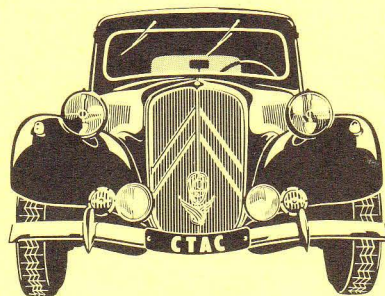


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW



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 400
 Copyright, Nachdruck mit Quellenangabe
 Einzelpreis für Nichtmitglieder: sfr 10.- plus Versand

Organisationsplan 1991

Präsident	Vizepräsident	Kassier	Aktuar
Daniel Eberli im Chellhof 8463 Benken	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen	Markus Lehmann Mattenweg 1 4447 Känerkinden	Andreas Rutishauser Staldenbachstr. 9a 8808 Pfäffikon (SZ)
P. 052/43 25 17 G. 01/816 39 72	P. 045/71 37 80	P. 061/69 26 05 G. 061/63 08 08	P. 055/48 65 59

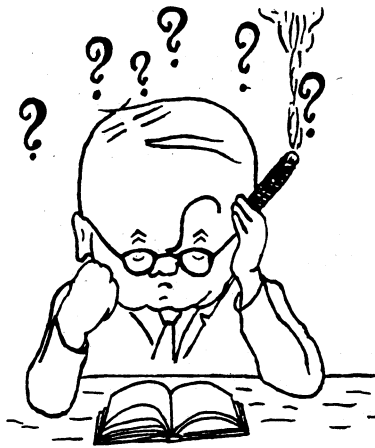
ORGANISATIONSGRUPPEN

O s t	N o r d	W e s t	S ü d
André Baumann Emmentalstr. 32 3414 Oberburg P. 034/23 18 78	Guido Hobi Schulstr. 19 8307 Effretikon P. 052/32 49 62	Dietmar Jucknischke Hangweg 27 3098 Köniz P. 031/53 26 44 G. 031/59 63 03	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P. 01/784 00 77
Franz Neff Unterfeld 606 D FL-9495 Triesen P. 075/26 337	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P. 053/61 41 34	Daniel Löhner Schiffflaube 16 3011 Bern P. 031/22 95 71	Lukas Schlumpf Hofwiesenstrasse 5 8426 Lufingen P. 01/813 66 63
Paul Stehrenberger Schwantlern 290 9056 Gais P. 071/93 11 75	Peter Weber Neunfornerstr. 172 8475 Ossingen P. 052/41 14 68 G. 052/23 32 23	Beat Scheidegger Stockerenweg 9 3014 Bern P. 031/42 51 71	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 Staldenbachstrasse 9a 8808 Pfäffikon (SZ) P. 055/48 65 59	Patty Koch Breiten 6022 Grosswangen P. 045/71 37 80	Röbi Isler Stationsstr. 78 8542 Wiesendangen P. 052/37 35 66	Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P. 065/42 32 83

Revisoren: Jürg Deller und Udo Kenkel

Vertreter im Dachverband SDHM: Andreas Rutishauser



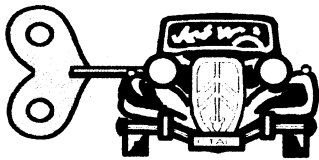
I N H A L T

2	Rodage
4	Kassier gesucht (immer noch!)
5	Termine und Treffen
6	Mitglieder stellen sich vor: Hans-Ulrich Gehrig
9	Sponsoren fürs Internationale Treffen gesucht
10	In Korsika gesehen
11	Franzosenrallye
15	Archiv- und Bibliotheksliste
17	Anmeldung zu GV vom 27. Januar 1991
20	Traktandenliste der GV
23	Inserate und Kleinanzeigen
27	Treffenrückblick 1990
28	Kleine Geschichte der Traction (Fortsetzung)
32	La Traction en Bande dessinee

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen Citrën Bern Freiburgstr. 447 3000 Bern T.: 031/55 33 11	Reparaturen und Teile Frick Traction Avant AG Bergwerkstr. 39 8810 Horgen T.: 01/725 90 45	Garage und Teile Christian Heussi alte Landstr. 8865 Bilten T.: 058/37 17 29 077/93 20 16
Garage und Teile Christian Schelbli Grenzstr. 7 8580 Amriswil T.: 071/67 45 42	Reparaturen und Garage B. Schenk Güterstr. 129 4053 Basel T.: 061/35 25 25	

Änderungen, Reklamationen etc., bitte schriftlich an die Redaktion



RODAGE

Nun ist der Winter doch gekommen; von vielen freudigst erwartet (Carrossiers z.B.), von vielen aber auch nicht so erwünscht (Tractionisten, die sich für das Alltagsauto keine Winterpneus leisten können). Auf jeden Fall ist es draussen jetzt weiss, die Flocken fallen fast wie Leintücher; gerade richtig um sich auf Weihnachten/Neujahr einzustimmen. Sicher auch Zeit für einen Rückblick aufs vergangene Jahrzehnt und einen Ausblick auf das nächste Jahr und diejenigen Jahre, die noch kommen werden.

Wie war das Tractionfahren (und Unterhalten) noch vor zehn Jahren? In den Augen vieler, war eine Traction einfach eine alte Karre, die beim Schrotthändler oder Abbrüchler besser aufgehoben war als im öffentlichen Strassenverkehr. Aber viele waren froh, überhaupt ein Auto zu besitzen. Dass es alt war, spielte keine grosse Rolle, Hauptsache es lief. Ersatzteil nicht lieferbar? Wenn etwas anderes passte, wurde es montiert. Orange eine Signalfarbe? Bitte sehr, die Traction kann nicht reklamieren, und besser gesehen wird man auch. Originalblinker nicht lieferbar, aber Blinkergläser matt und gesplittert? Macht nichts, vom VW-Käfer gibt's schöne, die sogar noch Chrom haben. Leute, bitte motzt heute nicht, falls Ihr so eine Traction seht. Es gab Zeiten, da wurde nicht alles und jedes Verschleisssteil nachgefertigt. Aber es gab schon damals Freunde, die den Plausch daran hatten, mit einer Traction durch die Gegend zu kurven, und sich nicht davon abhalten liessen, dass ein Ersatzteil nicht aus dem Regal gezogen werden konnte. Phantasie und Improvisation waren gefragt. Heute haben wir es besser: für gutes Geld ist immer jemand bereit, das Gesuchte/Benötigte zu liefern. Denken wir nur an Reifen der Grösse 185/400, Reparaturbleche, rostfreie Auspuffanlagen oder gar ganze, nachgebaute Traction-Cabriolets.

Wieder ist unser Club 1 Jahr älter geworden, und mit ihm auch alle Mitglieder (nicht zu reden von der 'Hauptsache', ohne die es den Club gar nicht gäbe: unseren alten Zitronen). Auch im Jahre 1990 wurden 4 Clubtreffen veranstaltet. Als Nichtteilnehmer glaubt man das kaum, ist doch im Clubheft nur über ein einziges Treffen geschrieben worden (mein Dank an Trudi und Jürg Deller für den Bericht). Weiter hinten eine Zusammenfassung über die restlichen Treffen. Ich hoffe doch, dass sich jemand (besser mehrere jemand's) fürs neue Jahr den Vorsatz fasst, über die Treffen Berichte zu schreiben, die in unserem Mitteilungsblättchen veröffentlicht werden können. Ueber Pfingsten war ein sehr schönes Treffen im Burgund mit reger Teilnahme des CTAC. Es hat sogar zu einem Pokal und einer Riesenflasche Wein gereicht (Prost Jürg, auch wenn Du im Namen des CCS 34-57 dabei warst).

Am Oldtimer und Teilemarkt in Bern war der CTAC mit einem Stand vertreten, der beim Publikum gutes Echo fand. Wir hatten Besitzer älterer Citroens und Tractions als Gäste, die gar nichts von der Existenz eines Clubs wussten. Dadurch konnten wir einige (hoffentlich aktive) Neumitglieder gewinnen.

1991 wird zu einem Jubeljahr: der CTAC feiert seinen 15. Geburtstag mit einem internationalen Treffen für Tractions und Citroens mit Heckantrieb. Vorgesehen ist im Berner Oberland ein grosses Fest mit Freunden aus dem In- und Ausland zu veranstalten. Wir suchen noch Helfer!!! Für das Jubiläumclubheft werden noch interessante Beiträge gesucht. Reserviert Euch das Datum: Es ist das Jubiläum des CTAC, und es sollten möglichst viele Mitglieder des Geburtstagskindes als Teilnehmer am Treffen dabei sein.

Unser langjähriger Kassier Markus Lehmann möchte jetzt aber endgültig das Szepter aus der Hand legen. Er hat seine Traction schon vor einiger Zeit verkauft, und daher keine so intensive Beziehung mehr zum CTAC. Auf den Aufruf im letzten Heft hat sich leider niemand gemeldet. Ich möchte betonen, dass es sich dabei nicht um eine 45-Stunden-pro-Woche-Beschäftigung handelt; man muss auch nicht Buchhalter mit eidgenössischem Diplom sein, um das Arbeitspensum bewältigen zu können. Fasst sich niemand ein Herz und meldet sich für die Aufgabe in Namen des Clubs? Anmeldungen bitte ans Clubpostfach; anonyme Meldungen können leider nicht berücksichtigt werden.

1991 veranstalten unsere welschen Freunde wieder ihr traditionelles Randonnee Älpine, das bis nach Italien führen soll.

Für 1991 ist auch wieder eine Fahrt nach Moskau vorgesehen.

1992 gibt's dann wieder ein ICCCR, diesmal soll es in Dänemark stattfinden.

Im selben Jahr will der CAAR eine monatige Fahrt nach Griechenland organisieren.

Wie Ihr seht, schon jetzt im tiefsten Winter ist es möglich, seine Ferien mit Traction und Familie zu planen.

Ich hoffe, im Jubeljahr des CTAC und im neuen Jahrzehnt, einige neue Gesichter (und Citroens) begrüßen zu dürfen. Die Veranstaltungstermine sind weiter hinten im Heft abgedruckt; bitte übertrag sie sofort in die Agenda. Nicht vergessen, sich an die Treffen anzumelden, und dann auch mitzumachen. Bleibt mir noch, allen viel Spass beim Ueberholen/Restaurieren des Oldtimers zu wünschen, und all denjenigen, die das schon hinter sich (oder vor sich haben): Schi Heil

Rodage diesmal von: Andreas Rutishauser

Andreas Rutishauser

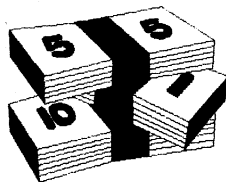
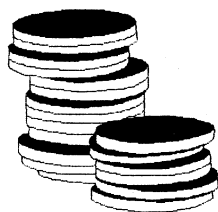
Unser langjähriges Vorstandsmitglied
Markus Lehmann
möchte seinen gegenwärtigen Posten
aufgeben, deshalb suchen wir auf Ende
Januar 1991 einen neuen

Kassier

Zuverlässiges und korrektes Arbeiten
sind unbedingt erwünscht,
eigener PC hilfreich, aber nicht
unbedingt notwendig.

Auskünfte über Arbeitsweise und
Belastung sind erhältlich bei
Markus Lehmann, Telefon 062 69 26 05

Bewerbungen bitte raschmöglichst
an den Clubpräsidenten,
Telefon 052 43 25 17



Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

27. Januar 1991	Generalversammlung Anmeldung in diesem Heft
21. April 1991	Region Nord
16. Juni 1991	Region Ost
30.8.-1.9. 1991	Internationales Treffen
6. Oktober 1991	Region Süd

andere Treffen und Daten

14.4.-4.5.1991	Paris-Nizza organisiert vom CAAR
1./2. 6. 1991	Oldtimermarkt Bern
13.7.-	Amsterdam-Moskau-Amsterdam
15.8. 1991	organisiert vom CAAR
22.-26.7. 1991	Randonnée Alpine, organisiert vom CCS 34/57. Reise in die Dolomiten, mit Stifserjoch, Reschenpass etc. Noch genauere Infos später
September 1991	Weinrundfahrt in Frankreich organisiert vom CAAR
30.8.-1.9. 1991	Int. Treffen des CTAC im Berner Oberland

Eine Bitte: Solltet Ihr frühzeitig von interessanten Treffen, Teilmärkten und sonstigen Oldtimerveranstaltungen hören, ist die Redaktion dankbar um Mitteilung zur Veröffentlichung in unserem Terminkalender.

SPONSOR GESUCHT !!! SPONSOR GESUCHT !!! SPONSOR GESUCHT

Immer noch suchen wir Sponsoren für unsere Clubhefte. Nur so ist es uns möglich, den Mitgliederbeitrag niedrig zu halten. Wir stellen eventuellen Sponsoren (auf gut Deutsch: Gönnern) gegen einen bescheidenen Obulus von Fr. 350.-- eine Seite einer Ausgabe in unserem Clubheft zur Verfügung. Solltet Ihr Interessenten kennen, sprecht sie an, macht sie auf den CTAC aufmerksam und versucht sie dazu zu bewegen, eine Seite in unserem Clubheft zu übernehmen. Ansichtsexemplare der Hefte sind bei Daniel Eberli erhältlich. Mögliche Gönnern wären zum Beispiel Banken, Versicherungen, Garagen etc..

Mitglieder stellen sich vor: Hans-Ulrich Gehrig

Hans-Ulrich Gehrig
Im Pächterried 19

8105 W A T T

27. Okt. 1990

An
CTAC - Redaktion
Andreas Rutishauser
Staldenbachstr. 9a

8808 PFAEFFIKON (SZ)

Mitglieder stellen sich vor

Schon seit einem Jahr bin ich stolzer Besitzer einer Traction. Meine Begeisterung an dem schönsten aller Fahrzeuge ist immer noch unvermindert, obwohl ich doch schon einige Erfahrungen gesammelt und mehrere Ueberraschungen erlebt habe.

Aber nun schön der Reihe nach...

Familie:

Gehrig Hansueli	1949	dipl. Radioelektriker
Doris	1948	
Andreas	1976	
Simon	1979	
Katze Trixli	1987	
Citroen, 11B Normale	1950	

Begeisterung schon in den Kinderschuhen

Meine Kindheit verbrachte ich im Kanton Thurgau. Der Bauernhof meiner Eltern lag in der Nähe der Kantonsstrasse Weinfeld-Bürglen. Der Schulweg betrug etwa 2 km und so benützten meine Geschwister und ich täglich unsere Fahrräder. Auf der grossen Strasse waren schon damals viele Automobile, und ich erinnere mich auch an zwei Zwischenfälle, die aber glücklicherweise ohne ernste Folgen blieben.

Jedenfalls hatte ich auf Grund meines aussergewöhnlichen Schulwegs die Möglichkeit, jeweils die Autos zu zählen nach Kriterien wie

sie mir gerade einfielen: Weisse, schwarze, farbige, grosse, kleine, laute, leise ... In den ersten Schuljahren beachtete ich die verschiedenen Marken noch nicht besonders, bis zu jenem Tag, an dem unser Onkel aus der Westschweiz mit seinem ersten Auto auf unserem Hof vorfuhr. Seit jenem Tag weiss ich, welches das schönste und beste Auto ist. Aber nicht weil er ein solches hatte, sondern weil ich masslos enttäuscht war und das kam so:

Meine Grossmutter wohnte im gleichen Haushalt. Sie war sehr sparsam und konnte nicht verstehen, wozu mein Onkel ein Auto brauchte. Bei jeder Gelegenheit schimpfte sie von neuem über diese Verschwendung. Mein Vater beruhigte sie jeweils und verteidigte meinen Onkel. Er hätte ein vernünftiges, wirtschaftliches, preiswertes, dauerhaftes Fahrzeug gewählt. So kam ich mit meinen etwa 8 Jahren zur Ueberzeugung, dass es sich nur um jenes schöne schwarze Ding mit den herrlichen Scheinwerfern auf den geschwungenen Kotflügeln handeln könne. Leider war dem nicht so. Er kam mit einem grauen Käfer !

Einige Jahre später, ich war etwa in der 6. Klasse, stand auf dem Hofplatz eine schwarze Traction, als ich von der Schule heim kam. Sie war nicht mehr im besten Zustand und gehörte einem entfernt Verwandten, welcher ebenfalls Bauer war und gelegentlich mit meinem Vater handelte. Sein Sohn, der auch anwesend war, erklärte mir das Fahrzeug so gut er konnte und fuhr sogar mit mir auf dem Platz hin und her. Er erklärte mir, dass die alte Karre ausgedient hätte und demnächst auf den Schrottplatz gefahren würde. Meine Bemühungen, das Fahrzeug zu retten, waren aussichtslos. Niemand hatte Verständnis für meinen Bubentraum. "Schrott gehört auf den Schrottplatz und nicht auf einen Bauernhof", wurde mir erklärt und damit basta.

Dann kam das Jahr 1970. Ich kannte bereits meine Frau. Noch im selben Jahr beschlossen wir zu heiraten. Wir sparten, um schöne Möbel kaufen zu können. An Ausgefallenes war nicht zu denken, da stand doch eines Tages auf dem Platz eines Carrosserie-Betriebs eine frisch restaurierte Traction zum Verkauf ausgeschrieben. Etwa drei Monate stand sie dort und ich habe sie oft bewundert, wenn ich täglich auf dem Arbeitsweg dort vorbei fuhr. Aber ein Kauf lag weit ausserhalb unserer Möglichkeiten.

Aehnliches passierte dann nochmals, genau zehn Jahre später. Wir hatten gerade den Kaufvertrag für unser Haus unterzeichnet.

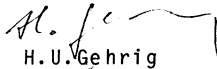
Nun wollt ihr aber sicher erfahren, wie ich doch noch zu meiner Traction gekommen bin. Also, das war ganz einfach: Zeitung lesen, Inserat ausschneiden, telefonieren, kaufen... Nein, nein, es war doch nicht ganz so einfach, und ein wenig Glück gehörte auch noch dazu. Das Fahrzeug gehörte nämlich dem Nachbar meiner Schwester und meines Schwagers in Arbon. Dadurch hatte ich natürlich gegenüber den Mitbewerbern den entscheidenden "Heimvorteil", ohne einen Preis-

krieg austragen zu müssen. Ich möchte mich an dieser Stelle dafür nochmals herzlich bedanken beim früheren Besitzer und CTAC-Mitglied Felix Schellenberg, Arbon.

Erfahrungen konnte ich auch schon einige sammeln. Die erste war, dass meine Werkzeuge, welche sich im Laufe der Jahre für meinen "Auto-Self-Service" angesammelt hatten bei weitem nicht genügten für dieses ganz besondere Fahrzeug. Anfänglich habe ich mich nach käuflichen Spezialwerkzeugen umgesehen. Bald stellte ich dann aber fest, dass vieles mir einfach zu teuer oder nicht erhältlich war. Aus diesem Grund habe ich angefangen, mir die Werkzeuge je nach Bedarf immer wieder selbst herzustellen, nach dem Motto: "Wo ein Wille ist..." Aber mit meinem Beruf reichten oft die Kenntnisse einfach nicht und für vieles wäre eine Drehbank erforderlich, welche leider auch fehlt. Aber man hat ja auch noch Kollegen. Momentan steht meine Traction bereits im Winterquartier. Das rechte Vorderrad und die Bremstrommel sind abgenommen. Ich habe mir nämlich in den Kopf gesetzt, die Radlager selber zu ersetzen. Für diese Arbeit sind natürlich wieder Spezialwerkzeuge erforderlich. Mir wird es im nächsten Winter bestimmt nicht langweilig!

Überraschungen habe ich auch bereits einige erlebt. Eine davon werde ich bestimmt nie mehr vergessen, doch davon ein anderes Mal.

herzliche Grüße von einem
"total angefressenen"


H.U. Gehrig

Gesucht:

Sponsoren

Inserenten

Teilehändler

für das Treffen, das Programmheft und den Markt
des Internationalen Traction Avant Treffens
vom 29. August bis 1. September 1991
in Interlaken.

*Jedes Clubmitglied bearbeitet seinen Arbeitgeber,
seine Hoflieferanten und Bekannten.*

Auskünfte, Informationsmaterial und Unterlagen
sind erhältlich beim Clubpostfach.

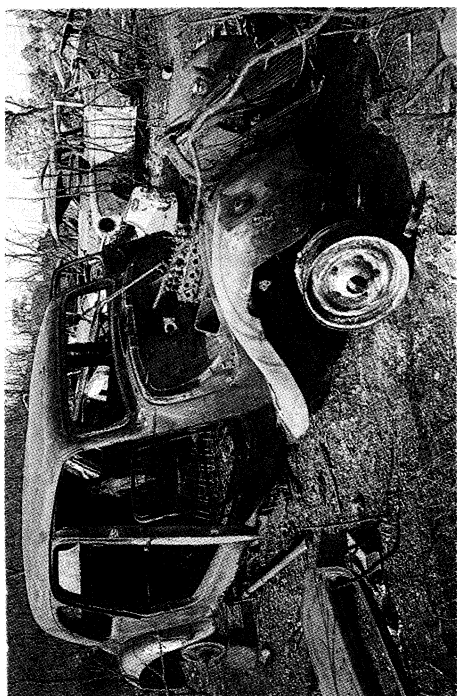
AUTODAFÉ EN CORSE

Avant d'être frappé par la beauté et la variété des sites, la réverbération sur des murs blancs, les vieilles dames tout de noir vêtues sur le pas de leur porte ou le patois aux accents italianisants, les touristes continentaux en vacances en Corse n'en reviennent souvent pas de l'impact du feu sur le paysage et dans la culture locale même. Des collines entières sont brûlées au cours de l'été... et il n'est pas rare d'y voir surgir entre les troncs nouveaux et calcinés quelque épave. M. Claude Laval, président du MG club de France, en a fait l'expérience voilà quelques été et nous a transmis ces trois générations de Citroën léchées par les flammes. La DS est assez amusante dans la mesure où seules les pièces en plastique ou caoutchouc ont brûlé. Ainsi du toit, des blocs optiques, des pneus — y compris celui de secours —, des bananes de pare-chocs devenues deux tas de cendres et de la durit entre le filtre à air et le carburateur, perçant au passage l'aluminium du capot. ■

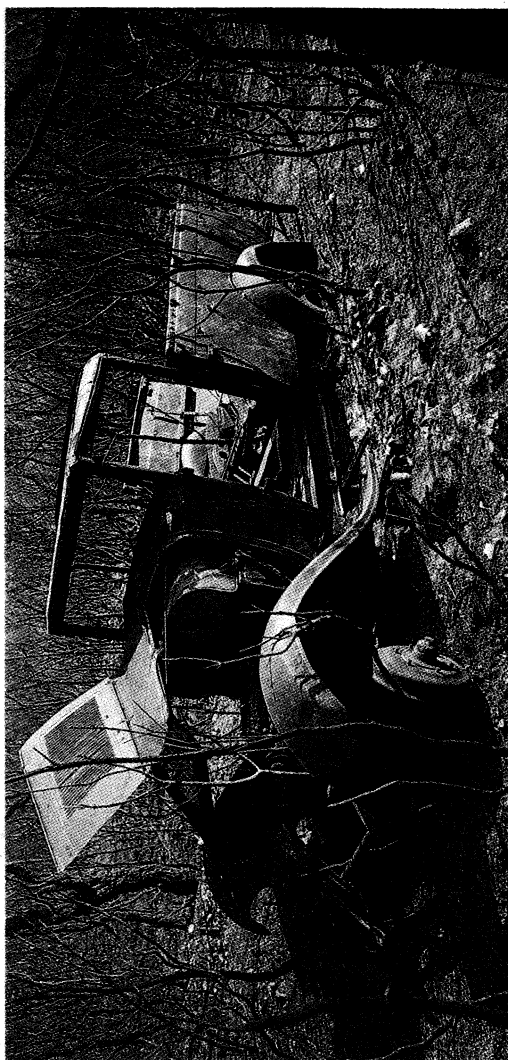
Fourgonnette Citroën C4 dans le maquis. La chaleur de l'incendie a fait plus de dégât sur la qualité de la tôle que dix ans de pluies torrentielles.



Seules les pièces en plastique et caoutchouc ont brûlé sur cette DS, faisant au passage fondre le capot en alu.



Traction commerciale et 403 : plus grand-chose à récupérer !



Franzosenrallye

Wenn einer eine Reise tut... Sicher kennt Ihr den schon. Aber ich möchte Euch meine Geschichte nicht vorenthalten (schon um die Seiten im Heft zu füllen). Eigentlich sind es ja mindestens drei verschiedene Stories, die es jede für sich verdienen würden, verewigt zu werden, aber die Erzählungen haben einen gemeinsamen Nenner und treffen sich irgendwo im Bayrischen Wald. Der Ursprung geht auf das Jahr 1984 zurück (mindestens soweit es mich betrifft). Dass in diesem Jahr in unserem Haushalt eine Traction angeschafft wurde, gehört selbstverständlich nicht zu der Geschichte, die ich erzählen will. Dass aber Citroens, Tractions und andere alte französische Automobile darin vorkommen, dürfte in dieser Publikation klar sein.

Doch zurück ins Jahr 1984 (nein, mit dem übrigens lesenswerten Buch von George Orwell, der nur die Jahreszahl, in der er das Buch geschrieben hat, vertauscht hat, hat die Story auch nichts zu tun). Der fünfzigste Geburtstag der Traction war angesagt. Ihr erinnert Euch doch sicher noch! Da gab es doch über 100 Tractions, die eine Reise von Paris nach Moskau unter die Räder nahmen. Dies zum Gedenken an Francois Lecot, der diese historische Reise 1934 unternommen hat, nur nicht in dem gemütlichen Tempo wie die Teilnehmer an diesem Raid. Ein guter Bekannter, der auch einigen von Euch nicht unbekannt sein dürfte, René Mauron aus Fleurier (nicht zu verwechseln mit Marcel Mauron aus Thalwil, seines Zeichens Trüffelspezialist), war mit Familie, Einradanhänger und Traction Langenthal-Cabriolet ebenfalls Teilnehmer an dieser Rallye. Das wäre ja schon wieder eine Geschichte: Wieviele Motoren und Getriebe kann man in einem Monat kaputtmachen, wenn man mit vollgeladenem Cabrio samt Anhänger versucht, 15/6-en zu hetzen? In der damaligen DDR traf er einen Freund alter französischer Autos, der selbst einen Peugeot 202 aus dem Jahre 1938 besitzt. Leider hatten die beiden Verständigungsschwierigkeiten: der eine sprach ausschliesslich Sächsisch, der andere Französisch und ein wenig Bärntüütsch. Dass die Konversation so nicht so richtig in Schwung kam, dürfte klar sein.

Zurück in der Schweiz, stellte René mich als Dolmetscher an, damit ich Briefe aus Ostdeutschland übersetze und seine Antworten dazu schreibe. Bald übernahm ich die Korrespondenz selbst, oder ich bekam Telefone aus der DDR ins Geschäft (ich habe meine Fiche noch nicht angefordert). Axel (so heisst der Gute) wartet nämlich seit 13 (in Worten dreizehn) Jahren auf einen Telefonanschluss zuhause, und ist daher darauf angewiesen, von seinem Arbeitsplatz aus anzurufen. Es entwickelte sich bald eine Art Freundschaft: wir erzählten uns von diesem und jenem, er konnte für seinen Peugeot Teile brauchen, die ich ihme besorgen konnte, er organisierte mir Bücher. Es kam auch das Bedürfnis auf, sich einmal zu sehen, aber das war ja mit dem Eisernen Vorhang so eine Sache. Aber von unserem ersten Treffen handelt ja auch diese Geschichte.

Der Geschichte zweiter Teil beginnt mit einer Bremsrevision an der Traktion. Schon lange störte mich, dass sie beim Bremsen so 'schlotterte', als wolle sie alle Räder abwerfen. Versuche mit Bremstrommeln tauschen, Trommeln ausdrehen undsoweiter brachten nur minime Linderung. Da Ende September eine grössere Reise zu einem Oldtimertreffen anstand, wollte ich mit einem mechanisch tipptoppen Auto unterwegs sein. So erging der Auftrag an meinen Garagisten, die Bremsen in Ordnung zu bringen. Was er auch prompt erledigte und mir bald berichtete, das Auto sei abholbereit. Frohen Mutes liess ich mich nach Niederurnen chauffieren, wo ich die Traktion in Empfang nahm. Doch während der Rückfahrt auf der Autobahn nahm das Unglück seinen Lauf: die Gänge sprangen heraus, liessen sich nur noch mit Gewalt einlegen, und mussten von Hand in ihrer Position gehalten werden. Von vorne am Auto (eben, wo das Getriebe ist) kamen Geräusche, als würden einige Tropfen Oel fehlen. Ich liess die Traktion zurück in die Garage schleppen. Die Diagnose des Tractiondoktors war niederschmetternd: kapitaler Getriebeschaden, er wunderte sich, dass da nicht schon viel früher etwas passiert sei. Das Gehäuse wollte ich aber unbedingt behalten: das gibts nicht alle Jahre: Gussdatum 29. Februar! Wir haben bei der Gelegenheit (Motor-/Getriebeeinheit ausgebaut) auch gleich noch unter den Zylinderkopf geschaut. Seit ich das Auto gekauft habe, war dort noch nie geöffnet worden. Dabei kamen einige Sünden des dannzumaligen holländischen Restaurators zutage: diese (und deren Folgen) hier aufzuführen würde mehr als ein Heft füllen, also erspare ich es Euch. Da ich eigentlich gerne Nägel mit Köpfen mache, bat ich um einen Kostenvorschlag für eine Motor-/Getrieberevision, den ich auch (dankend?) annahm. Das nächste Problem folgte auf dem Fuss: es war mittlerweile Mitte August, ich wollte an das Treffen Ende September, mein Mech wollte Mitte September in die Ferien, und falls das Auto überhaupt fertig werden sollte, müsste ich es noch soweit einfahren, dass der Zylinderkopf das erste Mal nachgezogen werden könnte... Das schier Unmögliche gelang; wie das Christian geschafft hat, weiss ich heute noch nicht. Einige Zeit erklärte ich die Traktion zum Alltagsfahrzeug, um Kilometer abzuspulen.

Dritter Teil der Geschichte, der die Beteiligten zusammenführt, und sie Neues erleben lässt. Ende September fand in der Nähe von Straubing, das ist im tiefsten Bayern, nahe der Tschechischen Grenze, ein Oldtimertreffen, veranstaltet von den Oldtimerfreunden Mittenwald, statt, an dem nur französische Autos teilnehmen durften. Axel aus Dresden hat mich darauf aufmerksam gemacht und vorgeschlagen, dass wir uns dort treffen könnten, würde der Ort doch etwa in der Mitte zwischen seinem und meinem Zuhause liegen. Ich nahm die Gelegenheit wahr, meldete mich an und freute mich, nach so langem brieflichen und fernmündlichem Kontakt, endlich meinen Freund aus dem Osten Deutschlands kennenzulernen. Die Fahrt dorthin verlief durchzogen: kaum Zeit wegen des fast gleichzeitigen Umzugs, Regen und Stau auf den deutschen Autobahnen um München. Zum ersten Mal trafen wir Axel und seine Frau. Beim gemütlichen Zusammensitzen am Abend lernten wir uns besser kennen. Natürlich hatten wir uns viel zu erzählen über Land, Leute und die aktuellen Veränderungen.

Am Samstag fand dann die eigentliche 'Franzosenrallye' statt. Da es über Nacht anscheinend nichts als geregnet hatte, mussten wir erst einmal die Traktion trockenlegen. Wir staunten dann über die Anzahl der Teilnehmer und deren Internationalität: das älteste

Fahrzeug war ein Peugeot R172 aus den frühen Zwanzigern, dann folgte ein schönes Citroen Rosalie-6-Zylinder-Coupé, wir mit der Traction, Axel mit seinem Peugeot. In den Nachkriegsjahren eine Kofferli-Traction, eine Renault Dauphine Gordini, eine Renault Caravelle, ein Peugeot 403 und noch zwei weitere Fahrzeuge, an die ich mich nicht mehr erinnere. Die Teilnehmer kamen aus Deutschland, der DDR, Oesterreich und der Schweiz. Die Fahrt war ein Erlebnis, gab es doch einen chinesischen Streckenbeschrieb und verschiedene Posten zu bewältigen: blase einen Ballon auf, soweit Du willst, pro Zentimeter einen Punkt, wenn er platzt, null Punkte. Wie gross ist der Radstand und die Gesamtlänge des eigenen Fahrzeuges? Gründungsjahre französischer Automobilfirmen. Vorwärts und rückwärts so nahe wie möglich, aber ohne zu berühren an einen Pfosten fahren (natürlich nicht gerade, sondern in einem S). Erkenne französische Automobile auf Fotografien, und schreibe auf, wie die Hersteller heissen. Schätze, wie lange Du brauchst, um eine Strecke zu fahren, von der Du Start und Ziel siehst, aber die gemeine S-Kurve zwischendrin nicht, und versuche die Zeit dann möglichst genau einzuhalten, sonst gibts wieder Strafpunkte. Am Ende der Fahrt durften wir zwei Pokale entgegennehmen, für die weiteste Anreise und als Gesamtgewinner der Rallye. Wir wurden aufgefordert, 1991 diese Pokale zu verteidigen. Kommt jemand aus dem CTAC mit? Den Veranstaltern, die den Plausch hatten, die Rallye zu organisieren, wäre es zu gönnen, wenn sie das nächste Mal weniger Wetterpech, dafür mehr Teilnehmer hätten. Besten Dank nach Mittenwald, so macht es Spass, mit dem Oldtimer unterwegs zu sein.

Am Sonntag hiess es Abschied nehmen von Axel und seiner Frau. Wir haben uns bestimmt nicht zum letzten Male gesehen. Fest haben wir abgemacht, dass sie uns bald einmal besuchen kommen. Für die Heimfahrt haben wir uns eine andere Route ausgesucht: über Kufstein und Oesterreich fanden wir in die Schweiz zurück. Die Traction hat alles anstandslos mitgemacht (ich bin mir von ihr schliesslich nichts anderes gewöhnt, wenn ich weit fortfahre).

Andreas Rutishauser

Andreas Rutishauser

MOSCOW REVISITED

Amsterdam to Moscow in Classic cars is quite a challenge, but members of the Club d'Automobiles Anciennes et Rallyes (CAAR) enjoyed their 1984 trip so much they are doing it again.

In 1984, in fact, it was Paris to Moscow and was for Citroëns Traction Avant, celebrating 50 years since the same journey by one of these cars; in 1984 135 cars took part.

In 1991, 200 Classic cars of various makes, all over 30

years old, will gather on July 13 in Amsterdam to follow a route organised, as in 1984, by Will de Hek, President of CAAR Nederland. The ex-

isting route takes in Berlin, Gdansk, Riga and Smolensk before arriving in Moscow on July 26. Cars will then drive via Kiev, Budapest, Vienna, Nuremberg and Frankfurt to arrive back in Amsterdam on August 11.

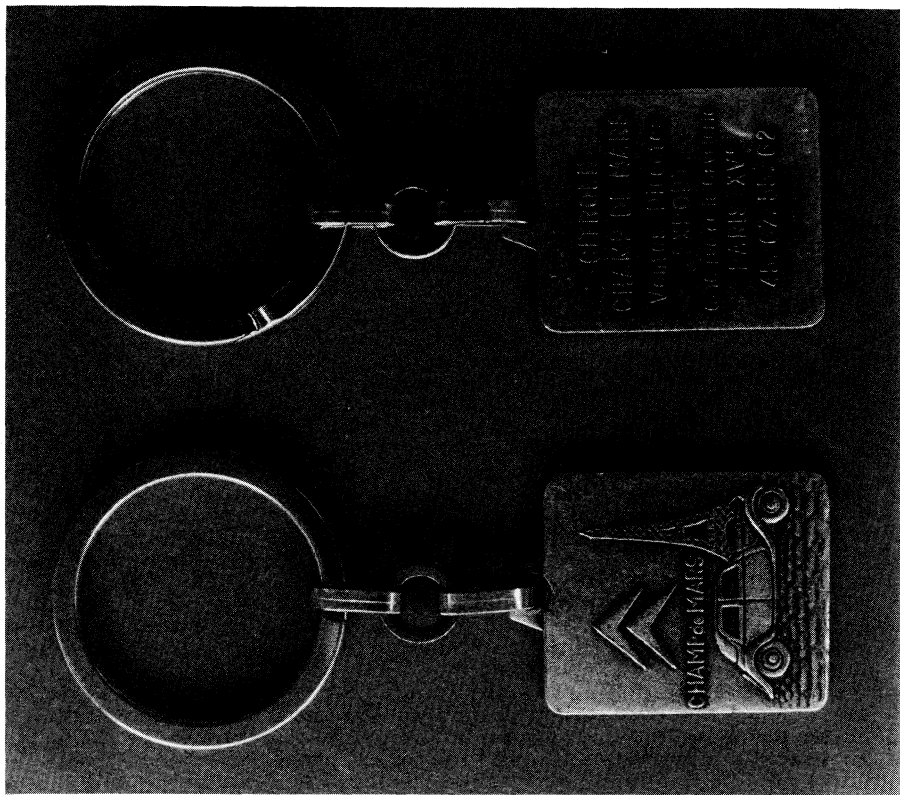
Details of CAAR and its international network are available from Benjamin Stevens, 13 Rue Montorgueil, 75001 Paris, France.



Above, flashback to 1984, as travel-stained but undaunted Citroëns, driven from Paris, line up in Red Square, Moscow

THOROUGHRED & CLASSIC CARS DECEMBER 1990

ingesandt von Chr. Tinner



Wie benutze ich das Archiv und die Bibliothek?

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). Verlorenegegangene 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 Exklusiv (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)
Bill 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 Motorpeife (Mitteilungen des SMVC)
Neues vom Club (Mitteilungen des Oldtimer Clubs Villach)

Andreas Rutishauser, Archivar, Bibliothekar etc.

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 Werks-Farben) (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)
- 2.32. La 11 Diesel, vous connaissez? (F, CCS, 1)

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)
- 3.20. 11CV-Zahnstangenlenkung mit Schmiernippeln (1, Copyright KuGa)

Berichte über andere Citroën-Autos

4. 1. Les débuts de notre marque: 10HO 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)
- 4.34. Im Döschwo auf Formel-1-Kurs (D, Reader's, 4)
- 4.35. Döschwo 2 PS - 1 Philosophie (D, Gelbes Heft, 8)
- 4.36. Deuche (F, ?, 8)
- 4.37. 2CV (D, TAM, 8)

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 |
| C | 9 R.+W. Jansen | Citroën op Javel (NL) |
| R | 1 Citroën | Dictionnaire de réparations: TA 4 cylindres |
| R | 2 Citroën | Catalogue des pièces détachés: TA 7 et 11 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 Etienne Christian | 4. ICCCR, Chartres 1978 |
| V | 6 Etienne Christian | 5. ICCCR, Breda 1981 |
| V | 7 Fabien Sabatès | 6. ICCCR, Knebworth 1984 |
| V | 8 Kloos/Meyer-Spel. | 7. ICCCR, Loreley 1987 |
| V | 9 Div. Autoren | 8. ICCCR, Holland 1989 |
| 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 |
| V | 16 Citroën Deutschland | Kreativität im Automobilbau |
| V | 17 RP Citroën, Paris | 2CV évolution technique |
| V | 18 RP Citroën, Paris | Ici commence l'aventure |
| V | 19 RP Citroën, Paris | Raid Afrique 1973 |
| 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 Traction |
| 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 Traction (des CTAC) |
| T | 15 O. de Serres | Traction Avant Citroën (Toute l'histoire) |
| T | 16 J. Lapeyrière | La 15 CV Citroën |

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 Inserate von Clubmitgliedern für Tractions und ältere Citroëns 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.-.

Gewerbliche Inserate, die nicht Tractions oder ältere Citroëns betreffen, kosten Fr 350.- pro Seite. 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:

Patty Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

- * 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.

KuGa verschenkt:

5 DS Räder mit Zentralverschluss und abgelaatschten Pneus
165x400 aus der anfangszeit der DS

Kurt Gasser
Spiegelgutstr. 19
8200 Schaffhausen
053/33 54 64

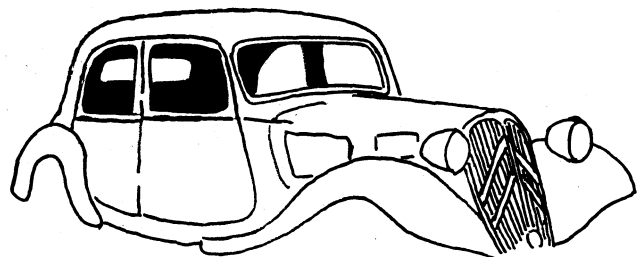
Inserate und Kleinanzeigen

zu verkaufen:

Citroën 11B Large 1954
Preis Fr. 18'900.--

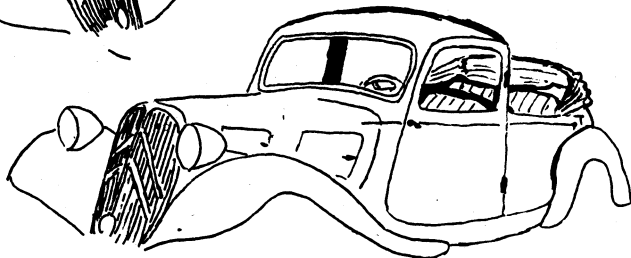
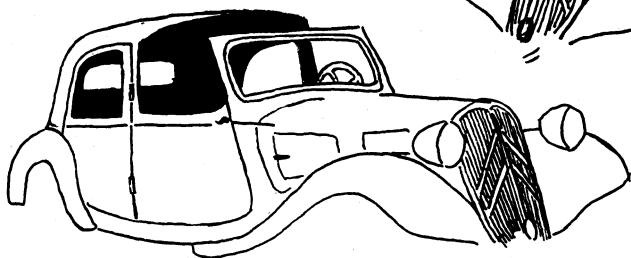
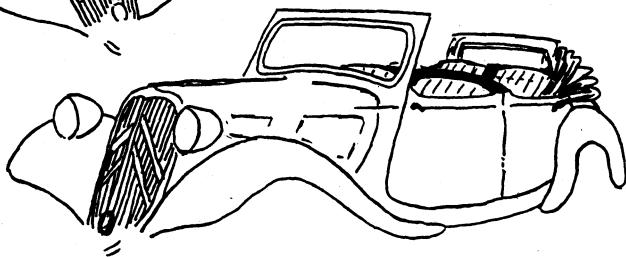
Zylinderkopf, Vergaser, Anlasser, Dynamo, Vorderachse und Kupplung revidiert.
Getriebe alle Lager ersetzt
Kurbelwelle Hauptlager und Stirnradlager ersetzt
Ölpumpe revidiert
Stossdämpfer neu
Lack, Chrom und Interieur in gutem Zustand
Vorgeführt 10.90

A. Frick, 01/725 10 16, abends



HUMOUR

Dévi'traction



par Bernard

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

Gummitteile

Kotschutzlappen

Kabelbäume (nachgefertigt)

Beleuchtungsteile

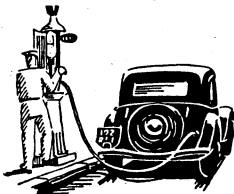
elektronische Relais-/Sicherungskasten
für versteckten Einbau
(6 oder 12 Volt)

Lenkräder
(auch Zubehör à l'époque)

Karosserieteile

grosses Ersatzteillager

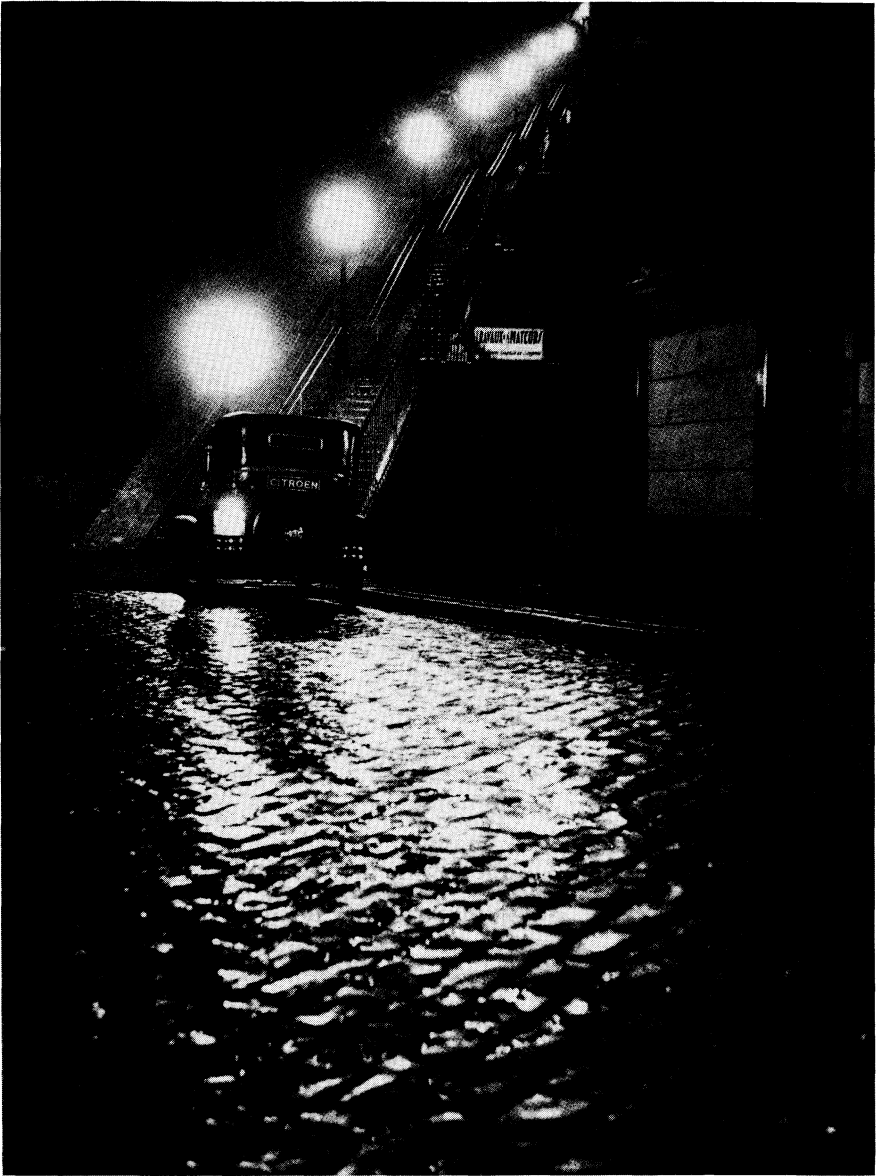
Restauration
ganzer Tractions



Christian Heussi
alte Landstrasse
8865 Bilten (GL)

Tel.: 058/37 17 29
077/93 20 16





Treffen im Jahre 1990

Leider waren die Mitglieder des CTAC, von einigen von mir aus gesehen löblichen Ausnahmen abgesehen, im vergangenen Jahr eher schreibfaul. Nur so ist es zu verstehen, dass bei der Redaktion nur zum Treffen im Oktober ein Bericht eingegangen ist, der in Heft 5/90 auch nachgelesen werden kann. Um allen, die an den anderen Treffen auch nicht teilgenommen haben, den Mund wässrig zu machen und sie zu animieren, 1991 an einem Ausflug des CTAC mitzumachen, möchte ich hier unsere anderen 3 Treffen kurz Revue passieren lassen.

Am 22. April trafen wir uns an einem schönen Frühjahrssonntag in Richterswil an den Gestaden des Zürichsees. Dank der Mitarbeit unserer nachmaligen Neumitglieder von Horgen konnten wir ein nostalgisches Bar-Auto organisieren (einen Citroen B15 aus den späten 20-er Jahren), an dem Kaffee, Wein und andere Getränke ausgeschenkt wurden. Martin Noser spendierte die Gipfeli, um das Frühstück vollständig zu machen. Zum Mittagessen versammelten wir uns im Landgasthof auf der Halbinsel Au, wo schliesslich alle einen Platz fanden und gepflegt wurden. Nachher konnte man sich noch die Füsse vertreten oder im Weinbaumuseum einer informativen Führung folgen. Für die Kinder gab's einen Streichelzoo und einen Spielplatz, wo sie sich austoben konnten.

Am 17. Juni lud die Region Süd zum bald traditionellen Pic-Nic Ausflug. Schon die Einladung (in einem Clubheft nachzulesen) dazu bleibt unvergessen in ihrer einmaligen Form. Irgendwo zwischen Bordeaux und Hasmerfest, am Fusse des Pilatus, traf man sich vor der Abfahrt auf den Glaubenberg. Dass so steile Passstrassen überhaupt noch erlaubt sind! Geschafft haben es schliesslich alle, auch wenn einige bei einem Halt einen besorgten Blick unter die Motorhaube warfen, und ein Pechvogel mit einer improvisierten Benzinleitung die letzten Steigungsmeter bewältigen musste. Das Menu an diesem Tag individuell aus dem Kofferraum und am Feuer gewärmt/gegrillt/verbrannt.

Der Region West oblag es, diesmal das 2-tägige Treffen am 18./19. August zu organisieren. Ein sehr gutes 'Basislager' wurde im Sportzentrum Zuchwil in der Nähe von Solothurn gefunden. Ein Freibad konnte benutzt werden, ebenso gab es eine Minigolfanlage, Tischtennis-Tische und andere Möglichkeiten sich zu vergnügen. Die Unermüdlichen stürzten sich ins Nachtleben von Solothurn, woher einige ziemlich früh im Morgengrauen (es war ja Sommerzeit) den Weg ins Massenlager gefunden haben sollen. Mir gefallen die 'langen' Treffen immer gut, habe ich doch die Möglichkeit, Freunde, die ich sonst nur kurz sehe, besser kennenzulernen, und unser Gesprächsthema weiter als Citroen zu dehnen. Am Sonntag wurde uns die Storchensiedlung Altreu vorgestellt, wo man sich bemüht, Adabar in der Schweiz wieder heimisch zu machen.

Andreas Rutishauser

Fortsetzung der kleinen Geschichte der Traction Avant

Hier folgt nun die Entwicklung der grossen Karosserie mit dem 1911ccm Vierzylindermotor. Da die Änderungen ziemlich parallel zu den kleineren Tractions erfolgte, nehmt Ihr mit Vorteil die Hefte 1/88, 3/88, 6/88 und 4/89 zur Hand, in denen die ersten Folgen der Geschichte abgedruckt sind.

1934

In Zentimetern ausgedrückt ist die 'grosse' Karosserie gar nicht soviel grösser als die 'kleine': sie ist nämlich nur 12cm breiter und 20cm länger. In der Breite wurde das Stück in der Mitte eingesetzt und in der Länge im Bereich des Abschlusses der hinteren Türen. Wenn man im Auto sitzt, ist der Unterschied schon spürbar: Jungverliebte sollten sich für eine Légère entscheiden (man sitzt näher beisammen), während gestandene Paare (evtl. mit Nachwuchs) sich eher für eine Normale oder etwas noch grösseres entscheiden sollten. Ebenfalls die Légère möchte ich den sportlichen Fahrern empfehlen, da sie bei gleicher Leistung doch 100kg (oder 10%) weniger Gewicht mit sich herumschleppen muss. Wer dagegen selbst am Auto (speziell am Motor) arbeiten will, und nicht gerade Finger wie Pinzetten hat, dem möchte ich doch eine Normale ans Herz legen. Hat sie doch auf jeder Seite des Motors 6cm mehr Platz, um die Finger und eventuelles Werkzeug zu versorgen. Ich denke da speziell an Ein- und Ausbau des Anlassermotors.

Aber nun doch zum 1934-er Modell: Technisch unterschied es sich kaum von der 7S. Die Bleche des Monocoque sind 2/10mm dicker als bei den 7CV Modellen. Die Inneneinrichtung ist luxuriöser als bei den kleineren Modellen. Der Kühlergrill, der übrigens im oberen Teil im Gegensatz zu den 7CV und Légères, nach aussen gewölbt ist, sowie die Lampen verchromt. Der Kühlergrill ist von einem separaten Blechstreifen umgeben, der im März 1951 eingespart wurde. Der Kühlergrill hatte pro Seite 13 vertikale Stäbe (die kleinen Modelle 12).

Anfänglich wurden dieselben Räder wie bei den kleinen Modelle montiert. Im September fand man aber, dass grössere Bremstrommeln vonnöten seien und spendierte die 6-Loch-Felgen.

Im Oktober wurde die Produktion vorübergehend eingestellt, um die zuviel produzierten Haldenmodelle zu verkaufen. Anscheinend war die Normale noch nicht 'der' Hit.

Über die Produktionszahlen streiten sich die Gelehrten: das Werk gibt die verwendeten Seriennummern als 100'000 bis 103'300 an, was 3'300 produzierte Autos ergäbe. Allerdings sollen ebenfalls nach Werk 5'052 11A verkauft worden sein. Preis für eine Berline im Oktober: FFr 25'000.

1935

Auch bei der 11A werden die Friktionsdämpfer der Vorderachse durch teleskopische ersetzt, die Hinterachse erhält die Kreuzform. Ab Chassisnummer 107'400 baute man den von aussen zugänglicher Kofferraum ein, was ziemlich spät im Jahr gewesen sein dürfte, da die letzte ausgewiesene Nummer des Jahres 107'700 ist. Überhaupt scheinen die meisten Neuerungen an der Légère ausprobiert worden zu sein, und erst später profitierte auch die Normale davon.

Die Produktionszahlen werden theoretisch mit 4'400 angegeben, es sollen aber

nur 1'854 gebaut worden sein. Handelt es sich da vielleicht um einen Zusammenzug mit den Zahlen von 1934, wurde eventuell der Bestelleingang als Produktion verbucht? Das könnte die sich widersprechenden Zahlen (teilweise) erklären. Die Berline kostete immer noch gleich viel, wie im Jahr zuvor; nämlich FFr 25'000.

1936

Zum gleichen Zeitpunkt wie die kleineren Modelle, am 15. Mai 1936, ab Chassisnummer 113'001 erhält auch die Normale, die Zahnstangenlenkung. Ab nummer 113'200 wird das Armaturenbrett hinter dem Lenkrad eingebaut, und die zwei Lüftungklappen vor der Frontscheibe verschwinden.

Die Farbpalette ist reichhaltiger als bei den kleinen Tractions. Sie umfasst folgende Farben: schwarz, anthrazit, grau métallisé, beige métallisé, blau métallisé, petrol métallisé. Bei den metallisierten Farben wurden die Kotflügel, die Radkappen und die Chevrons in der Karosseriefarbe gespritzt, während die Räder, ausser auf Sonderwunsch (und Bezahlung) schwarz waren. Gegen Aufpreis erhielt man die 11CV Légère in den metallisierten Farben der Normale.

Wieder bestehen unterschiedliche Zahlen für die Produktionsziffern: 8'900 und 6'423, beides Angaben des Werkes. Dafür sank der Preis: Die Berline kostete nur noch FFr 22'500.

1937

Die Normale erhielt ab Chassisnummer 118'001 die Typenbezeichnung "11B" und neue Felgen (und natürlich Bremstrommeln) mit 5 Löchern und der Grösse 150x40. Im Oktober wurden Bremstrommeln aus Guss eingeführt, und das Loch für die Anlasserkurbel wird oval anstatt rund wie bisher (Länge 11 cm). Einige Änderungen auch am Instrumentenbrett: Die Uhr befindet sich jetzt im Instrumententräger (immer noch weisse Ziffern auf schwarzem Grund).

Es wurden beinahe 10'000 Normales verkauft in diesem Jahr, d.h. etwa 2'000 mehr als 1936. Dafür wurden die Preise kräftig angehoben: die Normale kostete Ende 1937 FFr 26'900.

1938

Mit Einführung der Pilote-Räder, die auch breitere Kotflügel bedingen, wachsen auch gewisse Grössen der Normale: Spur vorne 1,49m (alt 1,46m), hinten 1,47m (1,45m), Breite 1,79m (1,76m), Höhe 1,56m (1,54m). Auch das Übersetzungsverhältnis wurde geändert: neu beträgt es 8x31 (alt 9x31). Durch all diese Änderungen erhöhte sich das Gewicht auf 1120kg.

Die Farbpalette bleibt gleich wie bisher. Allerdings erhalten die Pilote-Räder die Farbe der Karosserie (ausser für die schwarzen und grau metallisierten Normales, die rote Pilote-Räder haben).

Es wurden ca. 12'000 normales produziert, die wieder teurer wurden. Im März 1938 kostete eine Normale FFr 29'000.

1939

Die grosse Neuerung im Jahr 1939 war die Einführung des Perfo-Motors, der bei gleichem Hubraum 56 PS leistete (10 PS mehr als vorher). Allerdings war die Verdichtung etwas höher (6,2:1). Es kam auch ein Fallstromvergaser zum Einsatz. Bei gleichem Verbrauch lief die Normale jetzt 6 km/h schneller.

Im Innenraum erhielten die Wagen eine neue Schaltkulissee mit römischen Ziffern. Der Tachometer reichte jetzt bis 150 km/h. Der Dachhimmel reichte jetzt bis unter das Heckfenster (war bisher Teil der Seitenverkleidung).

Die Farbpalette verkleinerte sich zusehends: es waren nur noch schwarz und grau metallisiert lieferbar (mit roten Pilote-Rädern). Dies die Angaben aus 'Le Grand livre de la Traction Avant'. Ich war kürzlich in der Lage, eine Farbkarte der Citroën-Autos von 1939 zu kaufen, und dort werden für die Traction ca. 6 Farben angeboten. Ab das vielleicht nur Angaben für die Schweiz sind? Weiss jemand von Euch mehr?

Es wurden ca. 13'000 Normales gebaut, die FFr 30'000 kosteten.

1940-1946

Während des Krieges wurden nur sehr wenige Tractions hergestellt, die weider teurer waren, und bei denen man die Pneus extra bezahlen musste.

1946 wurde im September eine einzige Normale produziert, um am Salon vom Oktober die Wiederaufnahme der Produktion ankündigen zu können.

1947

Im März ist die Normale wieder erhältlich. Technisch ist sie gleich wie das Vorkriegsmodell. Äusserlich doch einige 'Neuheiten': Motorhaube mit Schlitzen, BM-Räder, Steinschlagschutz an den vorderen und hinteren Kotflügeln und Alu-Zierstäbe an den Türen. Der Innenrückspiegel ist neu unten an der Windschutzscheibe befestigt. Die Stossstangen erhalten die 'Hörnchen'. Aber auch einige Einsparungen sind sichtbar: Die Griffe, um die Motorhaube zu öffnen sind gemalt, ebenso wie die Scheinwerfertöpfe samt den Lampenringen. Im Juli wird das Kurbelloch am Kühlergrill verlängert auf 20,5cm in der Länge. Die Normales hatten ja den gleichen Grill, wie die Six, und zu diesem Zeitpunkt änderte man die Motor/Getriebeeinheit der Six, was einen anderen Grill erforderte.

Als Farbe war nur schwarz lieferbar, die Räder waren elfenbeinfarben.

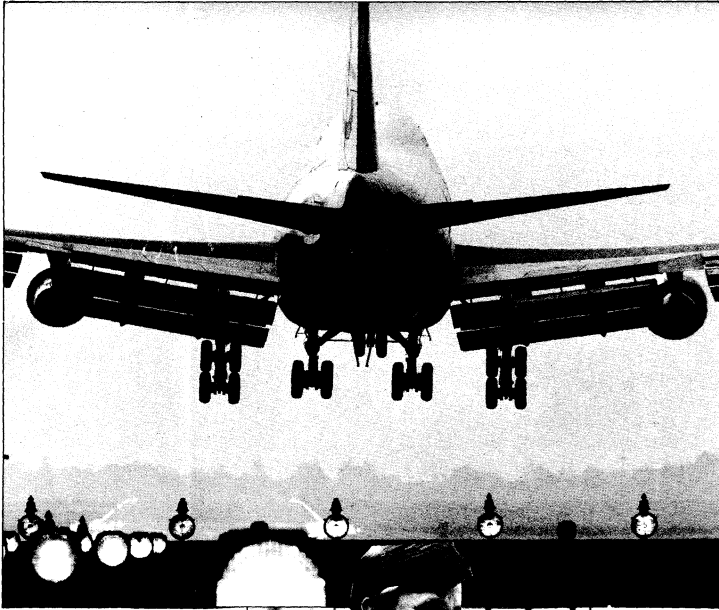
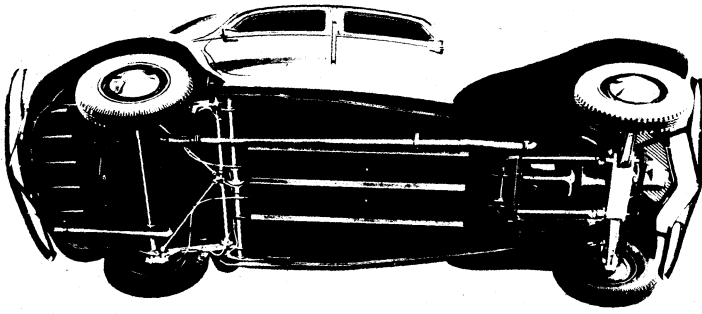
Es wurden ca. 1'700 Normales produziert, zu einem Preis von FFr 241'500 (Oktober).

1948

Keine Änderungen zum Vorjahr. Es war eine schwierige Zeit damals, und Citroën war froh, die Werkshallen mindestens soweit zu haben, dass Autos produziert werden konnten. Citroën produzierte etwa 35% aller französischen Autos.

Bei einem Preis von FFr 369'500 (Januar) wurden etwa 7'400 Normales gebaut.

Fortsetzung folgt



R

FLUGBERATER

unter Aenderlin



LA TRACTION EN BD

Während einiger Zeit haben Jörg Hegnauer und Hans-Georg Koch uns aus ihren Comics-Sammlungen (Bandes Dessinees auf Französisch) schöne Ausschnitte mit Bezug auf die Traction vorgestellt. Momentan ist ihr Material erschöpft, aber sicher werden sie uns ihre Neuheiten vorstellen, oder sich überlegen, ob es nicht auch noch andere Citroens als Tractions gibt... (mir kommt da Gaston in den Sinn). Ich möchte mich im Namen aller für die informativen und unterhaltsamen Berichte bedanken.

Vielleicht ist den wenigsten von Euch bekannt, dass Citroen Comix-Zeichner, die auch einmal einen Citroen in ihren Büchern abbilden, sponsort, und so jungen (oder weniger etablierten) Künstlern ermöglicht, ihre Werke einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen. In Frankreich gibt es regelrechte Comic-Festivals (ähnlich dem Film-Festival in Cannes), wo neue Bücher vorgestellt werden und neue Illustratoren einen Verleger suchen.

Vor einigen Jahren hat Citroen selbst einen Comic herausgegeben. Er war auch in der Schweiz über das Citroen-Händlernetz erhältlich. Mein Exemplar habe ich bei Citroen Zürich gekauft und ich musste dazu in den Keller, die Ersatzteilabteilung gehen. Gekostet hat es den lächerlichen Betrag von Fr. 8.80. Diesen Comic über die Geschichte von Citroen, bis zur Einführung der DS im Jahre 1956, möchte ich Euch nicht vorenthalten: in loser Folge werden in jedem Heft einige Seiten aus dem Buch abgedruckt.

Für diejenigen, die die Fortsetzungen nicht abwarten können: das Buch ist auch in der Clubbibliothek vorhanden und kann auf dem üblichen Weg bestellt werden (Anleitung siehe Mitte des Heftes).

Andreas Rutishauser



LES GRANDS ÉVÉNEMENTS DE CITROËN

JEAN GRATON

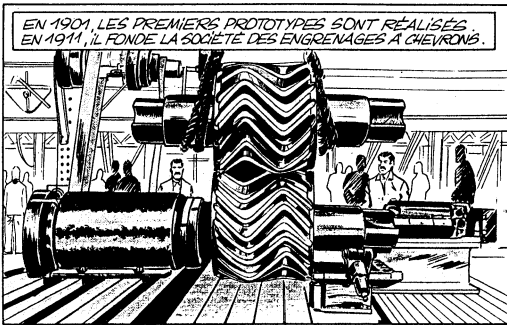


Edité par
EDITIONS JEAN NAUDET
pour
AUTOMOBILES CITROËN



DE L'OBUS À L'AUTOMOBILE...

ANCIENT POLYTECHNICIEN,
ANDRÉ CITROËN
MET RAPIDEMENT AU POINT
UN BREVET QU'IL AVAIT ACHETÉ
LORS D'UN VOYAGE EN POLOGNE :
UNE MACHINE À TAILLER LES
ENGRENAGES À CHEVRONS...



EN 1904, LES PREMIERS PROTOTYPES SONT RÉALISÉS.
EN 1914, IL FONDRE LA SOCIÉTÉ DES ENGRENAGES À CHEVRONS.



ON LE RETROUVE CAPITAINE D'ARTILLERIE EN 1914.
MAIS APRÈS LA PÉRIODE DE BATAILLES INTENSIVES,
LES HOSTILITÉS SE TROUVENT RALENTIES PAR
L'ÉCHOUÉMENT DE LA PENURIE DE MUNITIONS.

ANDRÉ CITROËN ÉTUDE ALORS UN
PLAN DE FABRICATION D'OBUS QU'IL
PROPOSE AU GÉNÉRAL BACQUET,
GRAND MAÎTRE DE L'ARTILLERIE.



VOUS EN
CHARGERIEZ
VOUS ?

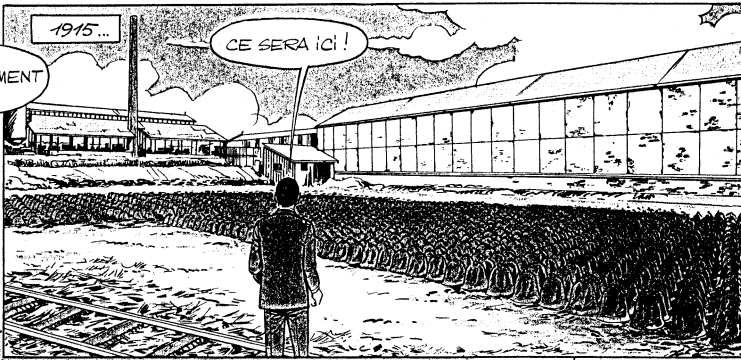
VOYEZ CETTE NOTE DU
GRAND QUARTIER GÉNÉRAL :
LES BESOINS EN
OBUS SONT DE 10.000
PAR JOUR !

MON GÉNÉRAL, IL
FAUT ÉQUIPER UNE
USINE CAPABLE DE
FABRIQUER AU MOINS
10.000 OBUS PAR JOUR !

OUI, SI VOUS
M'EN DONNEZ
L'ORDRE !

CARTE BLANCHE LUI EST
ACCORDÉE...

POUR COMMENCER, IL ME
FAUT TROUVER UN EMPLACEMENT
SUFFISAMMENT GRAND !



1915...

CE SERA ICI !

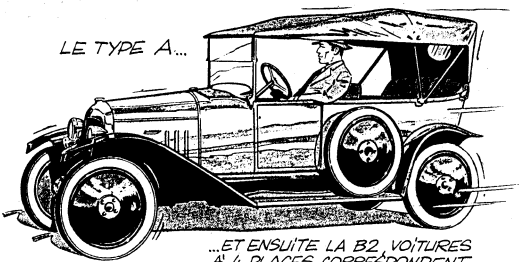


LES TRAVAUX COMMENCENT ALISSÛT...

L'USINE
DE
JAVEL
ÉTAIT NÉE!

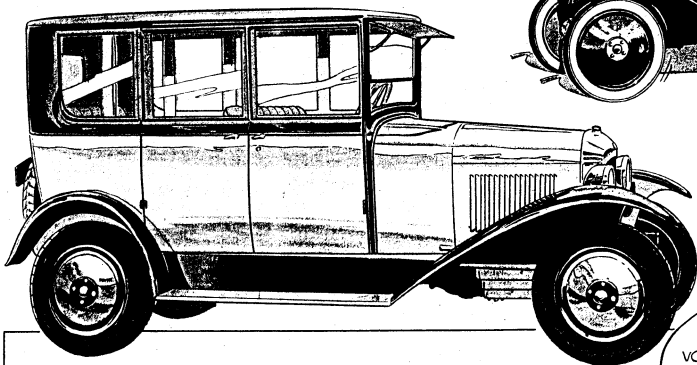
LA PREMIÈRE VOITURE
POPULAIRE EUROPÉENNE
LA 5^{CV} CITROËN

LE TYPE A...

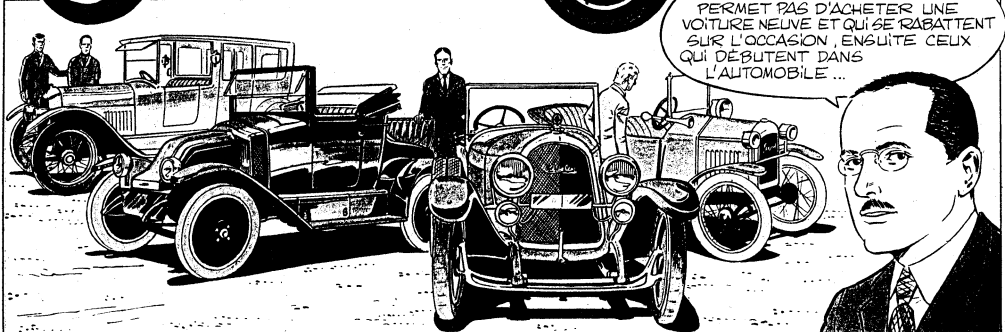


...ET ENSUITE LA B2, VOITURES
À 4 PLACES, CORRESPONDENT
À LA FOIS AUX BESOINS ET AUX
MOYENS DE LA MAJORITÉ DES
AUTOMOBILISTES FRANÇAIS.

MAIS ANDRÉ CITROËN A LA
CONSCIENCE QUI L'EXISTE
UNE CLIENTÈLE BEAUCOUP
PLUS VASTE INTÉRESSÉE
PAR L'AUTOMOBILE.

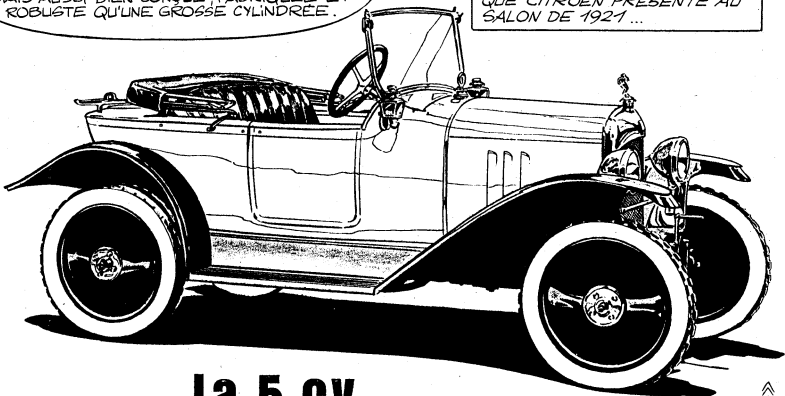


D'ABORD CEUX DONT LE
BUDGET LIMITÉ NE LEUR
PERMET PAS D'ACHETER UNE
VOITURE NEUVE ET QUI SE RABATTENT
SUR L'OCCASION, ENSUITE CEUX
QUI DÉBUTENT DANS
L'AUTOMOBILE ...



... ET NOTAMMENT NOUS, LES
FEMMES, QUI DEMANDONS UNE VOITURE
DE TAILLE PLUS PETITE QUE LA MOYENNE,
MAIS AUSSI BIEN CONÇUE, FABRIQUÉE ET
ROBUSTE QU'UNE GROSSE CYLINDRÉE.

ET C'EST UNE VÉRITABLE B2,
DIFFÉRENTE SEULEMENT PAR
LA TAILLE ET LA CYLINDRÉE,
QUE CITROËN PRÉSENTE AU
SALON DE 1921 ...



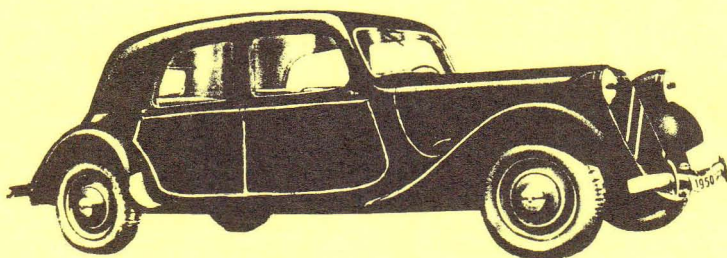
la 5 cv

CITROEN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

A D R E S S A E N D E R U N G

Name _____
Vorname _____ Vorname Lebenspartner _____
PLZ/Ort _____ Adresse _____
Geburstag ____ . ____ . ____ Tel P: _____ Tel G: _____
Gültig ab _____ Ort/Datum _____

Senden an: Robert Isler, Stationsstr. 78, 8542 Wiesendangen



*
* M I T G L I E D E R - 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:

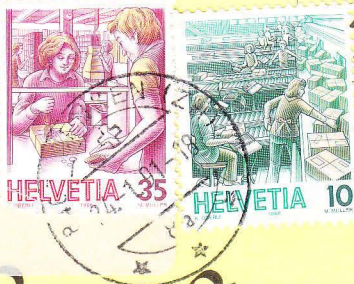
Strasse:

PLZ: Wohnort:

Tel.: Privat:/..... Geschäft:/.....

Koch Hans-Georg
Breiten

6022 Grosswangen

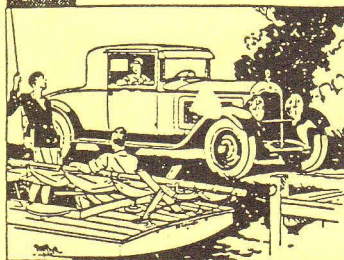


Z.
2 Derendingen
ung melden an:
ch 1066
ich

Billigeres Reisen im Citroën

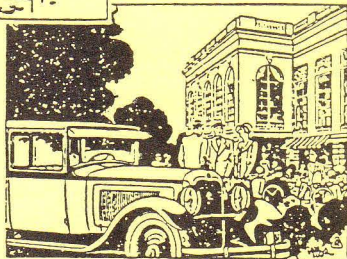
Eisenbahn, Schiff und Flugzeug bedeuten für Sie feststehende Reisekosten. Beim Auto aber können Sie einen Teil der Kosten einsparen, wenn Sie einen betont wirtschaftlichen Wagen wählen. Diese Ueberlegung führt Sie zu Citroën, der Marke, die sich aus der internationalen Konkurrenz als besonders sparsames Fahrzeug herausgeschält hat. Bei all seiner Wirtschaftlichkeit ist der Citroën ein durchaus hochwertiges Fahrzeug. Der Wagen ist

schnell - 105 km in der Stunde
geschmeidig - rasches Anziehen,
kein Schalten
behaglich - weiche Polsterung,
gute Federung, luxuriöse
Ausstattung, und
sicher - widerstandsfähige
Ganzstahlkarosserie und
kräftig wirkende Saugluft-Bremsen.



Der Citroën ist außerdem ein anerkannt elegantes Auto, das auf großen internationalen Schönheitswettbewerben, soeben auch in Nizza, wiederholt ausgezeichnet wurde.

Wenn Sie an den Kauf eines Wagens denken, so beschließen Sie bitte die neuen Citroën-Modelle. Verabreden Sie mit dem Händler eine Probefahrt. Bereitwilligst nimmt die Citroën-Organisation Ihre Wünsche entgegen.



6/32 PS Vierzylinder-Limousine, 5-sitzig 26800.- Fr. ab Saarbr.

10/45 PS Sechszylinder-Limousine, 5-sitzig 33800.- Fr. ab Saarbr.

CITROËNI

SAARBRÜCKEN

MAINZERSTRASSE 77.

Gebr. Johannes, Merzig / Kari Thale, Neunkirchen
Adolf Brenner, Ottweiler / Adolf Kneip, Mittelbexbach
Central-Garage Gebr. Beaumont, Saarlouis
Gebr. Schneider, Saarbrücken 3, Nassauerstraße 13

55214