31	48	5,0
3800 (max. Leistung)	35	78	122	12,7
4500 (kurzfr. Max.)	42	92	—	15,0

Drehzahl bei 100 km/h im 3. Gang: 3140 T/min.

FAHRLEISTUNGSDATEN: Spez. Hubvolumen trocken (Gewicht siehe unten): 2,13 Liter/Tonne, Lüftdurchsatz im 3. Gang 2690 Liter/km, spez. Lüftdurchsatz trocken 2105 Liter/Tonnen-km.

Messergebnisse

Messungen durch geeichte, teilweise registrierende Spezialinstrumente.

FAHRZEUG, TREIBSTOFF, PRÜFUNG: Serienmässige Limousine, Modell 1948, Chassis-Nr. 682947, Motor-Nr. PJ 00285, Kilometerstand zu Beginn der Prüfung 8123, Treibstoff handelsübliche Tankstellenbenzine, in der Schweiz mit Bluetetraethyl (OZ ca. 70), in Frankreich und Italien ohne Zusatz (OZ ca. 63 bis 65), Gesamtfahrstrecke 2000 km; gemischt Alpenpässe, Autostrassen u. schweiz. Mittelland. Prüfung August-September 1948.

GEWICHTSVERTEILUNG, LEISTUNGSGEWICHT

	Gewicht kg	Achslastverhältnis in %		Leistungsgewicht in kg/PS
		vorn	hinten	
Trocken	1280	59/41	16,6	
Fahrbereit, volle Tanks, etc.	1391	57/43	18,1	
Fahrbereit, 2 Pers. (150 kg)	1541	57/43	20,1	
Fahrbereit, 5 Pers. (375 kg)	1766	53/47	22,9	

EICHEN DES GESCHWINDIGKEITSMESSERS

Zähler km/h 20 30 40 50 60 80 100 120 140 144
Wirkl. km/h 18 27 37 45 55 74 93 112 131 134
Kilometerzähler (neue Reifen): 1 km Zähler = 999 m wirklich (Mehranzeige 1 %).

BESCHLEUNIGUNG

Belastung 2 Personen In den Gängen		
20—50 km/h	2. Gang	3. Gang
35—65 km/h	5,0 sec	7,9 sec
50—80 km/h	5,6 sec	8,0 sec
65—95 km/h	6,7 sec	8,6 sec
80—110 km/h	—	10,2 sec
95—125 km/h	—	13,2 sec
	—	25,0 sec

Beim Durchschalten

0—50 km/h (1. und 2. Gang)	7,0 sec
0—80 km/h (1. und 2. Gang)	13,2 sec
0—100 km/h (1., 2. und 3. Gang)	22,3 sec
0—120 km/h (1., 2. und 3. Gang)	37,5 sec

Angaben für den Unterhalt

INHALT DER TANKS: Benzintank 70 Liter, Kühlwasser 12 Liter, Motoröl 7 Liter, Getriebe und Differential 3,5 Liter, Bremsöl 1 Liter.

MOTOR: Ventilspiel kalt (nicht für Grundeinstellung) Einlass 0,15 mm, Auspuff 0,20 mm, Steuerzeiten: Einlass 6.3° vor OTP, s. 45° nach UTP, Auspuff 6.45° vor UTP, s. 11° nach OTP, Zünd-Grundeinstellung 8° vor OTP.

KERZEN: Champion H 10, AC KL7 oder K9, KLG

BERGSTEIGEFÄHIGKEIT

Belastung 2 Personen

1. Gang: 30 % bei 20 km/h
2. Gang: 18 % bei 40 km/h, 13 % bei 60 km/h
3. Gang: 12 % bei 60 km/h, 8 % bei 100 km/h

HOCHSTGESCHWINDIGKEIT

Mittel aus acht Messungen 132 km/h
Beste Messung 134 km/h

ERREICHBARE GESCHWINDIGKEITEN IN DEN GÄNGEN

	1. Gang	2. Gang
Normal	30 km/h	70 km/h
Maximum	40 km/h	90 km/h

TREIBSTOFFVERBRAUCH

Belastung 2—3 Personen

Durchschnittsgeschwindigkeit 48 km/h, ortschaftenreiche Mittellandstrasse, ausserorts 60—70 km/h, schonende Fahrweise: 12,3 Liter/100 km.

Durchschnittsgeschwindigkeit 60 km/h, gute Mittellandstrasse ausserorts 60—90 km/h, flüssige Fahrweise: 14,7 Liter/100 km.

Durchschnittsgeschwindigkeit 78 km/h, beste Durchgangsstrasse, ausserorts bis 130 km/h, volle Ausnutzung der Motorleistung: 15,8 Liter/100 km.

Durchschnittsgeschwindigkeit 60 km/h, Alpenpässe und Autostrassen, ausserorts bis 130 km/h, oft volle Ausnutzung der Motorleistung: 16,9 L/100 km.

BREMSEVERZÖGERUNG

Maximale Verzögerung nach Tapley

Zwischen 60 und 40 km/h (nicht bis Stillstand), Asphaltstrasse: 85 %.

LENKUNG

Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag: 2/4. Wendekreis links und rechts über Karosserie: 14,2 m, Mitte Vorderradspur: 13,5 m.

Cl. 39 oder Cl. 9. Kerzenelektrodenabstand 0,4—0,5 mm, Abstand Unterbrecherkontakt: 0,4 mm.

VERGASER: Solex Fallstrom 30 FFIA P2; Lufttrichter 23, Hauptdüse 115, Emulsion 280, Leerlaufdüse 45, Leerlauf-Luft 120, Startvergasers Luft 5,5, Benzinzin 140.

BRÄDER: Luftdruck vorn 1,3 atü, hinten 1,5 atü, Sturz vorne leer 1° ± 30°, Nachlauf 0° ± 15°, Vorspur (öffnet nach vorn) 0 bis 2 mm. Hinterräder: Sturz leer 1° ± 30°, Vorspur 0 bis 1 mm.



Auto-Nostalgie in Rapperswil

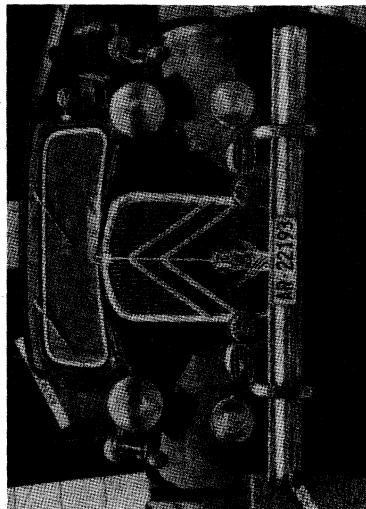
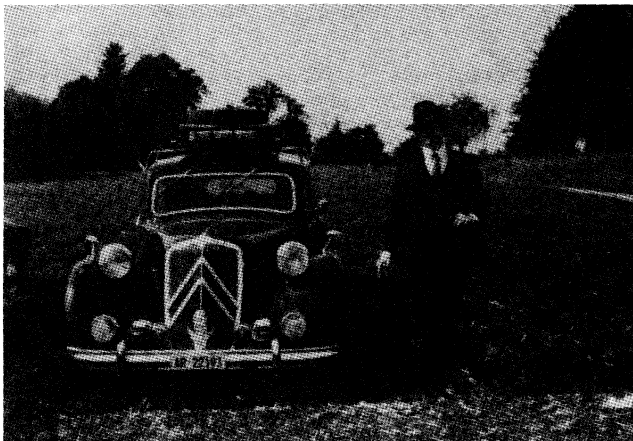
Gestern Sonntag gaben sich auf dem Hauptplatz in Rapperswil rund 30 Citroën-Veteranen aus den Jahren 1934 bis 1957 ein Stelldichein. Viele Schaulustige bewunderten den Hauch der alten Zeit, und manch einer schwelgte in Erinnerungen. Die Wagen mit der markanten Karosserie prägten jahrzehntelang auch das schweizerische Strassenbild und waren dank ihrer vorzüglichen Strassenlage bei Polizei und Gangstern gleichermaßen beliebt. Das Treffen in Rapperswil kam anlässlich der Generalversammlung des Citroën-Traction-Avant-Clubs (CTAC) zustande.

(Fotos: Kurt Schöbi)



Die Linth

Montag, 5. Oktober 1987



«Gangsterwagen»-Treffen in Rapperswil
Am kommenden Sonntag um 10 Uhr treffen sich auf dem Hauptplatz in Rapperswil rund dreissig Citroën-Veteranenwagen aus den Jahren 1934 bis 1957. Sie gehören den Teilnehmern der Generalversammlung des Citroën Traction-Avant-Club (CTAC), der dieses Jahr in Rapperswil liegt. Die Wagen mit der markanten Karosserie prägten jahrzehntelang auch das schweizerische Strassenbild und waren die ersten Serienautos mit Frontantrieb. Dank ihrer vorzüglichen Strassenlage waren sie bei Polizei und Gangstern gleichermaßen beliebt und erhielten die Bezeichnung «Gangsterwagen», der sie auch in manchen Filmen gerecht wurden. Die legendären Wagen werden bis über die Mittagszeit auf dem Hauptplatz zu besichtigen sein.

Rendez Vous CITROEN in Siblingen

18. Oktober 1987

Zum Saison-Ausklang hatte Ueli Fischer von der Citroën-Garage in Siblingen am Schaffhauser Randen eingeladen. Schon von früheren 'Rendez-Vous' am selben Ort wusste man, dass es sicher wieder ein interessantes Treffen geben würde. Also nichts wie los: Anmeldung ausfüllen, Menu wählen und ab die Post. Da galt es nur noch zu hoffen, dass kein Regen komme (weil ja die Traction nicht allzu dicht ist, und wir nicht unbedingt mit dem Ami zum Treffen wollten) und dass es nicht allzu kalt werde, da ja die alten Citroëns nur über eine indirekte Heizung via Motorraum-Abwärme verfügen.

Bald kam der langersehnte Tag, ein bisschen Hochnebel noch, aber es versprach trocken zu bleiben. Auch noch ein ein klein wenig mulmiges Gefühl, da nach der präsidialen Bastelstunde (siehe auch Bericht an anderer Stelle dieses Heftlis) am Vortag die Zündeinstellung nicht mehr ganz auf der Höhe schien (Ich möchte Daniel E. aber gleich entschuldigen: wann trifft man schon eine elektronische Zündung in einer Traction, das ist fast noch schlimmer als VW-Blinker). Die Zündung wurde nochmals nachgestellt, und im Eiltempo gings über das Osterfingertal ins Schaffhausische. Dieses Tal ist allen einmal zu empfehlen: Schöne Gegend und eine Strasse wie geschaffen für die Traction: geschwungen, nicht allzu eng; eben so richtig schön. Zu finden, wenn man von Eglisau her kommend in Jestetten (ist ja auch sonst bekannt) links abzweigt. So gegen 10 Uhr trafen wir in Siblingen ein, wollten möglichst schnell bei Monika einen Kaffee trinken, mussten aber erst einmal die vielen alten Bekannten begrüßen und natürlich die Autos begutachten und über die nicht originalen Teile lästern. Viele Deux-Chevaux und Kurvenlampen D5en gab es zu bewundern, dazu noch 2 H-Wagen, je 1 SM, 5 HP (1922), GS und Traction. Zur Ehrenrettung der Tractionisten: später kam noch eine hinzu und verschiedene Teilnehmer haben noch eine (oder sogar mehrere) in der Garage.

Bald lud uns Ueli zu einer Suchfahrt anhand des Tagestachos und einer Karte, auf der die Strecken so lang waren, aber der Weg so kurz (grosser Massstab). Am ersten Posten sollte ein 2CV und mehrere Entlein gezeichnet werden. Am nächsten Ort hatte man verschiedene knifflige Fragen zu beantworten: Der Name einer Kirche (der Veranstalter war so schlau die Karte an der Stelle abzudecken), das Geburtsdatum von André Citroën (ich weiss jetzt, dass es der 5. Februar 1878 ist), wann der 2 CV das erste Mal auf

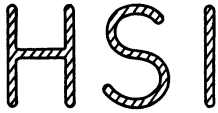
dem Reissbrett erschien (1936), mit was für einem Citroën Marc Surer ein Rennen bestritt (CX) und welcher Citroën 1970 in Genf vorgestellt wurde (es war eben nicht der GS, aber ein 'S' kommt auch darin vor und ein 'M'). Na ja, so kann man auch Punkte verlieren. Eine andere Variante war die Zeitfahrt: für eine Strecke von 1,5 km hatte man sage und schreibe 4 Minuten Zeit. Ich wusste gar nicht, dass man auch zu langsam sein kann, aber wenn man den richtigen Weg nicht.....dann fährt auch eine SM sehr schnell.

Am Ziel gab es dann einen super 'Ppure-Zmittag', der alle Teilnehmer wieder aufwärmte. Später konnte man noch auf dem Pferdewagen (deux chevaux, Traction Avant) die Rebberge um Wilchingen besichtigen, oder einen Spaziergang durch die schöne Gegend machen.

Zurück im Garagen-Kaffee die Preisverleihung. Vor allem aufgrund der Zeitdifferenzen auf den letzten 1,5 km war die Punktedifferenz zwischen erstem und letztem weit über 100.

Bald kam die Zeit der Heimkehr. Besten Dank Ueli, für den gelungenen Saison-Ausklang. wir sehen uns sicher im Frühjahr wieder.





DIE HOHE SCHULE DER IMPROVISATION

Unsere Tractions sind im Allgemeinen recht zuverlässige Fahrzeuge, obwohl jede ihre Jährchen und Kilometer auf dem Buckel hat. Hin und wieder kommt es jedoch vor, dass sie uns im Stich lassen. Meistens handelt es sich um kleinere Defekte, die am Strassenrand behoben werden können. Nicht selten sind es Störungen in der elektrischen Anlage, die mit wenigen Handgriffen behoben werden können. Häufig können auch andere Pannen mit etwas Fantasie und ungewöhnlichen Hilfsmitteln soweit behoben werden, dass man mit dem Auto bis nach Hause fahren kann.

Ich möchte in den kommenden Nummern in loser Folge einige Musterchen solcher Pannen und ihrer Behebung erzählen, in der Hoffnung, andere Tractonisten mögen es mir gleichtun und ebenfalls ihre Berichte schreiben, wie es vor Jahren jemand mit einem gerissenen Kupplungsseil getan hat.

Ich möchte jedoch ausdrücklich davor warnen, solche provisorische Behelfe als Reparaturanleitungen zu betrachten. All diesen Geschichten ist gemeinsam, dass zu Hause oder beim Garagisten die Arbeiten ordentlich und korrekt erledigt werden mussten.

DIE GESCHICHTE MIT DEM GARTENSCHLAUCH

Sie ereignete sich im Frühjahr 1984, als wir, das heisst: Röbi-Six, Walti Rey, Michael Moser und ich (je zu zweit oder alleine) betractioniert Richtung Paris pilgerten, um am 50enaire teilzunehmen.

Irgendwo, kurz nach dem "Tunnel", auf einer jener typisch französischen, endlos geraden Strasse, fuhr Michael mit seinem frisch revidierten weinroten Légère zuvorderst in unserem kleinen Konvoi. Plötzlich erschien eine Dampfwolke unter seiner Haube, und die nachfolgenden Tractions, alle sauber gewaschen, wurden geduscht mit einem Sprühregen von Kühlerwasser und Frostschutz.

Nachdem die Gruppe angehalten hatte, verschwanden vier Köpfe unter einer Légère-Haube. Für einmal war es kein Problem, die Ursache der Störung zu lokalisieren: Michael hatte im oberen Kühlerschlauch einen Thermostaten eingebaut. Da dieser mit einem Heizungsanschluss versehen war, Michaels Traction jedoch ohne Heizung war, hatte er den Anschluss mit einer Kappe verschlossen. Eben diese Kappe hatte das Weite gesucht, und damit ein angemessener Teil des Kühlerwassers (wovon ein grosser Teil, wie oben erwähnt, auf unseren frisch gewaschenen Autos wieder zu finden war).

An sich keine schlimme Sache, nur: wo war die Kappe geblieben? Wir schickten die anwesenden Freundinnen auf die Suche 500m zurück, während wir den Motorraum absuchten. - Nicht ganz ohne Erfolg: Die Befestigungsklemme fanden wir tatsächlich im Motorraum liegen, der Deckel jedoch war weg. Guter Rat war teuer. Ich durchwühlte meine vergammelte Aertzetasche, und förderte schlussendlich ein Stück alten Gartenschlauchs zutage. Innendurchmesser des Schlauches und Aussendurchmesser des Heizungsanschlusses waren identisch. So schnitten wir ein ca. 15cm langes Stück davon ab, befestigten es mit der Briede, knickten es ab und unwickelten es mit Draht und Isolierband. Aus der gleichen Tasche zog ich eine leere Konservendose, die wir

dazu benutzen, aus dem nahen Bächlein (wie rücksichtsvoll von Michaels Traction, gerade an dieser Stelle den Dienst zu quittieren!) Wasser zu holen, um den Kühler aufzufüllen und die Scheiben der anderen Tractions zu waschen. Eine Viertelstunde nach dem Erscheinen der Dampfwolke waren wir wieder unterwegs. Die Behelfsreparatur erwies sich als zuverlässig und problemlos. Fazit: Selbst die unmöglichsten Dinge aus der Werkzeuggtasche können bei einer Panne dienlich sein.

Daniel Eberli



BONNES NOUVELLES von den Strassenverkehrsämtern
für alle Fahrer einer KÖFFERLI-TRACTION

Wirklich eine gute Nachricht (für einmal) für die Kofferlifahrer von Seiten der Strassenverkehrsämter: vom Jahre 1988 an werden wieder lange Nummernschilder ausgegeben. In einigen Kantonen war das schon heute möglich (AG, soviel ich weiss). Fragt mal bei Eurem Strassenverkehrsamt an, damit alle Kofferlimodelle mit stilgerechtem Nummernschild herumfahren können. Sicher kostet der Spass etwas, aber beim Hobby darf man ja nicht Rappenspalter sein.

AMI

Die Geschichte mit der Luftklappe

Bevor ich mich mit meinem Bericht an Euch wende, ein kurzer Steckbrief von meiner Traction und mir:

Auto

Name: La Cocotte¹⁾
Typ: Citroën B 11 (Köfferli)
Fahrgestell-Nr.: 261 772
Jahrgang: 1953
Anschaffungsjahr: 1979
Wiederinbetriebsetzung: 1986
Lieferant: Ch. Schelbli, Amriswil
Früherer Zustand: desolat
(vergleichbar mit Markus' Nadine, s. CTAC-Mitteilungen 2/87)
Heutiger Zustand: beneidenswert
Farbe: schwarz
Kennzeichen: SG 49289

Besitzer

Name: Christian Hügli
Beruf: Techn. Kaufmann
Wohnort: Abtwil SG
Zivilstand: verheiratet
Alter: 41 Jahre
Kinder: 2 Buben
Wichtigste Hobbies : Traction Avant und Pfeiferauchen (selten beides gleichzeitig)

Als ich meine Traction "La Cocotte" vor Jahresfrist endlich zur Inspektion anmelden konnte, hatte ich eigentlich noch andere Sorgen, als jene mit der Luftklappe, obwohl bei der ersten gründlichen Reinigung nach fast 7 Jahren Werkstattstaub das Wasser nur so ins Innere des Wagens tropfte. So hoffte ich für die Fahrt zur Inspektion nach Oberbüren erst mal auf sonniges Wetter, was dann tatsächlich der Fall war. Nun, ich hatte ja den Wagen für's schöne Wetter angeschafft, wenigstens nach Meinung meiner Frau. Aber wie oft kommt es in unserer Gegend schon vor, dass man am Morgen bei schönem Wetter wegfährt, und am Abend bei eben solchem heimkommt? Bisher hatten wir aber meistens Glück, ausser: s. unten! Wirklich nur die Wagenwäsche bereitete einige Probleme, die ich aber vorerst mit saugfähigem Papier und Zeitungen – sorgfältig auf dem Wagenboden ausgelegt – einigermassen bewältigen konnte.

1) Ein weiterer in Frankreich gebräuchlicher Kosename für unsere Traction, wörtliche Übersetzung: Der Dampfkochtopf.

Eigentlich war es ungewiss, wo das Wasser genau eintrat. Es konnte immerhin auch an der ungenügenden Abdichtung der Frontscheibe liegen. Ein ausgewechselter Dichtungsgummi brachte aber keinen Erfolg. Irgendwie konzentrierte ich mich dann doch auf die Luftklappe und Umgebung und wechselte als erstes den zugehörigen Gummi aus. Eine daraufhin zusätzlich applizierte Schnurfuge (von Fachleuten auch als Siliconfuge bezeichnet), brachte offensichtlich immer noch nicht genügend Erfolg, obwohl mit einem halben Liter Wasser getestet und, als zwar nicht einwandfrei, aber doch eindeutige Verbesserung befunden. Eine Fahrt bei Dunkelheit und in strömendem Regen von Winterthur Richtung St. Gallen heimwärts (auf dem Hinweg schien natürlich noch die Sonne), brachte es an den Tag: Es tropfte ununterbrochen unter dem Armaturenbrett hervor in meine Schuhe, welche mit besagtem saugfähigen Papier und Zeitungen abgedeckt werden mussten. Damit nicht genug! Der durch den Regen äusserst strapazierte linke Scheibenwischer quittierte unvermittelt seinen Dienst und flog davon. In Wirklichkeit lag er aber noch vor der Windschutzscheibe auf der Kühlerhaube, so dass ich im Lichte vorbeifahrender Autos eine notdürftige Reparatur vornehmen konnte. Den Motor des Scheibenwischers getraute ich mich daraufhin nicht mehr drehen zu lassen. Glücklicherweise kann der Scheibenwischer ja gut von Hand betätigt werden.

Für den altbewährten Tractionisten, zu dem ich mich wohlgermt (noch) nicht zähle sicher nichts Ungewöhnliches, für mich als Neuling aber doch etwas Erzählenswertes, ist die durch oben beschriebene Umstände entstandene Stress-Situation des "geplagten" Fahrers beim Herannahen an eine Kreuzung mit Herunterschalten und zusätzlicher Richtungsänderung: Scheibenwischer betätigen - Gas wegnehmen - Kupplungspedal drücken - Zeitung wieder über die Schuhe legen (denn es tropft unaufhörlich) - Senflöfel (sprich Schalthebel) in Mittelstellung bringen - Blinker stellen - Scheibenwischer betätigen - Kupplungspedal loslassen - Zwischengas geben - Zeitung wieder über die Schuhe legen - Scheibenwischer betätigen - mit Handrücken angelaufene Scheibe abwischen - Kupplungspedal drücken - Zeitung wieder über die Schuhe legen - Scheibenwischer betätigen - Gang einlegen - Kupplungspedal loslassen - Zeitung über die Schuhe legen - Gas geben - angelaufene Scheibe mit Handrücken abwischen - Scheibenwischer betätigen usw. Dies hat alles gleichzeitig zu erfolgen, ist ja klar.

Ohne weitere Zwischenfälle gelangte ich wohlbehalten zu Hause an. Ich wusste nun endlich, was man unter einer echten Nostalgiefahrt versteht und machte mich für die bevorstehende Ferienreise in die Westschweiz also auf einiges gefasst.

Eines jedenfalls war sicher: Es musste etwas geschehen! Durch intensives Waschen des Wagens mit teilweise abgeklebter Luftklappe kam es an den Tag: **Es tropfte nicht mehr** in den Innenraum! Der Fehler war also gefunden! Franzosen, welche ich während dieser Zeit zufällig im Geschäft zu betreuen hatte, bestätigten, dass dies so sei "avec la Cocotte": Wenn es tropft, ist es immer die Luftklappe! Dass dies aber nicht so sein muss, konnte ich durch Anbringen eines fingerdicken Moosgummis beweisen und zwar nicht nur mit einem halben Liter Wasser oder einer Wagenwäsche, sondern mit einer zehnstündigen Fahrt in Dauerregen mit Kind und Kegel über den Stoss hinunter ins Rheintal und hinauf nach Chur, weiter nach Disentis und über den Oberalppass nach Andermatt, über den Furkapass ins Wallis bis nach Fiesch und dann sogar noch hinauf ins Binntal nach Binn! Natürlich hatte ich vorher auch den Scheibenwischer fachmännisch repariert.

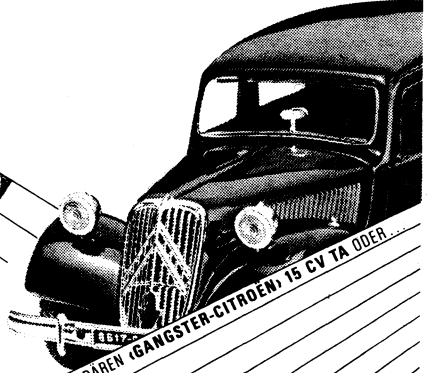
Diese Fahrt an jenem Katastrophen- und Regenwochenende vom 18./19. Juli 1987 (hinter mir wurde unter anderem auch der Oberalppass geschlossen) hatte einen gewichtigen Vorteil: Ich musste den Scheibenwischer nur einmal einschalten und hatte dadurch mehr Zeit, die angelaufene Scheibe mit dem Handrücken abzuwischen. Die Zeitung brachte ich nicht mehr um die Schuhe vor eindringenden Tropfen zu schützen, sondern bestenfalls noch um den Wetterbericht für die kommenden Ferientage am Genfersee zu studieren....!

GUTE IDEE

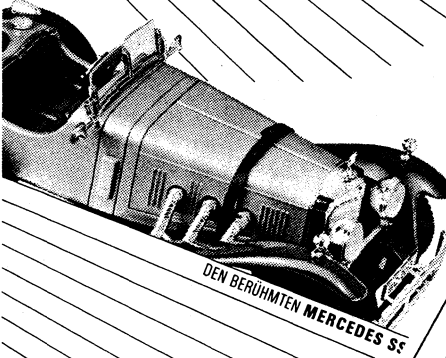
**HOL DIR DEINEN
OLDTIMER.
FÜR NUR FR. 10.-**



DEN SIEGREICHEN FERRARI TESTA ROSSA ODER...



DEN LEGENDAREN (GANGSTER-)CITROËN 15 CV TA ODER...



DEN BERÜHMTEN MERCEDES SS

Alles naturgetreue Modelle von Burego.
Maßstab 1:24

**DA
B**
Die Aktion fand im Jahre 1985 statt.
Bitte Bestellcoupon nicht mehr ein-
senden!!

**PHILIPS-
RIEN.
ELLSCHHEIN:**



STA ROSSA
SSK
R CITROËN
Auto Fr. 10.- und
4 von Philips-Batterien bei
Das sind entweder HIT '85-
Kleber auf den Folienpackungen
oder die abgetrennten Kopfteile
von Hängepackungen.
Achtung: Kein Umtausch.

Name: _____
Strasse: _____
PLZ: _____ Ort: _____

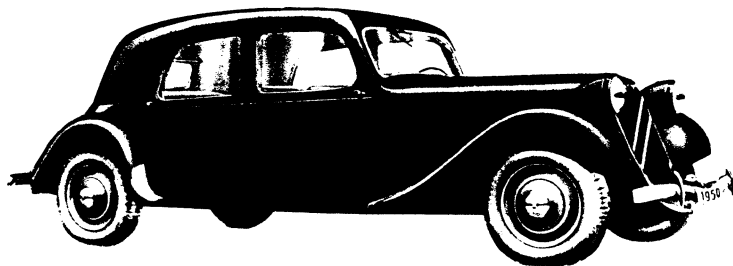
Couvert, mit Bestellschein,
Kaufbeweisen und Geldbetrag
einsenden an:



Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau

MUTATIONS 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 Trac-
tion: Ja ... Nein ... Typ Baujahr Farbe
Chassisno. Besonderheiten

Herrn
Koch Hans Georg
Steinlerweg 15

4402 Frenkendorf

A. Z.

4552 Derendingen

dressänderung melden an:

TAC, Postfach 1066

H-8058 Zürich

**Pour choisir
votre voiture**

