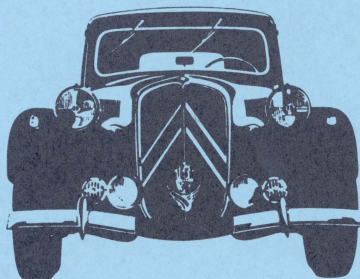


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



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

Die Clubhefte erscheinen 5 bis 6 Mal im Jahr, Auflage 420
 Copyright, Nachdruck mit Quellenangabe
 Einzelpreis für Nichtmitglieder: sfr 10.- plus Versand

Organisationsplan 1989

Präsident	Vizepräsident	Kassier	Aktuar
Daniel Eberli im Kellhof 8463 Benken	Hans-Georg Koch Steinlerweg 15 4402 Frenkendorf	Markus Lehmann Mattenweg 1 4447 Känerkinder	Felix Gähler Hauptstr. 74 9422 Staad
P. 052/43 25 17 G. 01/816 39 72	P. 061/901 84 18	P. 062/69 26 05 G. 061/63 08 08	P. 071/42 11 97 G. 075/ 6 25 69

ORGANISATIONSGRUPPEN

Ost	Nord	West	Süd
André Baumann Emmentalstr. 32 3414 Oberburg P. 034/23 18 78	Guido Hobi Schulstr. 19 8307 Effretikon P. 052/32 49 62	Daniel Löhner Schiffflaube 16 3011 Bern P. 031/22 95 72	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P. 055/27 41 20
Franz Neff Unterfeld 606 D FL-9495 Triesen P. 075/26 337	Ernst Reich Dorfstrasse 8537 Nussbaumen P. 054/45 10 06	Beat Scheidegger Brückfeldstr. 36 3012 Bern P. 031/24 12 62	Lukas Schlumpf Neubrunnen 8342 Wernetshausen P. 01/937 51 09
Paul Stehrenberger Schwantlern 290 9056 Gais P. 071/93 11 75		Walter Schütz Tulpenweg 13 3177 Laupen/BE P. 031/94 88 84	Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P. 055/86 15 23

Zeitungsredaktion Archiv, Modelle Bibliothek	Clubartikel	Mitglieder- Verwaltung	Druck und Versand der Club-Hefte
Andreas Rutishauser Hirtenstallweg 2 8805 Richterswil P. 01/784 59 76	Felix Gähler Hauptstr. 74 9422 Staad P. 071/42 11 97	G. 075/6 25 69	Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P. 065/42 32 83

Vertreter im Dachverband DSMHA: Res Diem und Andreas Rutishauser



I N H A L T

- 2 Das Wort des Präsidenten
- 3 Termine und Treffen
- 4 Neujahrswünsche an den CTAC
- 6 Dernières nouveautés von der GV (29.1.1989)
- 8 Citroëns in Bleikristall
- 9 Post an die Redaktion
- 10 Mitglieder stellen sich vor: Jürg Schiltknecht
- 13 Die Vielleicht-Doch-Versicherungsecke
- 14 Durchgedreht (Beobachter 13/88)
- 15 Neu in Bibliothek und Archiv
- 17 Wie benutze ich Bibliothek und Archiv?
- 18 Archiv-Liste
- 20 Bibliotheks-Liste
- 22 Inserate und Kleinanzeigen
- 24 La Traction en Bande Dessinée
- 28 ALT und NEU (Traction Cabriolet von Peacock)
- 31 Citroëns als Gummistempel
- 32 Die Konkurrenz der Traction:
Peugeot 202 Cabriolet 1938
- 36 HSI: aber nicht so wie Ihr denkt

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

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

Reparaturen und Teile
Armin Frick
Dorfstr. 39
8912 Obfelden
T.: 01/761 15 95

Garage und Teile
Christian Heussi
alte Landstr.
8865 Bilten
T.: 058/37 17 29

Garage und 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

Änderungen, Reklamationen etc., bitte schriftlich an die Redaktion

Das Wort des Präsidenten

Zürich, Ende Januar 1989

Liebe Clubmitglieder,

1989 - 70 Jahre Citroën-Fahrzeuge! Wenn das kein Grund zum Feiern ist! Ich will an dieser Stelle gar nicht auf die Geschichte eingehen: Diese würde den Rahmen unseres Clubheftes sprengen. Und schliesslich: Wozu führt Andreas eine Bibliothek (deren Benützung, daran möchte ich erinnern, für Clubmitglieder gratis ist!)?

Dieses Jubiläum ist der richtige Zeitpunkt, um unseren Club zu erweitern und auch ältere Fahrzeuge (respektive deren Halter) aufzunehmen. Dies hat die Generalversammlung am 29. Januar beschlossen und der entsprechenden Statutenänderung zugestimmt. - Wie wird es nun weitergehen? In der kommenden Zeit werden verschiedene markenunabhängige schweizer Oldtimer-Clubs und namhafte Zeitschriften über den Beschluss orientiert. Gleichzeitig wird den Hinterrad-angetriebenen Platz in unserer Club-Zeitung reserviert. Im Augenblick wird der Name unseres Clubs unverändert weitergeführt. Es wird sich zeigen, wie viele Mitglieder mit ganz alten Citroën unserem Club beitreten werden. Entsprechend wird sich auch unser Club anpassen. Sollte wider Erwarten unser Club von "Propulsion Arrières" überschwemmt werden, wird sich wohl dieser Teil wieder abspalten und einen eigenen Club gründen. Dann hat der Traction Avant Club wenigstens bei der Geburt eines neuen Vereins mitgeholfen.

Die Generalversammlung hat verschiedene Wechsel von Regionalvorständen mit sich gebracht: Wolfgang Eisenring, Manfred Schumacher und Hansjörg Koch haben den Abschied genommen, wobei uns Hansjörg Koch als Vizepräsident erhalten bleibt. Vielen herzlichen Dank für Euere Mitarbeit!

Ich möchte jedoch nicht nur den scheidenden Vorstandsmitgliedern danken, sondern allen, die für den Club gearbeitet haben. Ganz besonders möchte ich hier Andreas Rutishauser und Markus Lehmann erwähnen, die nicht nur den grössten Beitrag geleistet haben, sondern ihre Arbeit jeweils auch pünktlich und zuverlässig erledigt haben. Im Namen aller Mitglieder: Herzlichen Dank!

Als neue Vorstandsmitglieder zeichnen in Zukunft: Daniel Löhner und Lukas Schlumpf, die sich bereits im Clubheft vorgestellt haben, sowie Franz Neff, der ebenfalls kein Unbekannter ist.

Die Clubtreffen wurden festgesetzt auf: 23. April, 18. Juni, 26./27. August und 1. Oktober. Bitte die Daten jetzt schon in der Agenda markieren!

In zwei Jahren, 1991, ist wieder ein Internationales Traction Avant Treffen fällig, organisiert durch unseren Club. Da die nächste GV erst im Januar 1990 stattfindet, musste bereits jetzt eine Erhöhung des Mitgliederbeitrages beschlossen werden (neu Fr. 50.-/Jahr), damit dann auch gewisse Reserven vorhanden sind. Wer übrigens an der Organisation dieses Treffens mit-helfen möchte oder Sponsoren kennt, ist gebeten, sich mit André Baumann in Verbindung zu setzen. Gerade bezüglich Sponsoren ist zu berücksichtigen, dass deren Budget jeweils recht früh erstellt wird.

Dieses Jahr findet, organisiert vom welschen Club, wieder eine Pässefahrt statt: 24. - 28. Juli. Als wichtigstes Ereignis in Sachen Citroën ist das 8. ICCCR zu erwähnen, das vom 1. bis zum 3. September 1989 in Holland, im Zentrum des Dreiecks Amsterdam - Apeldoorn - Zwolle, stattfinden wird. Selbstverständlich werden wir über diese Anlässe informieren. Im Augenblick dienen diese Daten lediglich als Anhaltspunkte für die Ferienplanung...

Tractionellement

Daniel Löhner

Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

23. April 1989 Region Nord
18. Juni 1989 Region West
26./27. August 1989 Region Ost
1. Oktober 1989 Region Süd

andere Treffen und Daten

9.-19. März 1989 Automobilsalon Genf
18./19. März 1989 Treffen des Citroën DS Clubs
18. März 1989 DV DSMHA in Bad Attisholz
9. April 1989 Treffen des Citroën DS Clubs
16. April 1989 Treffen des DS Clubs Ostschweiz
29.+30. April 1989 Veteranenteilemarkt Ulm (D)
28.4.-1. Mai 1989 Mille Miglia 1989 (I)
4.-8. Mai 1989 50 Jahre Rosengart Supertraction
Auskunft: Rhône-Alpes Club Rosengart
C. Monnet, chemin des Rameaux
St-Alban-de-Roche, F-38300 Bourgin-Jallieu
13.-15. Mai 1989 Chapron Treffen
20.+21. Mai 1989 Oldtimer- und Teilemarkt in der Bea-Halle
in Bern
27. Mai 1989 Oldtimer-Treffen Burg Hohenzollern
D-7457 Bisingen. Das Treffen ist **gratis**
Anmeldetalons bei der Redaktion
8.-11. Juni 1989 Oldtimer-Treffen im Tirol
Info beim Clubpostfach
18. Juni 1989 Treffen des Citroën DS Clubs
21.-25. Juni 1989 20 Jahre Oldtimer Club Bern
24. Juni 1989 Oldtimer- und Teilemarkt im Sportzentrum
Herisau, 9-17 Uhr
24.-28. Juli 1989 Randonnée Alpine des CCS 34-57
12. August 1989 Treffen des DS Clubs Ostschweiz
20. August 1989 Treffen des Citroën DS Clubs
20. August 1989 Treffen des DS Clubs Ostschweiz
1.2.3. September 1989 8. ICCCR in Flevehof (NL)
nähere Informationen folgen
24. September 1989 4. Rassemblement DSMHA in Avenches
7.+8. Oktober 1989 Veterama Mannheim (D)
14./15. Oktober 1989 Treffen des Citroën DS Clubs
21. Oktober 1989 Oldtimer- und Teilemarkt in der Züspa-
Halle Zürich, 9-16 Uhr

Club-Adressen: DS Club Ostschweiz Citroën DS Club
Erich Feser Postfach 506
Guggenbühl
9223 Halden 4142 Münchenstein
072/42 37 15

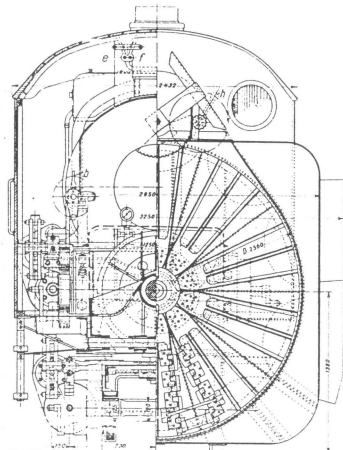
falls jemand 1989 ins "schleudern" kommt:

SCHNEESCHLEUDER-MASCHINE

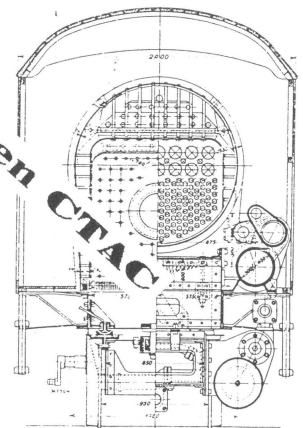
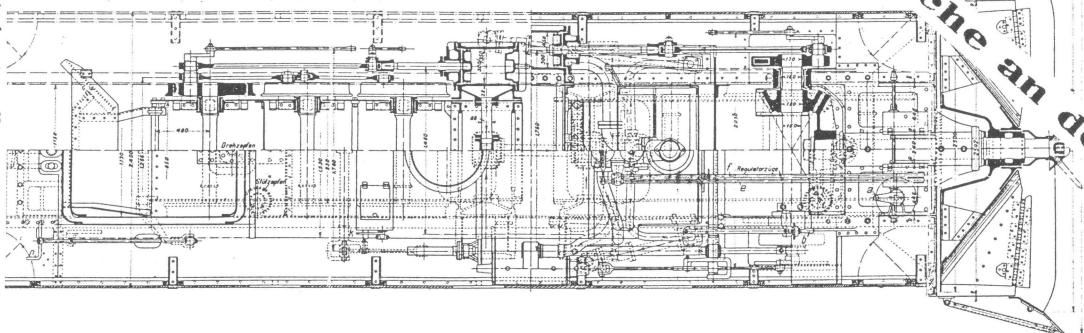
Der Vorstand bedankt sich im Namen aller Mitglieder für die vielen Weihnachts- und Neujahrs-Glückwünsche, von denen hier ausschnittsweise wiedergegeben sind.

Schleudermaschine der Berninabahn, gebaut von der Schweiz, Lokomotivfabrik Winterthur. — Längsschnitt u. ht.

1989: Glückwünsche an den CTAC



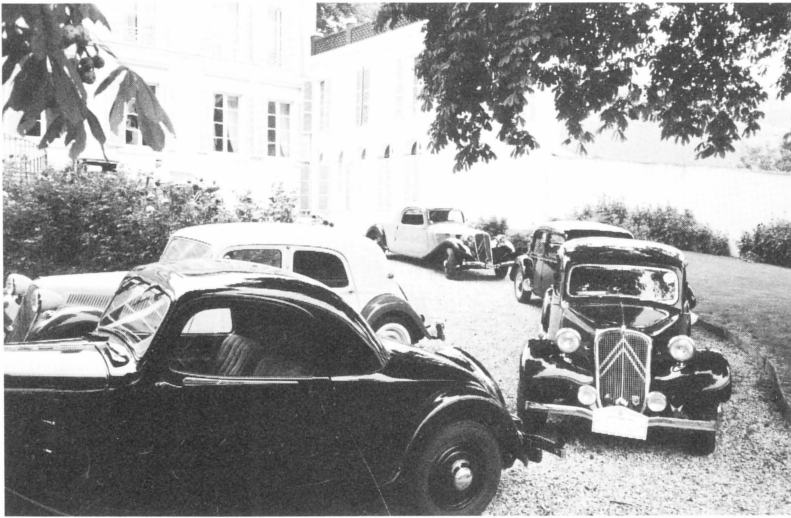
29. Juli 1911



mit den besten wünschen zum jahreswechsel

beat scheidegger architekt htl
brückfeldstr. 36 3012 bern
tel. 031 24 12 62

1989



happy new year
gutes neues Jahr
feliz año nuevo



feliz ano novo

كل عام وانتم بخير

hyvää uutta vuotta

la multi ani

Εὐτυχισμένο τὸ Νέον Ἔτος

god jul og godt nytt år

سال نو مبارک

শুভ নববর্ষ

allin watta

chúc mừng năm mới

ia orana ite matahiti api

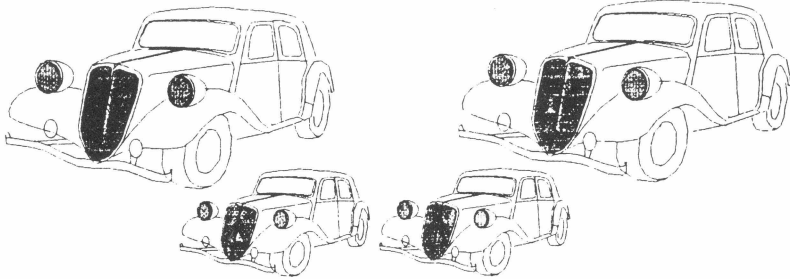
برای عرض تبریک

maitei año pyrahure

atthbhliain faoi shean agus shonas duit

CLUB BELGE DES ANCIENNES
CITROËN

Welriekenedreef 1
B. - 1900 Overijse



unsere besten Wünsche fürs
1989

Hans Georg und Patricia
Manuela und Andreas
Koch



Dernières nouveautés von der GV

Kurz die letzten Neuigkeiten von der GV, sofern sie noch nicht im Vorwort des Präsidenten erwähnt sind:

**Der Mitgliederbeitrag ist neu Fr. 50.-- pro Jahr.
Der Einzahlungsschein liegt diesem Heft bei.**

Trotz Erhöhung des Beitrags ist Aufrunden nicht verboten. **Nicht** bezahlen müssen die Mitglieder, die mit der Adresse auf der 2. Umschlagseite abgedruckt sind, sowie die Ehrenmitglieder.

Wir sind auf Sponsorensuche und möchten pro Jahr circa 4'000 Fr. mit Inseraten hereinholen. Wir stellen uns vor, 2 Seiten des Heftes für tractionfremde Werbung zur Verfügung zu stellen. Wer eine interessierte Firma zu kennen glaubt (Bank, Versicherung, überregionale Ladenkette etc.) kann bei der Redaktion oder beim Präsidenten Unterlagen, die den Club vorstellen, anfordern.

Das Protokoll der GV, sowie die Abrechnung des Kassiers folgen im nächsten Clubheft.

Noch eine Mitteilung in eigener Sache: die Redaktion hat eine neue Adresse:

Andreas Rutishauser
Hirtenstallweg 2
8805 Richterswil

Tel.: 01/784 59 76





CITROËNISTES



zu verkaufen:

Bremstrommeln
für 7 / 11 / 15 CV

komplette Lenkungen
für 11B / 11BL / 15CV

Achsschenkel

Antriebswellen
für 11B / 11BL / 15CV

Vorderachsen
für
11B und 11BL

Austausch-Motoren
und
Austausch-Getriebe
für
11 CV

Chromteile

Gummiteile

Kotschutzklappen

Kabelbäume (nachgefertigt)

Beleuchtungsteile

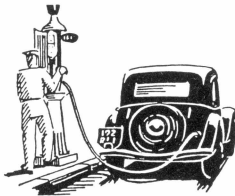
elektronische Relais-/Sicherungskasten
für versteckten Einbau
(6 oder 12 Volt)

Lenkräder
(auch Zubehör à l'époque)

Karosserieteile

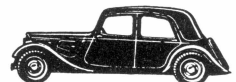
grosses Ersatzteillager

Restauration
ganzer Tractions



Christian Heussi
alte Landstrasse
8865 Bilten (GL)

Tel.: 058/37 17 29



Automodelle aus Bleikristall



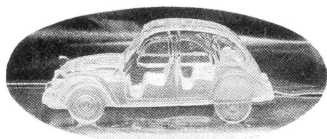
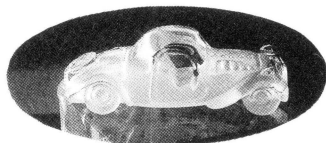
hofbauer
made in
west-germany
 24 % PbO

In 2 Ausführungen lieferbar :

Innenausstattung satiniert (siehe Prospekt) oder kristallklar.
 Zum Lieferumfang gehört bei den Modellen bis 20 cm Grösse ein schwarzer Holzsockel. Alle Fahrzeuge im Geschenkkarton.

Modell	Länge cm	Best.Nr. satiniert	Preis	Best.Nr. kristallklar	Preis
Citroen T Coupé	16	7120	1.Vorb.	7020	1.Vorb.
Citroen 2 CV	15	7105	49,—	7005	47,—
Citroen T 15	20	7106	55,—	7006	49,—

CITROËN T COUPE
 1934
 Länge 16 cm



CITROËN 2 CV
 Länge 15 cm

CITROËN T 15
 Länge 20 cm



Bestellungen für die abgebildeten Bleikristall-Modelle bitte bis 31. März 1989 an die Redaktion. Zu spät eintreffende Bestellungen können nicht mehr berücksichtigt werden.

Ich hoffe, bei genügend grossem Bestell-Eingang, einen Rabatt auf die angegebenen Preise zu erhalten, der natürlich den Bestellern weitergegeben wird.

Post an die Redaktion

eingesandt von Lukas Schlumpf

Wernetshausen, 2. XII. 88

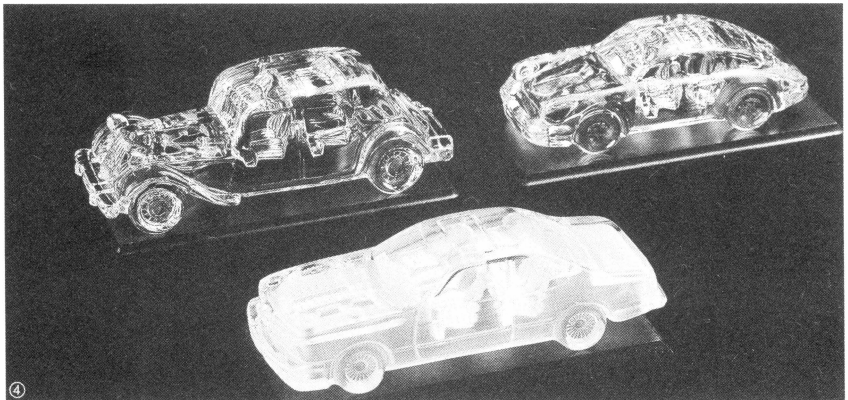
Liebes Andreas,

Bitte sage mir: Wer ist jetzt da falsch gewickelt? Ich gebe es dir zu, dass ich zu Anfang meines Traction-Zeit einen Coni nicht von einem Lajere noch von einem Lajge unterscheiden konnte, doch das hier überstiftet dir alles. Nun weiss ich wenigstens, was ich von einem Zshnikat halten muss....

Liebe Grüsse

Lukas

④ SAMMLER-OBJEKTE mit Zertifikat: Autos, gefertigt aus Bleikri- stall, mit Holzsockel.	
Citroen DS 19	Fr. 45.—
Porsche 911	Fr. 39.80
BMW CSI	Fr. 49.80



Mitglieder stellen sich vor:

Jürg Schiltknecht

Mein Name ist Jürg Schiltknecht. Zusammen mit meiner Frau Gaby lebe ich, vorerst als Zweipersonen-Familie, die sich in diesen Tagen um eine Person* vergrössern wird, in Birmensdorf bei Zürich. Meine Citroën-Besessenheit (manche nennen es schon so) begann vor etwa 13 Jahren ganz harmlos, als ich meinen ersten fahrbaren Untersatz anschaffen sollte. Bis dahin hatten wir in meinem Elternhaus schon manchen alten VW-Käfer wieder instandgestellt, so dass ich mich auch zuerst in diesem Autohause umsahe, das noch heute meine Geschwister und auch meinen Vater ausrüstet. Doch ein guter Zufall wollte es, dass ein Kollege wegen eines Auslandsaufenthaltes seine Dyane verkaufte. Bald schon war ich ganz begeistert von diesem Fahrzeug und ich wollte es nicht mehr hergeben, obwohl dies niemand in der VW-begeisterten Familie so recht verstehen konnte. Doch nach etwa 4 weiteren Jahren und bis dahin ca. 130 000 km in den Rädern machte das Getriebe der guten alten Dyane nicht mehr so mit. Kurzfristig konnte ich einen grasgrünen Döschwo kaufen, meinen Frosch, der mich für weitere Jahre zum treuen Citroën-Fahrer machte. Unterdessen war auch die Dyane wieder instandgestellt, abwechslungsweise wurden die beiden 'Kleinen von Citroën' gefahren, bis ich leider wegen Rost und auch häufiger auftretenden technischen Problemen an einen Ersatz denken musste. 1981 sah ich dann ein "einmaliges Sondermodell" (wie es damals hiess) des geliebten 2CV, zuerst in der Autopresse, dann auch beim Citroën-Händler. Dieser 2CV-Charleston hatte es mir sofort angetan, zumal Bordeaux eine meiner Lieblingsfarben war und mir auch die Zweifarbenlackierung sehr zu gefallen

*Wie Ihr der von Andreas freundlicherweise abgedruckten Geburtsanzeige entnehmen könnt, haben wir unterdessen einen Knaben namens Fabian bekommen, der uns täglich sehr viel Freude bereitet; aber auch dafür sorgte, dass der Text während ca 2 Monaten im Computer liegen blieb und nur knapp vor Redaktionsschluss noch abgegeben werden konnte. Aber wer kann dies einem frischgebackenen, vielbeschäftigten Vater wohl verargen?

vermochte, da sie die nostalgisch-zeitlose Karosserieform unterstreicht. Dieses Auto musste es sein, obwohl ich von allen Seiten das Argument zu hören bekam, einen Döschwo könne man doch nach abgeschlossenem Studium einfach nicht mehr fahren. Bald war mir auch schon klar, dass ich meinen Charly im Winter nicht benutzen wollte, um ihm so ohne Salz ein möglichst langes, rostfreies Leben beschreiben zu können. Ich sah mich also nach einem bequemen Winterauto um. Ein Nachbar begann, von seinem GSA-Combi zu schwärmen. Nach einer kurzen Demonstrationsfahrt war mir das Auto sehr vertraut. Doch zu einem Neuwagen reichte das Geld nicht aus, so wurde zuerst einmal ein älterer GS-Combi angeschafft, der seinen Dienst für 11/2 Jahre auch sehr gut erledigte und mich durch jedes Sauwetter brachte, während der 2CV-Charleston nur bei guten Wetterverhältnissen gefahren wurde. Doch leider sind auch die GS-Modelle nicht rostfrei, sodass ich 1983 einen neuen GSA-Break anschaffte, der noch bis heute mein treues und zuverlässiges Alltags- und Allwetter-Fahrzeug ist. In dieser Zeit etwa begann ich mich immer stärker auch für Citroën-Modellautos, Prospekte und Werbung zu interessieren. Bis heute besitze ich ca. 800 verschiedene Modellautos quer durch die Citroën-Palette und ein Büchergestell voll Literatur über und von Citroën. Zuerst durch die technischen Beschreibungen, durch das Werbematerial und auch durch die Modellautos wurde ich auf ein Modell von Citroën aufmerksam, das mich immer mehr in Bann zog, LA DS, mein zur Zeit liebstes Citroën-Kind. Vor 3 Jahren hatte ich dann die Gelegenheit, von einem Freund eine sehr gut erhaltene DS Super 5 kaufen zu können, die natürlich auch nur im Sommer gefahren wird, damit sie möglichst lange erhalten bleibe; übrigens fahren die verschiedenen Citroënmodelle unter ZH 544 220 und ZH 544 221. Somit wäre mein Citroën-Lebenslauf langsam zu Ende erzählt, doch die Sammelleidenschaft wird mich wohl nicht so bald verlassen. Es gibt auch immer wieder Neues und Altes im Zusammenhang mit Citroën zu entdecken, so z. B. in den interessantesten CTAC-Mitteilungen. Dies ist auch ein Grund, warum ich beim CTAC Mitglied bin, obwohl ich (zur Zeit noch) keine Traction fahre.



Par temps froid

*Il ne suffit pas de
démarrer facilement*

grâce à l'emploi d'une huile simplement "rendue fluide" pour faciliter les départs, comme le sont beaucoup d'huiles dites "d'hiver"...

*Il faut encore pouvoir
rouler tranquille*

c'est-à-dire être certain que l'huile employée, malgré la température de régime élevée du moteur, malgré les longues randonnées, protégera intégralement votre moteur à chaud.

Or, seule une huile assurant :

à froid : des départs immédiats

à chaud : une protection absolue

vous garantira cette tranquillité, cette sécurité.

C'est pourquoi, dès maintenant et jusqu'à la belle saison, vous devez adopter pour le graissage de votre voiture l'huile fabriquée spécialement pour cette double supériorité :

Mobiloil Arctic

Die Vielleicht-Doch-Versicherungsecke

Am 13. August 88, einer schönen mondlosen Sommernacht, änderte eine Hirschkuh, anstatt Holz anzulangen oder wenigstens darüber zu stolpern, unseren Légère ab.

Zum Glück blieben wir alle unverletzt. Annelies war zwei Wochen vor der Geburt unserer Isabella. Sarah schlief in ihrem gut gesicherten Kindersitz, ohne etwas zu merken.

Der Schaden betrug SFr. 6200.- und wurde von der Versicherung voll gedeckt.

Wir haben unseren Légère Teilkasko versichert. Die Versicherung hat den Zeitwert auf 16000.- festgelegt. Die Teilkasko-Prämie beträgt pro Jahr 200.-. Der Wagen ist auf ein Wechselschild angemeldet, wodurch jährlich zusätzliche Kosten von 50.- entstehen.

Wenn wir nun dem Ansatz von Flemming Gubler (Heft 6/88) folgen und das Risiko selbst tragen würden, wären nach drei Jahren 600.- an Prämien zurückgelegt. Bei unverzinsten Schulden wären nun noch 28 Jahre lang jedes Jahr 200.- einzuzahlen, um den Schaden zu decken.

Ich glaube, es ist empfehlenswert, das Auto wenigstens Teilkasko zu versichern. Damit ist der Wagen von der Versicherung geschützt und bei Fremdverschulden kommen keine Diskussionen um den Wagenwert auf. Selbstverschuldete Schäden können immer noch aus der gesparten Differenz zur Vollkasko-Prämie gedeckt werden.

Franz Neff



*Dass dieser Bericht auf Seite 13 steht,
ist kein böses Omen, sondern Zufall.
Die Red. (Trotz 13. August!)*

Durchgedreht

Also die Kommissionsmitglieder der kantonalen Finanzgurus, das müssen schon gewaltige Intelligenzbestien sein. Sie haben jetzt nämlich – endlich, kann man da nur sagen – herausgefunden, wie man dem bösen Smog den Garaus machen bzw. den Kragen umdrehen kann: mit dem Radumdrehungszähler und einer fahrkilometerabhängigen Motorfahrzeugsteuer! Beim eidgenössischen Erfinderpateamt hirnen sie schon, ob man jetzt das Rad oder den Zähler oder am Ende gar beides patentieren soll.

Auf den Radumdrehungszähler – Kostenpunkt 300 Franken pro Auto – sind sie gekommen, weil das Rechnen nicht mehr so Mode ist. Den Kilometerzähler gibt es ja schon, und divisé par Radumfang käme man natürlich zum selben Ergebnis. Aber so viele eidg. dipl. BH (Buchhalter) oder gar eidg. dipl. Math. ETH gibt es ja auch wieder nicht, als dass das Rechnungsergebnis genau sein könnte. Kommt

noch hinzu, dass ein Autofinken etwas mehr oder weniger Gummi auf dem Buckel haben kann, weshalb der Rädli-zähler eben doch die zuverlässigere Lösung ist.

Wie immer verlangen einige aber auch zuviel des Guten. Die Fundi-Grünen wollen jetzt für Autos nur noch Trottineträdli zulassen und so das Messergebnis zugunsten der Umwelt frisieren. Sie gefährden damit ernsthaft die gute Idee.

Ich dagegen bin für eine Verfeinerung der Messmethode. Vor allem wegen meines Nachbarn, der ungerrecht profitieren würde. Die lange Zufahrt zu seiner Garage fährt er nämlich immer retour, was den Rädli-zähler rückwärts in Bewegung setzen würde. Deshalb müsste jedes Auto einen zweiten Rädli-zähler haben, damit nicht beschissen werden kann. Rädli am Auto gibt es ja weiss Gott genug, und für einige Zähler hat es dort durchaus noch Platz, selbst am Ersatzrad: für den Leerlauf.

Michael E. Bleifuss (*up*)

■



Neu in der CTAC-Bibliothek

Folgende neue Bücher konnten im letzten Jahr neu der CTAC-Bibliothek angefügt werden. Das Benützungsreglement und der Bestand sind dem Verzeichnis in der Mitte des Heftes zu entnehmen.

Citroën , aus der Serie 'Les Grandes Marques'

Dieses Buch wurde der Bibliothek freundlicherweise von unserem Mitglied Jürg Schiltknecht gespendet.

Das grossformatige Buch schildert auf 80 Seiten mit vielen farbigen und wenigen schwarzweissen Abbildungen die Geschichte des Autohauses Citroën von den Anfängen bis zum AX und BX 19 GTI. Der Text ist französisch, aber die Bilder sprechen für sich.

Citroën Personenwagen

Eine Chronik von Hans Otto Meyer-Spelbrink

Endlich wieder einmal ein Buch über Citroën in Deutsch. Auf 48 Seiten mit vielen (auch farbigen) Abbildungen gibt uns der Autor einen kurzen Abriss über die Geschichte des Hauses Citroën.

Geschichte der Automobile mit Frontantrieb, von Rainer Simons

Schenkung der Redaktion an die CTAC Bibliothek

Es ist dies ein Katalog zu einer Ausstellung im Deutschen Museum in München des Jahres 1982. Die ganze Geschichte des Frontantriebs von den Anfängen im letzten Jahrhundert bis heute wird aufgerollt, allerdings aus einer sehr deutschen Sicht. Immerhin werden die Produkte von Citroën auch einige Male erwähnt (wenn auch nicht immer richtig). Wer ein wenig über den Traction-Horizont hinausblicken möchte, dem sei dieses etwa 100-seitige Büchlein wärmstens empfohlen.

Neu im Club-Archiv

Citroën in Deutschland, von Immo Mikloweit

Eine kleine 2-seitige Abhandlung über das Auftreten von Citroën in Deutschland. Vor allem geht der Autor auf die Lizenz-Produktion von Citroën-Fahrzeugen in den 30er-Jahren in Köln ein. Es wurden sogar Tractions gebaut! Immo Mikloweit sucht immer noch Material über Citroën in Deutschland, da er ein Buch zu diesem Thema veröffentlichen möchte. Also, solltet Ihr Unterlagen aus der Vorkriegszeit zu diesem Thema haben, und diese für kurze Zeit auszuleihen bereit seid, so ist die Redaktion gerne bereit, diese weiterzuleiten.



Bibliothek und Archiv: wie benutze ich sie?

Die Berichte im Archiv können mit Angabe der Nummer schriftlich bei der Redaktion bestellt werden. Dieser Service ist für Clubmitglieder gratis (bis auf das Porto für die Bestellung). Nichtmitglieder haben pro Seite 20 Rappen zu zahlen (in Briefmarken der Bestellung beilegen, oder Überweisung auf das Postcheckkonto des CTAC). Es können beliebig viele Berichte bestellt werden (aber bitte nicht alle aufs Mal). Es werden Fotokopien geliefert (häufig standen uns auch nur Kopien zur Verfügung). Gerne werden auch Berichte von Euch ins Archiv aufgenommen.

Die Bücher der Bibliothek können bei der Redaktion zur Ansicht bestellt werden (maximal 2 aufs Mal). Die Verleihdauer beträgt 4 Wochen. Bis auf das Rückporto (eingeschrieben bitte) ist die Ausleihe gratis. Die Bücher bitte nicht schmutzig machen (z.B. in der Werkstatt). Verlorengegangene Bücher müssen ersetzt werden, oder werden zum Wiederbeschaffungspreis in Rechnung gestellt.

Der CTAC hat verschiedene Publikationen abonniert, die meistens nur beim Redaktor im Keller liegen, und darauf warten alt zu werden. Wer daran interessiert ist, einige Hefte zu lesen, möge mir das mitteilen. sicher findet sich ein Weg, wie ein Interessierter zu den Heften kommt. Folgende Publikationen lagern im Archiv:

MARKT für klassische Automobile und Motorräder (monatlich)
MOTOR KLASSIK (monatlich)
Auto Exclusiv (mit Clubmitteilungen) (monatlich)
Veteran (Club Zeitung des deutschen Traction Clubs, 2-monatlich)
ACC-NACHRICHTEN (Club Zeitung des André Citroën Clubs (D))
CCS (Club Zeitung unserer welschen Freunde, vierteljährlich)
FRONTDRIVE (Club Zeitung des australischen Citroën-Clubs)
CITROEN NEWS (Club Zeitung des südafrikanischen Citroën Clubs)
FLOATING POWER (Club Zeitung des Traction Owner Clubs (GB))
TRAKSJON (Club Zeitung des Traction Avant Nederland)
B11 BLADET (Club Zeitung des schwedischen Traction Clubs)
Traction (Club Zeitung des dänischen Citroën Clubs)
Club Zeitung des norwegischen Traction Clubs
Mitteilungen des SM-Clubs der Schweiz
Club Zeitung des Fiat Topolino Clubs Schweiz
Club Zeitung des Renault Heck Clubs Schweiz
OCI (Mitteilungen des Oldtimer Clubs Innerschweiz)
OCB (Mitteilungen des Oldtimer Clubs Bern)
Die Motorpfeife (Mitteilungen des SMVC)
Neues vom Club (Mitteilungen des Oldtimer Clubs Villach)

CTAC ARCHIV - LISTE

Reklamen und Berichte zur TRACTION AVANT

1. 1. Reklame: Evolution d'une silhouette (1)
1. 2. " : La 7CV Citroën (Berline) (1)
1. 3. " : La 7CV Traction Avant (Berline, Cabriolet, Coupé) (1)
1. 4. " : ROBRI-Teile für Nachkriegs Traction Avant (1)
1. 5. " : Accessoires GM (1)
1. 6. " : Décapotable et malle A.E.A.T. (1)
1. 7. " : Cardan Villard (1)
1. 8. " : 1934 Citroën (GB-Slough) (1)
1. 9. " : Citroën safety (1)
- 1.10. " : Citroën GB, 1953 (1)

2. 1. Verkehrshaus der Schweiz: Beschrieb Traction 7S 1934 des VH (2)
2. 2. 2 Berichte aus Auto Exclusiv über CTAC und Paris-Moscou-Paris 1984
2. 3. 'The Motor' 1935: Beschreibung der GB-TA-Modelle (E,2)
2. 4. Pneudrucke für Citroën-Modelle (ohne Michelin X) (1)
2. 5. Bild der einzigen 22CV Traction, die heute noch fährt (2x11CV-Front)
2. 6. Register of Roadsters and Coupés (E, TOC, 2)
2. 7. Les Cabriolets Citroën (F, 2)
2. 8. Bericht über die 2 Kinder-TA-Cabrios für das GB-Königshaus (S, B11, 1)
2. 9. 2 Spezialitäten: Décapotable und Marius Renard (S, B11, 1)
- 2.10. 11CV Familiale A.E.A.T. Fourgon 1938/39 (E, TOC, 1)
- 2.11. 11CV Légère Fourgon (S, B11, 1)
- 2.12. Les TA au gaz de ville (F, TU, 4)
- 2.13. Putting the best wheels foremost (GB-Test 1BL, 1947) (E, 5)
- 2.14. 1954, La grève des Taxis, bebildert (F, TU, 3)
- 2.15. Verschiedene Spezial-TA (S, B11, 2)
- 2.16. Tabelle zur Unterscheidung der französischen TA nach Jahrgängen (F, 1)
- 2.17. Des couleurs qui ont fait couler beaucoup d'encre (Bericht über Werksfarben) (F, 6)
- 2.18. Les commandes spéciales (Aufpreisliste 1938) (F, 2)
- 2.19. Comment les reconnaître? (bebilderte Liste zur Unterscheidung der Jahrgänge 1950-53) (F, 34-57, 3)
- 2.20. Numéro de TA produites par Citroën Belgique (F, CBAC, 1)
- 2.21. Voiture AEL mit TA-Mechanik (E, TOC, 3)
- 2.22. 15/6 Tractions (Unterscheidungsmerkmale) (E, TOC, 3)
- 2.23. The peoples queen (15/6 Story) (E, 3)
- 2.24. Ask those who had one (Anekdoten und Produktionszahlen 15/6) (E, 3)
- 2.25. A truly excellent motor car (GB-Test 1952, 15/6) (E, 2)
- 2.26. Avantgarde (15/6 Story) (D, CVC, 6)
- 2.27. La 15/6-H (Bericht und Test) (F, TU, 6)
- 2.28. 2 Fotos vom Worblaufen-Cabriolet (S, B11, 1)
- 2.29. 15/6 Cabriolet: Modell-Umbauanleitung für alle, die das 1:8 Modell von Heller schon geschafft haben, und noch nicht genug haben (F, CCF, 6)
- 2.30. Geschichte der Traction Avant (D, Markt 11/84, 9) sehr guter Bericht!!
- 2.31. Schweizer Traction Avant Cabriolet Karosserien (D, Markt, 2)

Unterhalt, Reparaturen und Restauration TRACTION AVANT

3. 1. Solex Bi-Starter Vergaser (E, TOC, 4)
3. 2. Überholung Ducellier Lichtmaschine (D, CVC, 3)
3. 3. La dynamo des Tractions (F, CCF, 2)

- 3. 4. Einstellung der Bremsen (F, 2)
- 3. 5. Hydraulische Lockheed Bremsen 1953 (F, 2)
- 3. 6. Referenznummern für Lockheed Bremsen für TA 7, 9, 11, 15 und 2CV, P45, PUD (F, CCF, 1)
- 3. 7. Kupplungsprobleme? (D, CVC, 1)
- 3. 8. Beleuchtete Prismen an den Scheinwerfern (D, CVC, 1)
- 3. 8. Tips zur Überholung der Lenkung (D, CVC, 2)
- 3. 9. Einstellung des Ventilspiels (D, CVC, 1)
- 3.10. Tips zum Aus- und Einbau von Griffen und Schössern (E, 2)
- 3.11. Aus- und Einbau der Frontscheibe, bebildert (E, 2)
- 3.12. Aufhängung richten, bebildert (E, 3)
- 3.13. Abdichten verschiedener Teile, Türen richten (E, 2)
- 3.14. Auswechseln des Dachhimmels, bebildert (F, TU, 2)
- 3.15. Auswechseln des Dachhimmels (D, CVC, 1)
- 3.16. Einbau eines ID-Motors samt 4-Gang-Getriebe in eine TA (E, TOC, 3)
- 3.17. Noverox und Metallozink, Rostschutz (D, CVC, 1)
- 3.18. Austauschbare Teile TA-HY-ID (Teilenummern) (2)
- 3.19. Quer- und Längsschnitt 4-Zyl-Motor, mit Plan zum Ersatz und Verbesserung des Wasserrohrs im Zylinderkopf (Copyright KuGa) (10)

Berichte über andere Citroën-Autos

- 4. 1. Les débuts de notre marque: 10HP Type A (F, CCF, 8)
- 4. 2. Type A, 1919 was a very good year (E, 2)
- 4. 3. La Type B2: Karosserievarianten und Reklamen (F, CCF, 10)
- 4. 4. The Citroën B2: mit Restaurationsbericht B2 Cabriolet (E, 5)
- 4. 5. Les usines Citroën: Beschreibung ca. 1929 (F, CETAC, 3)
- 4. 6. Citroën autochenilles Kegresse (F, CCF, 3)
- 4. 7. Citroën Type C, 5CV (F, CCF, 5)
- 4. 8. Les Citroën C4 (D, Intraction, 3)
- 4. 9. Les Jouets Citroën (E, TOC, 1)
- 4.10. Petite Rosalie de Record (F, CCF, 3)
- 4.11. La 2CV: Bericht über den Prototyp von 1939 (E, 2)
- 4.12. The 2CV: australischer Testbericht 1956 (E, 3)
- 4.13. DS 19: Hans Herrmann testet (D, Hobby?, 3)
- 4.14. DS: birth of a legend: Geschichte und Test 1956 (E, 8)
- 4.15. M 35: Wankelprototyp (E, 4)
- 4.16. Die grossen Krisen der Autoriesen (D, ams 8/80, 7)
- 4.17. Alles über Citroën: Überblick (D, ams 22/80, 18)
- 4.18. Wie funktioniert die hydropneumatische Federung? (D, Hobby?, 1)
- 4.19. Citroën D-Modelle: Tips für den Occasionskauf (D, ams, 1)
- 4.20. Wohnwagentests, von D-Modellen gezogen (D, 5)
- 4.21. verschiedene Anzeigen für D-Modelle (10)
- 4.22. Test DS 19 (D, Motor-Rundschau 16/63, 2)
- 4.23. Test DS 19 (D, ams 1963, 6)
- 4.24. Test DS 21 Pallas (D, Motor-Rundschau 22/65, 2)
- 4.25. 85'000 km mit ID 19 Break (D, Motor-Rundschau 14+15/67, 10)
- 4.26. Test ID 19 (D, Motor-Rundschau 2/67, 7)
- 4.27. Test SM (D, ams 1971, 8)
- 4.28. Test ID 19 (D, motor-Rundschau 2/65, 3)
- 4.29. Citroën in Deutschland (D, I. Mikloweit, 4)

BIBLIOTHEKS - VERZEICHNIS

- | | | |
|---|------------------------|--|
| C | 1 René Bellu | Toutes les Citroën |
| C | 2 Pierre Dumont | Quai de Javel, Quai André Citroën, Tome 1 |
| C | 3 Pierre Dumont | Quai de Javel, Quai André Citroën, Tome 2 |
| C | 4 Pierre Dumont | Toute l'Histoire: Citroën |
| C | 5 Fabien Sabatès | Les Chevrons de la Gloire |
| C | 6 Jean Graton | Les grand Evénements de Citroën |
| C | 7 Hans O. Meyer-Spel. | Citroën Personenwagen |
| C | 8 Jean-Pierre Dauliac | Les Grandes Marques: Citroën |
| R | 1 Citroën | Dictionnaire de réparations: TA 4 cylindres |
| R | 2 Citroën | Catalogue des pièces détachés: TA 7 et 9 CV |
| R | 3 Citroën | Dictionnaire de réparations: voiture H |
| R | 4 Citroën | Notice d'entretien 15/6 1949 |
| R | 5 Citroën | Notice d'entretien 15/6 1954 |
| R | 6 Citroën | Notice d'entretien 11CV tous modèles à moteur 11D |
| R | 7 Citroën | Notice d'entretien TA 7 et 9 CV |
| R | 8 Citroën | Dictionnaire de réparations: DS 19 1957 |
| R | 9 Citroën | Reparatur-Handbuch: TA 4-Zylinder <u>Deutsch</u> |
| R | 10 Citroën | Dictionnaire de réparations: <u>carrosserie TA</u> |
| R | 11 Citroën | Dictionnaire de réparations: <u>TA 15/6 1948</u> |
| R | 12 Bucheli | Reparatur-Anleitung Traction 11/15 CV |
| R | 13 RTA | Citroën DS 19 1955-1962 |
| R | 14 Auto-Rétro | Pièces détachés et accessoires |
| V | 1 Fabien Sabatès | Almanach du Citroëniste 1983 |
| V | 2 Fabien Sabatès | Almanach du Citroëniste 1984 |
| V | 3 Fabien Sabatès | Almanach du Citroëniste 1985 |
| V | 4 Fabien Sabatès | Almanach du Citroëniste 1986 |
| V | 5 Étienne Christian | 4. ICCCR, Chartres 1978 |
| V | 6 Étienne Christian | 5. ICCCR, Breda 1981 |
| V | 7 Fabien Sabatès | 6. ICCCR, Knebworth 1984 |
| V | 8 | 7. ICCCR, Loreley 1987 (folgt) |
| V | 9 | 8. ICCCR, Holland 1989 (folgt) |
| V | 10 Weill/Ghaigné | L'Histoire des Jouets Citroën |
| V | 11 Hans Müller | Die Tragödie André Citroën |
| V | 12 Rob de la Rive Box | Historic Car Racing I, 1981 |
| V | 13 Fabien Sabatès | La Croisière Noire Citroën |
| V | 14 Coll. Auto Archives | Citroën, La Rosalie, 1932-1938 |
| V | 15 Rainer Simons | Geschichte der Automobile mit Frontantrieb |
| T | 1 Gilbert Deflez | Le Gang des Traction Avant |
| T | 2 Borgé/Viasnoff | L'Album de la Traction |
| T | 3 Citroën | 50 Jahre Traction Avant |
| T | 4 Brooklands Books | Citroën Traction Avant 1934-1957 |
| T | 5 Auto Loisir | Tout sur la Traction |
| T | 6 Olivier de Serres | Le Grand Livre de la Traction Avant |
| T | 7 Fabien Sabatès | Les Fabuleuses Tractions |
| T | 8 Fabien Sabatès | Der klassische Citroën |
| T | 9 Coll. Auto Archives | Citroën Traction Avant, vue par la Presse, 1934-39 |
| T | 10 Coll. Auto Archives | Citroën Traction Avant, vue par la Presse, 1945-57 |
| T | 11 Daniel Puiboube | Les Traction Avant |
| T | 12 Borgé/Viasnoff | La Traction Avant - un roman d'amour |
| T | 13 Auto Exclusiv | Bericht über Paris-Moscou-Paris 1984 |
| T | 14 Das gelbe Heft | Bericht über Tractions (des CTAC) |



Inserate und Kleinanzeigen

Kleinanzeigen sind für Clubmitglieder **gratis**. Macht davon Gebrauch, wenn Ihr etwas im Zusammenhang mit Autos zu verkaufen habt, vielleicht kann ein Anderer es gebrauchen.

Gewerbliche und private Inserate kosten entsprechend ihrer Grösse, jedoch mindestens Fr. 20.-. 1 Seite Fr. 80.-, 1/2 Seite Fr. 40.-, 1/4 Seite Fr. 20.-. Dauerinserenten erhalten Rabatt. Der Rechnungsbetrag ist im voraus zu begleichen. Inserate und Kleinanzeigen bitte schriftlich an die Redaktion. Adresse siehe 2. Umschlagseite.

ERHÄTLICH BEIM CTAC-CLUBARTIKEL-VERWALTER:
Felix Gähler, Hauptstr. 74, 9422 Staad

- * Ansteckknöpfe 'Traction Avant' Ø 6cm, Stk Fr. 3.- + Versand
 - * Universaltassen, weiss mit Clubblem, Stk Fr. 7.50 + Versand
 - * Clubkleber mit Clubblem, Stk Fr. 1.50 + Versand
 - * Traction zum Aufbügeln oder Aufnähen in schwarz oder rot
Stk Fr. 3.- + Versand
 - * Plaketten vom Internationalen Treffen in Winterthur 1986
Stk Fr. 15.- + Versand
 - * diverse Schlüsselanhänger aus Metall im Reliefguss mit
verschiedenen Citroën-Motiven (TA, 2CV, DS, SM etc) Fr. 10.-
 - * Plakat vom Treffen in Zofingen (A3), Stk Fr. 1.- + Versand
 - * Uhren in Form des Traction-Kühlergrills
als Armbanduhr oder im Set, Chrom oder Goldplaque
Preise zwischen Fr. 185.- und Fr. 265.- inkl. Versand in der
Schweiz. Bestellformulare erhältlich beim Clubpostfach.
-

Inserate und Kleinanzeigen werden nach Angaben des Inserenten verfasst

zu verkaufen:

Schlüssel-'Bretter' in Form einer Traction von schräg vorne, mit 5 Haken. Ausführung in schwarz eloxiertem Metall. Hergestellt von traditionellem Handwerksbetrieb im Ursprungsland der Traction. Preis ca. Fr. 45.--

Bestellungen bis 31. März 1989 an die Redaktion

zu verkaufen:

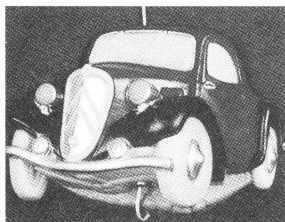
Citroën 2CV Sahara (4x4), Baujahr 1963, kein Rost
Müsste noch zusammengebaut werden (Teile vorhanden).

Preis: 6'800 Fr.

M. Sahli, Kantonsstr. 49, 8863 Buttikon
Tel.: 055/67 18 54

Für Euch entdeckt:

Traction als Wanduhr: Das Zifferblatt der Traction-Uhr besteht aus einer Kunststoffscheibe in der Form einer 11 CV Normale in Frontansicht (ca. 30 x 20 cm gross). Gesehen bei ABM für Fr. 25.-
Eingesandt von KuGa



Auto-Lampe 68.-


ZÜRICH FLUGHAFEN BAHNHOF

täglich geöffnet bis 20.00 Uhr

Oldtimerfreunde ACHTUNG

Die Problemlösung für kombinierten Blinker- und Zeiger-Betrieb mit einem Schalter.

Problemloser Selbsteinbau (Anleitung wird mitgeliefert)
16-polige Klemmleiste für einfache und kompakte Verdrahtung.
Kleines vibrationsgeschütztes Gerät.
Abmessungen: B 175mm, T 145mm, H 70mm

Auf Wunsch auch Einbau möglich.

Zu beziehen bei:

M. Sahli
Kantonsstrasse 49
8863 Buttikon
Tel.: 055/67 18 54

ZU VERMIETEN

Ferienhaus in St. Raphael an der schönen Côte d'Azur in Frankreich.

Unser Haus befindet sich in zentraler ruhiger Lage in einer parkähnlichen Reihenhaussiedlung mit Swimming-Pool. Die Distanz zum Meer beträgt ca. 1,5 km.

Unterlagen können angefordert werden bei:

Aladar Vladar
Velturrietstrasse 14
9475 Sevelen (SG)



LA TRACTION EN BD

Heute möchten wir Euch einen holländischen Zeichner vorstellen:
HENK KUIPERS (geboren 10.12.1946 in Haarlem).

Er begann 1974 mit seinen Geschichten um die Titelheldin "FRANKA" (deutsch im Carlsen-Verlag erschienen). Die abenteuerlichen und spannenden Erlebnisse der jungen Frau am "Groterdam" spielen in Holland und fangen die Atmosphäre der entsprechenden Handlungsorte "authentisch" ein. Kuipers Erzählungen zeichnen sich durch einen liebevollen Detailreichtum aus; die Stories sind packend konstruiert und fügen sich durch wiederkehrende Nebenfiguren zusammen. Unser Fahrzeug wird jeweils von einer Freundin der Titelheldin, einer Hellseherin und Wahrsagerin, benutzt, und weist deshalb auch eine extravagante Lackierung auf. Uns Kennern fallen aber wohl sofort die ungewohnten Proportionen des Hecks auf, die vom Zeichner jedoch konstant und in allen Abbildungen durchgezogen werden. Ein Comic-Zeichner sieht wohl unser Juwel mit seinen eigenen Augen und lässt seine künstlerische Freiheit spielen.

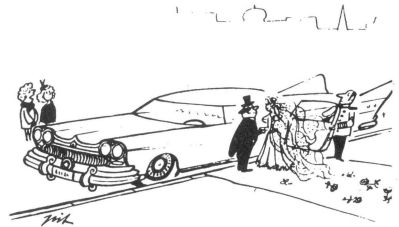
Die Abbildungen entstammen den französischen Ausgaben von "Das Kunstwerk" und "Der geheimnisvolle Circus" (1981), sowie einer Kurzgeschichte, dem "Geheimnis der Sümpfe" (1980/81, deutsch), alle im Carlsen Verlag erschienen.

Jörg Henauer, Hans Georg Koch

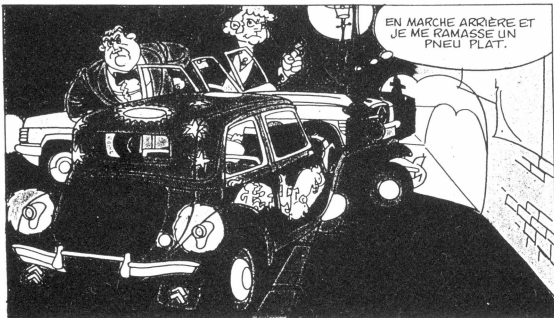
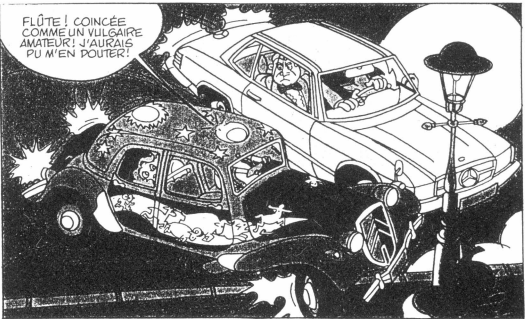
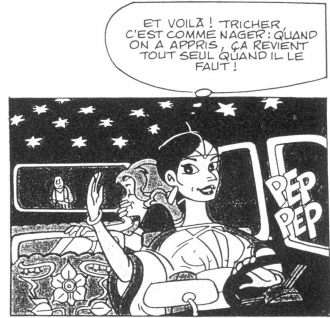
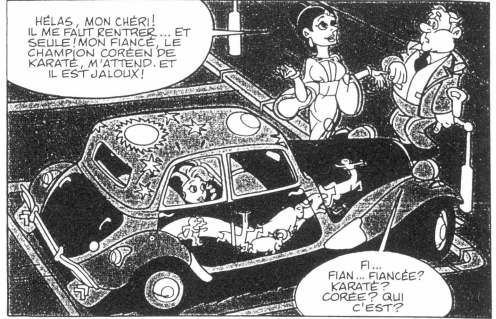
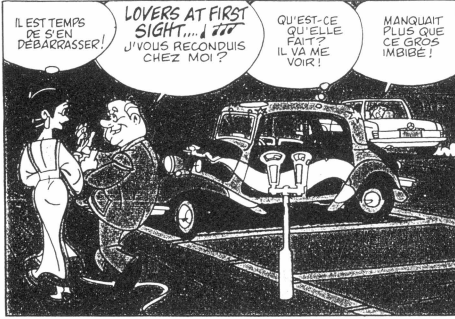
Herr und Frau Streithahn

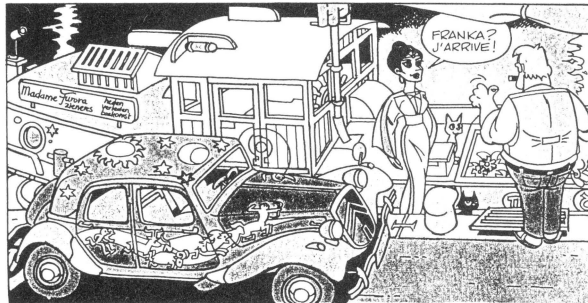
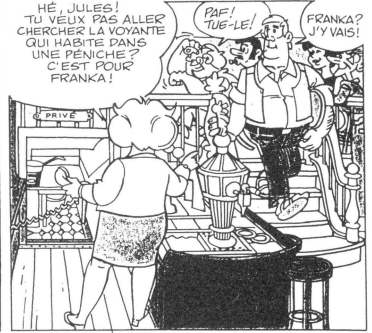


Reg dich bitte nicht auf! Unser Auto ist gestohlen worden, aber ich habe mir gerade noch die Nummer merken können, als es wegfuhr.



«Es war bei ihr Liebe auf den ersten Blick, sie bearbeitete seine Einkommens-Steuererklärung . . .»





SI JE T'AI BIEN COMPRISE, TU VOUDRAIS ME FAIRE SUIVRE QUELQU'UN QUE TU CONNAIS, MAIS DONT TU NE VOUDRAIS PAS ÊTRE RECONNUE ... PLUS C'EST FOU, PLUS ÇA M'AMUSE ! QU'EST-IL VENU FAIRE EN VILLE ?



CE TÉLÉPHONE EST EN PANNE, MAIS PAS VIDE



QUE JE ME RAPPELLE : DEUX TOURS À GAUCHE, TROIS À DROITE ET POUSSER!



LE JACKPOT! MES DOIGTS EXPERTS SERVENT À MANIPULER LES CARTES ... ET À D'AUTRES CHOSES ...



... ET LES CARTES, ÇA ME PERMET DE REMBOURSER LA RÉGIE DES TÉLÉPHONES ! AH ! OÙ EST LE BON TEMPS OÙ JE N'AVAIS PAS TOUS CES SCRUPULES ? L' HONORABILITÉ A DE CES EXIGENCES ...



'JOOPS ANTIKE UND ALTE AUTOS' MAL SEHEN, OB ICH HIER EINEN BILLIGEN NEUEN AUSPUFF KRIEGE ...



GUTEN TAG... ICH HABE VOR-GESTERN ANGERUFEN... WEGEN DES AUSPUFFS... ERINNERN SIE SICH

KOMME SOFORT!!



UMPF!



TUT'S WEH?

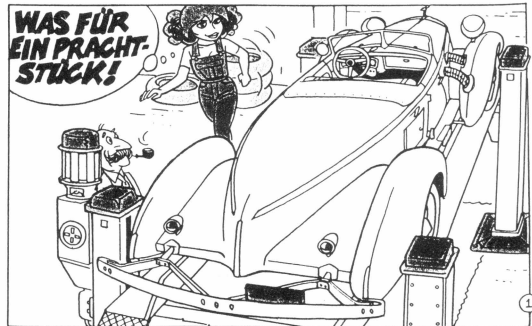
GEHT SCHON... BIN EIN BISS-CHEN UNGE-SCHICKT... PASSIERT MIR OFTER AUF DER HEBE-BÜHNE...



NA... SO UNGE-SCHICKT WIRD ER JA WOHL NICHT SEIN... SONST KÖNNTE ER SEIN GELD NICHT ALS AUTOSCHLOSSER VERDIENEN.



OOH!



WAS FÜR EIN PRACHT-STÜCK!

A L T u n d N E U

Ein TrACTION Cabriolet, von vielen begehrt, aber nur für wenige erschwinglich.

Nachfolgend die Geschichte einiger englischer Fanatiker, die die Restauration gründlich durchgeführt haben.

Ausgegangen wurde von einem bestehenden Cabriolet, 'totalement mangé', wie die Franzosen sagen würden. Oder anders gesagt, der Ausgangspunkt hatte die Umrisse eines Cabriolets, und mit viel Fantasie musste man sich all die fehlenden Teile dazudenken. Dieses Chassis wurde bis ins letzte Einzelteil zerlegt. Danach wurde von jedem Blech ein Fabrikationsmuster hergestellt. Die erste Bedingung war, dass es keine Replika werden sollte, wie die, die man aus Polyester in Le Bourget und an den Retromobile's in Paris gesehen hat. Jedes Einzelteil ist eine exakte Kopie des Originals. Man stellte Fabrikationswerkzeuge her und legte die Reihenfolge für den Zusammenbau fest. So aufgeschrieben, tönt das alles sehr einfach, aber es hat Jahre gedauert, um alles auszuprobieren.

Sogar Maschinen wie die Rollenbank und die Blechpresse hat man selbst hergestellt. Momentan ist man soweit, dass die Produktion angefangen hat. Vielleicht meint Ihr: "Aber es bleibt trotzdem eine Reproduktion". Dies stimmt, aber jemand, der ein Original-Cabriolet restauriert, wird nach Beendigung der Arbeit merken, dass auch sein Wagen (beinahe) eine Reproduktion ist.

Das Nachbau-Cabriolet ist momentan erst in der Légère-Ausführung lieferbar, in den Jahrgängen 1934 bis 1939 für linksgelenkte Versionen und 1934 bis 1940 für englische Varianten. Es wird als komplette Karosserie samt dem Mechanismus zum Umlappen der Windschutzscheibe, den Türen und dem Kofferraumdeckel geliefert. Die restlichen Arbeiten zum Komplettieren der Karosserie bleiben dem Käufer überlassen.

Die Besucher des ICCCR auf der Loreley im Herbst 1987 konnten ein Exemplar dieses Cabriolets bewundern. Der Preis ist auf £ 7'000.- festgelegt. Dies entspricht etwa sfr 22'000.-- inklusive englischer Mehrwertsteuer (VAT), die man aber bei der Ausfuhr aus Grossbritannien zurückerhält. Auf den ersten Blick erscheint das viel Geld. Wenn man aber berücksichtigt, dass in Frankreich im Moment ein Wrack, oder eine 'restaurierbare' Basis eines Cabrios FFr 40'000 bis FFr 50'000 kostet (ca. sfr 10'000.-- bis 12'500.--), und dass dann nach vorsichtigem Sandstrahlen selten nicht mehr übrigbleibt als ein besseres Sieb, so erscheinen die 7'000 Pfund in anderem Licht.

Mit den £ 7'000 handelt man sich eine gute Basis ein, um sich mit einem neuen, zuverlässigen Auto auf den Weg zu machen. Die Technik ist kein Problem: eine Vorderachse und eine Hinterachse können aus Limousinenteilen neu aufgebaut werden, Motor und Getriebe sind selbstverständlich auch kein Problem.

Ein weiterer Vorteil der Neubau-Arbeitsweise ist, dass auch einzelne Karosserieteile (z.B.: Türen) oder Reparaturbleche (Teil mit der Lüftungsklappe, komplette Böden, Schweller oder Radkästen) erhältlich sind.

Wenn Du über genügend Flüssiges verfügst, und Dich dieser Bericht animiert, es auch mit einem Cabriolet zu versuchen, so sind weitere Auskünfte erhältlich bei:

Walter Rey, Tel. P.: 01/825 27 35 (abends), G.: 01/ 945 19 80

Einige kritische Anmerkungen der Redaktion:

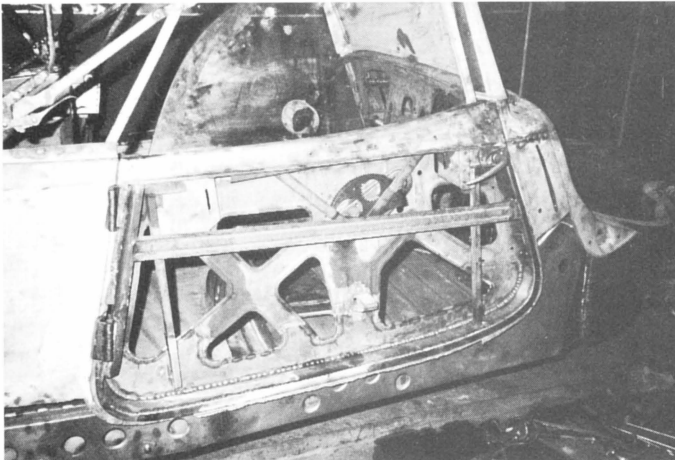
Ich finde es schön, dass Peacock Engineering es auf sich genommen hat, Traction Cabriolets original nachzubauen. Dagegen ist sicher nichts einzuwenden. Auf jeden Fall besser so, als Polyester-Cabrio-Karosserien auf unverstärkte Limousinen-Chassis zu stülpen. Trotzdem sind mir einige Fragen aufgetaucht:

-Woher bekomme ich die richtige Chassisnummer für mein Nachbau-Cabrio? Muss ich trotzdem noch in Frankreich für teures Geld einen Schrotthaufen kaufen?

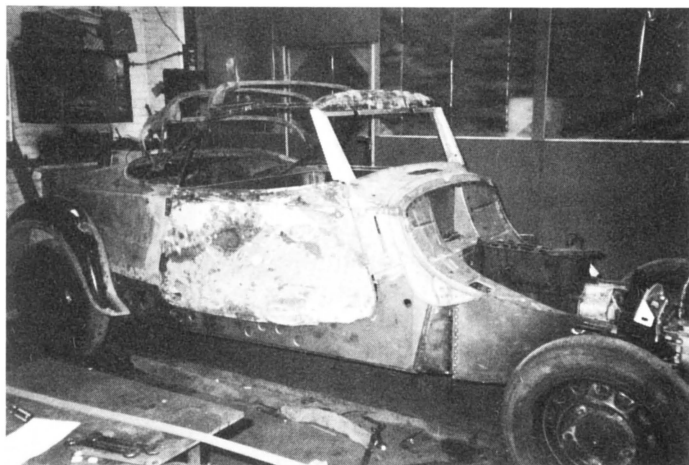
-Woher bekomme ich schwierig nachzufertigende Teile wie Verdeckgestänge, die richtige Vorder- und Hinterachse, wenn ich gerne die 1934er Version hätte? Ganz zu schweigen von Motor und Getriebe, die auch noch zum Auto passen sollten. Ich glaube, von 'problemlos' darf man in diesem Zusammenhang nicht sprechen.

-Eine Frage noch zur Zukunft: wer verspricht, dass in 10 oder 15 Jahren nicht so ein Traction Cabriolet an einer Auktion oder sonstwo zum Verkauf angeboten wird, mit einer richtigen Chassis- und Karosserie-Nummer versehen, und niemand weist darauf hin, dass es sich um einen Nachbau handelt?

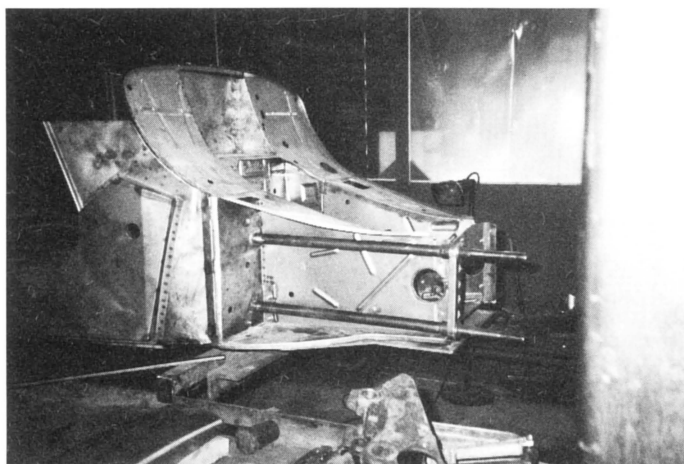
vorher



1. Fortschritte



man sieht schon,
was es werden soll

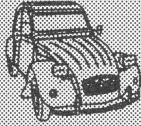


Bald ist es
vollbracht

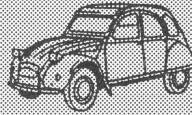


AUTO STEMPEL

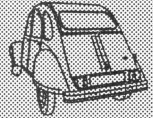
Citroën



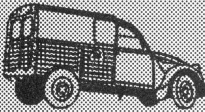
1101



1102



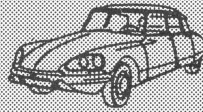
1103



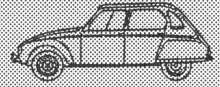
1104



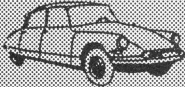
1105



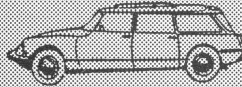
1106



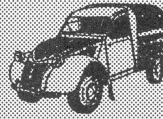
1107



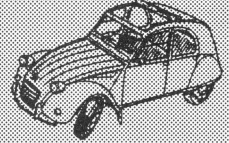
1108



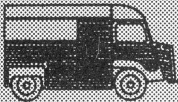
1109



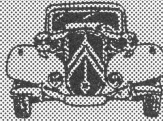
1110



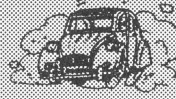
1111



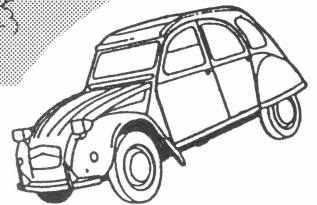
1112



1113



1114



Originalgrösse

Die abgebildeten Autostempel sind bis auf den 2CV unten rechts verkleinert abgebildet. Im Einzelverkauf kosten sie in Deutschland DM 12.50. Ich hoffe, dass wir mit einer Sammelbestellung einen angemessenen Rabatt erhalten. Der Griff ist in Holz ausgeführt, das Motiv, der eigentliche Stempel, in vulkanisiertem Gummi.

Bestellungen bitte mit Angabe der Nummer, bis 31. März 1989, schriftlich an die Redaktion. Zu spät eintreffende Bestellungen können leider nicht mehr berücksichtigt werden.

Die Konkurrenten der Traction:
heute PEUGEOT 202
von Fritz B. Busch aus ams

Peugeot 202 Cabrio



Schnuckelchen

Fritz B. Busch über seine neueste Eroberung – ein Auto, das aussieht wie Nachbars Inge in einem romantischen Nostalgiefummel: das Peugeot 202 Cabriolet von 1938.

Das ist wieder so ein Auto von gestern, bei dem es mir nicht leicht fällt, die Seiten mit weiter nichts als Historie, Typenkunde und Daten zu füllen. Es steht da und sieht aus! Mehr noch, es verwirrt mich. Manche solcher Typen, die meinen Weg kreuzten, blieben gleich bei mir, um nie wieder fortzufahren. Auch dieses, das eben doch mehr ist als nur ein Haufen Blech mit Gummi dran, Segeltuch und Chrom. Es ist ein Wesen.

Ich mußte es anlächeln, als es mir zum ersten Mal begegnete, und ich mußte es anfassen. Und ich mußte beim Einschlafen und beim Aufwachen an es denken. Keinem Mann wird dieser Zustand unbekannt sein. Er ist dann vollkommen, wenn tief in einem drin eine Melodie erklingt, die man längst vergessen hatte. Nicht nur Menschen, auch Dinge können eine so starke Ausstrahlung haben.

Bei diesem Auto fällt es mir sogar schwer, in ihm einen Oldtimer zu sehen. Sieht es etwa aus wie Großmutter hinterm Ofen oder wie Onkel Sebastian, als er noch bei den Husaren diente? Manche Vorkriegs-Automobile lassen diesen Vergleich zu, aber dieses hier wirkt wie Nachbars Inge in einem romantischen Nostalgiefummel auf dem Weg zur Disco. So jung, so fesch, so schön.

Dennoch ist es genau 50 Jahre alt. Es kam 1938 zur Welt, als Zarah Leander gerade fragte: „Kann denn Liebe Sünde sein?“ Die Franzosen kannten die Antwort schon lange. Kein deutscher 1,2 Liter-Wagen sah so gestreichelt aus wie Schnuckelchen. Es hat herrliche Rundungen an den richtigen

Stellen. Man ahnt, daß es der unmittelbare Vorgänger des nicht minder gut aussehenden 203-Cabriolets ist, das 1951 herauskam.

Ein solches hatte ich vor Jahren völlig verwahrlost in einem Wald hinter Saint Tropez gefunden, es aufgesehen und mitgenommen, es aufgepöppelt und neu gekleidet. Und ich habe noch immer meine Freude an dem hübschen Ding. Das 202-Cabriolet kam aber so knackfrisch zu mir, wie man es hier sehen kann. Es machte keinerlei Umstände, wollte nur eben mal zum TÜV. Weil ich es schon längere Zeit beobachtet und auf meine Abschußliste gesetzt hatte, sagte Liane, als es dann mir gehörte: „Na, nun hast du ja endlich dein Schnuckelchen.“

So kam es zu seinem Namen.

Offiziell hieß es damals aber Cabriolet-Coupé. Im Prospekt von 1939, wie er in der deutschsprachigen Schweiz ausgegeben wurde, heißt es zum Bild des Cabriolet-Coupés: „Der Wagen für die gnädige Frau“ – und diese verstaut gerade ihre Golfausrüstung im Kofferraum. Der Verdeckmechanismus ist so damenfreundlich, wie man es sich von manchem heutigen Cabriolet wünscht. Und die Lenkung ist so leichtgängig, als wäre sie servounterstützt. Zur Hand-

lichkeit zählt auch der stadtaugliche Wendekreisdurchmesser von gerade neun Metern.

Bin ich also in einen Damenwagen verknallt? Aber nein, es ist da noch ein Bild im 39er Prospekt mit der Unterzeile „Für sportliche Paare“. Der Herr trägt eine weiße Sportmütze und einen roten Schal. Auch sein Cabrio ist rot, so wie Schnuckelchen. Na also.

Wie war das damals?

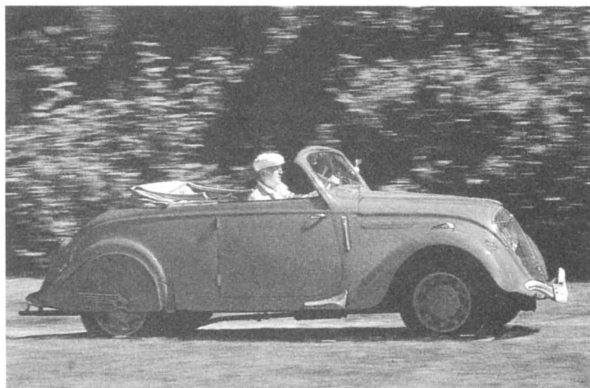
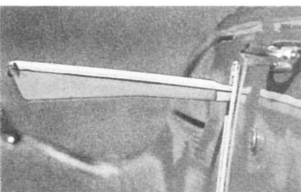
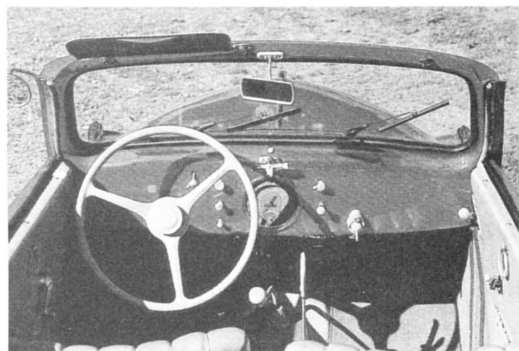
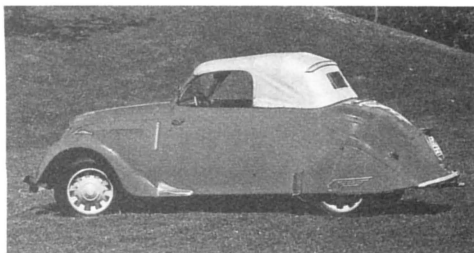
Es gab die volkstümliche Hubraumklasse um 1,2 Liter. Zu ihr zählten bei uns Opel P 4 und Kadett, Ford Eifel, Fiat 1100, auch der Opel Olympia mit dem 1,3 Liter-Motor. Eben Autos, die es auf Stückzahlen brachten, weil man sie sich leisten konnte. Als der 202 herauskam, war es noch die große Ausnahme, daß in dieser Klasse 30 PS geboten wurden. Erinnern wir uns: Der Kadett hatte 23 PS, der Olympia-1,3 Liter hatte 24 PS, und der 1,2 Liter-Käfer begnügte sich noch bis 1953 mit 25 PS.

Der Peugeot 202-Motor aber ließ aus seinen 1133 cm³ schon 30 Pferdekraft springen. Und die klapperten weder mit den Hüfen, noch schnaubten sie angestrengt. Zu seiner Zeit war dieses Triebwerk ein Traumtörrchen. Also gab es Anlaß genug, darüber zu reden und zu schreiben.

So klang das damals: „Sobald man mit dem 202 wegfährt, ist der erste Eindruck ganz Überraschung und sozusagen Bestürzung. Die Beschleunigungen sind durchaus mit denjenigen von Wagen zu vergleichen, die den doppelten, ja sogar den dreifachen Zylinderinhalt haben.“ So formulierte es Charles Faroux, der französische Tester-Papst, und es verblüffte ihn, „daß selbst bei den niedrigsten Drehzahlen dieser ganz kleine Motor, der dabei so wirtschaftlich ist, eine außerordentliche Schwungkraft beibehält“. Wir wissen, daß er die Elastizität meinte, die noch heute angenehm auffällt, weil man im dritten, dem großen Gang, genüßlich promenieren kann. Auch die Dauerleistung konnte sich sehen lassen, was man in Monthéry unter Beweis stellte. Hier absolvierte der Kleine die 24 Stunden mit einem

Dieses hier wirkt wie Nachbars Inge in einem romantischen Nostalgiefummel auf dem Weg zur Disco. So jung, so fesch, so schön

Schmuckstück
Schnuckelchen
ist auch im De-
tail ein Schatz.
Die Typenbe-
zeichnung 202
glänzt ganz
verchromt, und
der Blinker
war damals noch
ein Winker



Schmuckstück
Schnuckelchen
von allen Sei-
ten. Eine gute
Figur macht es
mit und ohne
Hut, und das
Armaturenbrett
gefällt im
Stil der Zeit –
keine Spur
von Cockpit

Durchschnitt von 100,14 km/h, er kam also nicht aus dem Dauervollgas heraus und machte dennoch keinen Ärger.

Es gab noch keine Autobahnen.

Natürlich erforschte man publikumswirksam auch die Genügsamkeit des Motörchens. Man machte Paris-Bordeaux und zurück mit einem 65er-Schnitt und registrierte einen Verbrauch von 7,76 Liter auf 100 Kilometer. Danach kreuzte man 640 Kilometer lang durch Paris und kam dabei mit 7,4 Liter auf 100 Kilometer aus.

Das machte natürlich Eindruck auf die französischen Autokäufer, die 1938 nicht ahnen konnten, daß es bald überhaupt kein Benzin mehr geben würde. Der 202 wurde also in eine unsichere Zeit hineingeboren, aber er wurde dann nach einer Pause, die von 1942 bis 1946 dauerte, noch bis zum September 1949 weitergebaut und brachte es auf rund 100 000 Exemplare. Die meisten davon hatten jedoch kein Cabrio-Verdeck, sondern vier Türen und ein Blechdach.

So kommt es, daß die Franzosen sich auch heute noch den Hals verrenken, fährt Schnuckelchen an ihnen vorüber. Besonders geeignet, eben mal von Paris nach Biarritz oder Cannes zu flitzen, war er auch wegen seiner vielen Kilometer im Tank. Der war mit seinem Fassungsvermögen von 45 Litern unüblich groß. Kadett und Olympia vermochten nur 31 Liter zu bunkern.

Daß der 202 bei seinem Erscheinen mit Begeisterung aufgenommen wurde, lag aber nicht nur daran. Er sah vor allem gut aus. Man mochte seinen Vorgänger, den 201, nun gar nicht mehr anschauen. Der war noch hochbeinig, eckig und schmalbrüstig und geriet über Nacht zu einem Auto von gestern.

So wie unser Opel P 4, als der Kadett kam.

Die Linienführung des 202 hatte in der Luft gelegen. Die abfallende Bugpartie mit dem oval-bauchigen Kühlergrill war bei Peugeot schon 1935 beim größeren Typ 402 realisiert worden, gewissermaßen im Gleichschritt mit Fiat, dessen 1500 sich im selben Jahr ganz

ähnlich präsentierte. Während der Fiat seine Lampen in Kotflügeltröpfen verpackte, versteckte sie der neue Peugeot hinter dem Kühlergitter. Bei Olympia und Kadett waren sie von der Pontonform verschluckt worden, und wo Porsche des Käfers Augen plazierte, wissen wir alle. Das Zeitalter der freistehenden Lampen ging zu Ende.

Von der Seite betrachtet sieht der 202 so aus, als habe man ihn beim Parken seiner Lampen beraubt. Mit solchen Zwischenfällen muß man ja heute ohnehin rechnen. Und ein Museumsbesucher, der meinen 202 lange von der Seite betrachtet hatte, rief tatsächlich aus: „Aber die Lampen fehlen.“ Viele wollen es eben nicht glauben, daß ein 50 Jahre altes Automobil noch alle Tassen im Schrank hat. Manchem geht das gegen den Strich. Das Armaturenbrett des 202 ist ganz im Stil der Zeit gehalten, von einem Cockpit kann man da noch nicht sprechen. Auch der Käfer kam ja millionenfach mit einem einzigen Rundinstrument aus, ohne daß man ob des Mangels an Informationen aus dem Innenleben der Technik verzweifelt wäre. Ein Automobil ist um so besser, je weniger man sich darum kümmern muß, ob alles richtig funktioniert. Das wußten sie damals noch. Und sie wußten damals schon, daß man einen flotten Zweisitzer auch mit genügend Stauraum für umfangreiches Reisegepäck versehen und das Verdeck dennoch so gut wie versenken konnte.

Schnuckelchen hat nicht nur eine große Klappe in der hübschen Kehrseite, sondern auch einen Stauraum hinter den beiden Sitzen, in den alles hineinpaßt, was zwei Urlaubsreisende so brauchen.

Ob es klappert? Nur, wenn man es über Feldwege treibt. Es hat noch einen stabilen Chassis-Rahmen, auf dem es errichtet wurde, und es repräsentiert mit seinen 900 Kilogramm nicht gerade extremen Leichtbau. Am Fahrwerk gäbe es aber doch einiges herumzumäkeln. Während es vorn mit seinen beiden Dreieckslenkern, seiner Querfeder und seinen beiden doppelt wirkenden hydraulischen Stoßdämpfern ganz in Ordnung ist, scheint das Geld hinten nicht mehr ganz gerecht zu haben. Da ragen zwei ärmliche Viertel-Auslegerfedern aus dem Kastenrahmen, in der Achsführung von zwei Schubstreben unterstützt und von zwei hydraulischen Stoßdämpfern notdürftig besänftigt. Das ist für die Straßen von heute zwar Aufwand genug, aber damals haben die Insassen wohl doch ab und zu die Zähne zusammenbeißen müssen, denn mit den von Schlaglöchern übersäten Staubstrecken jener Jahre wurden nur die Vollschiwingachser wirklich fertig.

Man bedenke aber, daß der 1939 herausgekommene Ford Taunus gar noch eine starre Vorderachse hatte, wie das T-Modell von 1909, und daß er sie bis 1951 vor sich herschob. Nicht ohne Grund wird im 202-Prospekt von 1938 auf die „unabhängig gefederten Vorderräder“ im Fettdruck hingewiesen. Es ist eben doch schon 50 Jahre her. In Spanien tobte noch der Bürgerkrieg, die Österreicher kehrten „heim ins Reich“, und in den USA erreichte die Zahl der Arbeitslosen mit 10,4 Millionen ihren Höhepunkt. Solche Zeiten waren das, als Schnuckelchen geboren wurde.

Den Sommer von 1938 und auch den von 1939 haben jene, denen Schnuckelchen damals gehörte, noch genießen können. Und nun schreiben wir 1988, es ist wieder Sommer, und Schnuckelchen sieht aus wie damals, fährt auf wunderbar glatten, staubfreien Straßen durchs Land, braucht sich seiner Hinterachse nicht zu schämen und wird von allen, die drinsitzen oder draußen stehen, gelobt bis geliebt. □

Es ist wieder Sommer, und Schnuckelchen sieht aus wie damals und wird von allen, die drinsitzen oder draußen stehen, gelobt bis geliebt

HSI

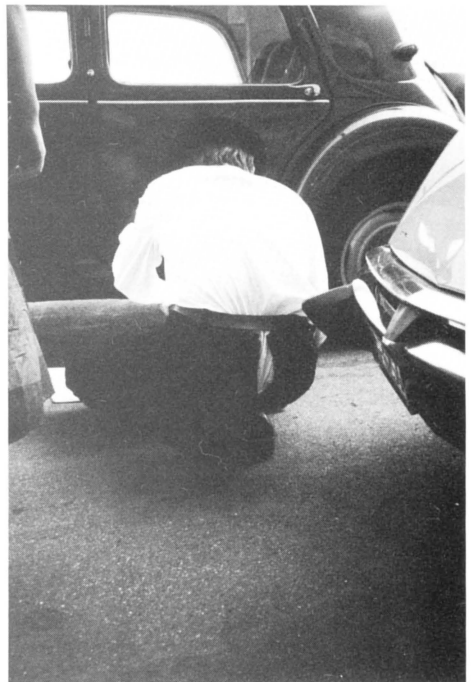
DIE HOHE SCHULE DER IMPROVISATION

Eine neue Folge der "Hohen Schule der Improvisation". Sie steht in (fast) direktem Zusammenhang mit der Geschichte, die uns Dani Eberli in Heft 5/88 erzählt hat, deren Quintessenz es war, zugunsten der Verkehrssicherheit auch einmal auf die Traction zu verzichten.

Die Fotos erscheinen ohne die freundliche Genehmigung durch unseren Clubpräsidenten, wurden aber von Walti Rey zur Verfügung gestellt. Wir (Walti und Andreas) möchten Die Präsidentengattin hiermit freundlich auffordern, einen HSI-Bericht über Hosenreparatur einzusenden. Vielleicht findet sich etwas im ominösen 'Doktorköfferchen'.



Ritsch

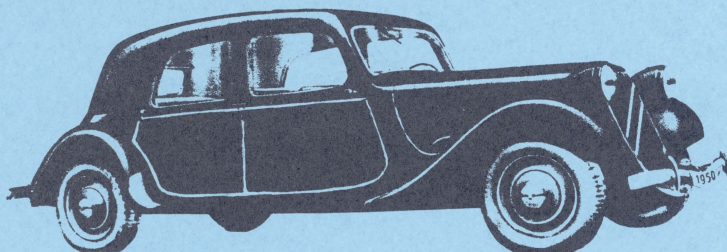


Ritsch

Felix Gähler, Hauptstr. 74, 9422 Staad

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

NAME: VORNAME:
STRASSE: TEL.: . . . /
PLZ / ORT:
FAHRZEUGTYP: JAHRGANG: FARBE:
CHASSIS-NO.: KONTROLLSCHILD: /
EINGELÖST/FAHRBAR: JA O NEIN O BESONDERHEITEN:
BEMERKUNGEN/WÜNSCHE:
GÜLTIG AB: ORT/DATUM:



* MITGLIEDER - W E R B U N G *
* *****

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

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



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

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

Name: Vorname:
Adresse:
Tel. P.: G.: Ich besitze einen
Traction: Ja O Nein O Typ: Baujahr: Farbe:
Chassisno: Besonderheiten:

A. Z.

4552 Derendingen

Adressänderung melden an:

CTAC, Postfach 1066

CH-8058 Zürich

