

CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 304, CH-8053 Zürich
Postcheck 80-18535

Die Club-Mitteilungen erscheinen 3 bis 4 mal jährlich. Auflage 280.

Copyright, Nachdruck nur mit Quellenangabe.

Die Club-Nachrichtenblätter erscheinen nach Bedarf.

Preis Einzelheft: Mitgl. 3.- +Vers.
N.Mitgl. 7.- +Vers.

Organisationsplan 1981

CTAC Präsident Dieter Ackerknecht Waserstr.43 8053 Zürich T. 01/ 551476	Vize Präsident Jakob Willimann Schulhausweg 49 4911 Reisiswil T. 063/ 591346	Kassierin Edda Brunner Neuhüslipark 2 8645 Jona T. 055/ 283874	Aktuar Flemming Gubler Kirchstr.18 8810 Horgen T. 01/ 7255344
---	--	--	---

Region 1 (TG,SH,SG,AR,AI,GR,)	Region 2 (GL,UR,TI, SZ,ZG,ZH,AG,)	Region 3 (LU,BE,SO,BS,BL,OW,NW)
Vorstand	Vorstand	Vorstand
Kuno Soppelsa Alpstr.9 8280 <u>Kreuzlingen</u> T. 072/722696	Daniel Eberli Moterenstr.14 8474 <u>Dinhard</u> T. 052/ 381805	Albert Schorta Löhrstr.2 4552 <u>Derendingen</u> T. 065/423283
Max Güttinger Oberdorf 12 8264 <u>Eschenz /TG</u> T. 054/ 89705	Adrian Pretto Stegstr.3 8820 <u>Wädenswil</u> T. 01/7804017	Jakob Willimann Schulhausweg 49 4911 <u>Reisiswil</u> T. 063/ 591346
Peter Kohler Haselweg 2 8200 <u>Schaffhausen</u> T. 053/ 59380	Christian Heussi Federiblick 8865 <u>Bilten</u> T. 058/371729	Urs Witmer Zinggstr.24 3007 <u>Bern</u> T. 031/450893

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

(Anfragen um Eintrag bitte an die Redaktion richten)

Garage Christian Schelbli Grenzstr. 7 8580 <u>Amriswil</u> T. 071/ 674542 G 675733 P	Garage Christian Heussi Federiblick 8865 <u>Bilten</u> T. 058/ 371729 P	Garage Max Caironi Hauptstrasse 5024 <u>Küttigen</u> T. 064 372050 G 372194 P	Ersatzteile Armin Frick Kirchstr. 18 8810 <u>Horgen</u> T. 01/7251016 mittags/abends
Ersatzteile & Reparaturen Heinz Beier 3251 <u>Wengi/Büren</u> T. 032/ 849275	Citroën Spez.Werkstatt Gino Gandin beim Zeughaus 8910 <u>Affoltern a/A</u> T. 01/7615879 G 01/ 339900 P	Rep. & Rest. Garage B. Schenk Güterstr. 129 4053 <u>Basel</u> T. 061/ 352555	Reparaturen Citroën Bern AG Freiburgstr. 447 3000 <u>Bern</u> T. 031/ 553311

Zeitungsredaktion, Inserate, PR und Literatur-Kommission

Dieter Ackerknecht Waserstr.43 8053 <u>Zürich</u> T. 01/ 551476	Armin Frick Kirchstr. 18 8810 <u>Horgen</u> T. 01/7251016	Flemming Gubler Kirchstr.18 8810 <u>Horgen</u> T. 01/ 7255344
--	--	--

Redaktionsschluss der nächsten Zeitungsausgabe : 30.Sept.1981



Werte Traction Freunde,

Unser erstes internationales Traction Treffen ist glücklich beendet und dieses Heft ist mit ersten Berichten angereichert.

Es hat uns sehr gefreut, dass wir sehr viele Teilnehmer aus dem Ausland, nämlich Frankreich, Deutschland, Belgien, Holland, England und sogar Kalifornien, begrüßen durften. Fürs Auge wurde uns eine reiche Palette schöner und interessanter Fahrzeuge geboten. Zur Freude auch für die vielen Zuschauer.

Der grossen Anzahl der Teilnehmer (leider nicht sehr viele des CTAC !) und den verschiedenen Echos nach zu schliessen, scheint es ein voller Erfolg gewesen zu sein. Vielleicht hätte dieses oder jenes anders oder besser gemacht werden können - "Lerne zu klagen ohne zu leiden" mag auch hier gelten ?! Indem wir uns trotzdem für allfällige Mängel entschuldigen, möchten wir hiermit mit unserem herzlichem Dank weiterfahren : Er gebührt vor allem dem eisernen Kern der Organisatoren* und den vielen spontanen Helfern*, aber auch den Teilnehmern für das gute Mitmachen. Besonderer Dank ist den Zofinger Behörden,- Stadtrat, Aemter, Polizei,- sowie dem Verkehrshaus Luzern für ihr Entgegenkommen und Verständnis auszusprechen. Nicht zu vergessen sind ausserdem die Hilfe von Citroen Suisse (Colette Fawer) und Citroen Britnau (Herr Käch) sowie natürlich die Spender unserer Gaben und Preise, die auf einer speziellen Liste aufgeführt sind. Dank sei auch dem Verkehrsverein und all jenen, die uns sonstwie geholfen haben und zum Gelingen des Anlasses beitrugen.

Hiermit wünsche ich angenehme Lektüre und noch viele glückliche Traction-Stunden !

Zürich, im Juli 1981

Dieter Ackerknecht

*(Dieter Ackerknecht; Alfred Aegerter; Fritz Anliker, Info-Chef; Werner Bill; Max Caironi; Daniel Eberli, Wettbewerbe & Preise; Armin Frick, Chef Treffen; Maya Goltzsche; Flemming Gubler; Guido Hobi; Peter Jezler; Ernst Jordi; Peter Koller; James Liebman; Agi Moser; Adrian Pretto, Einschreibung & Kasse; Robert Rogenmoser; Christian Schelbli; Albert Schorta, Pokale; Hans Ryf; Käthi Schweizer; Anita & Kuno Soppelsa; Kurt Satter usw.)

CTAC 1981: 20. Sept. Region 1, mit GV

- 8.- 9.Aug. Autoretro 57, Boulay 81, France (Lothringen)
- 13.Aug: Concours d'élégance, Velden, Wörthersee
- 12.-16.Aug. VIP Veteranen.Weekend, Velden
- 13.-16. Aug. Randonnée Alpine Citroén. 9 Pässe Fahrt, Distanz 900 km. Technische Intaktheit des Traction, Kupplung, Bremsen, Kühlsystem etc, wird vorausgesetzt. Info: Philippe Mignot, Club Citroén Suisse 34-57, C.p. 230, 1001 Lausanne.
- 22.-23.Aug. Jahrestreffen, Club INTRACTION, Sinsheim/Heidelberg
- 6. Sept. Treffen Freunde Nostalgischer Autos. Ort noch unbekannt.
- 4.-6. Sept. 5. ICCCR (Internat. Citroén Car Club Rallye), Breda, Holland. Info: 5e ICCCR-Comité, Postbus 1043, 2240 BA Wassenaar, Holland.
- 18.-20. Sept. 1X. Int. Poznaner Rallye der Veteranenwagen, Poznań. Info: Automobilkklub Wielkopolski, ul. Mielzyhskiego 16, 61-725 Poznań, Polen.
- 12.-27.Sept. "Filpa Rallye", Athen-Delphi
- 10. Okt. Assemblée d'automne, Club 34/57. Info: CCS 34-57, C.p. 230, 1001 Lausanne.

Freunde historischer Automobile Bad Kreuznach e.V.

Erlauben Sie, daß wir Ihnen heute von einer Veranstaltung für Veteranen-Automobile berichten, die wir für etwa September 1982 planen. Es handelt sich um eine Rallye, die über ca. 2500 km durch 7 europäische Länder führt. Die Dauer der Veranstaltung beträgt 1 Woche. Etappenziele sind München, Genf, Paris und Brüssel. Teilnahberechtigt sind alle Fahrzeuge, die vor 1963 gebaut sind.

Interessenten melden sich bitte bei unserer Club-Adresse für nähere Unterlagen. Leider sind uns wieder einige Anlässe zu spät mitgeteilt worden.

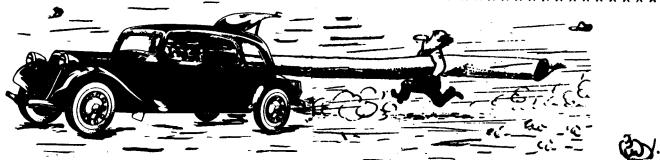
LITERATURHINWEIS : Test über Hohlraumkonservierungsmittel & Hohlraumkonservierung; doch der Rost frisst weiter?! in:"test", Stiftung Warentest, Heft 9/79, (Berlin)

neu, nahe Heidelberg täglich 10.00-18.00

AUTO+TECHNIK
D-6920 SINSHEIM · OBERE AU 2



MUSEUM
TEL. 072 61/64780



Wussten Sie schon, dass es Traction Clubs in Australien und Südafrika gibt, mit denen wir in Kontakt stehen ?

Samstag, 6. Juni

Die Invasion von Zofingen durch mehr als 130 Tractions beginnt! Wie wir um die Mittagszeit bei der Mehrzweckhalle eintreffen, sind wir schon lange nicht mehr bei den Ersten. Wir melden uns an, fassen unsere Nummer und die Unterlagen. Nun beginnt das gegenseitige Beschnuppern. Die Tractions werden begutachtet, Erfahrungen ausgetauscht. Wer schon an verschiedenen solcher Treffen teilgenommen hat, kennt das ja. Für uns "internationale Neulinge" ist die ganze Atmosphäre faszinierend. Wir schreiten die Wagenreihen ab, um zu sehen, woher sich die Teilnehmer rekrutieren. Wir zählen 6 verschiedene Nationalitätszeichen, nämlich B, D, F, GB, NL und natürlich CH. An zwei Ständen können Ersatzteile gekauft werden. Auch der Souvenirhandel blüht. Nach dem ersten Augenschein kehren wir ins Städtchen zurück, um unser reserviertes Zimmer zu beziehen. Beim anschließenden Lunch machen wir zum erstenmal die Erfahrung, dass die Zofinger freundliche und hilfsbereite Leute sind. (Die Organisatoren haben dies vermutlich schon viel früher gemerkt!)

Um zwei Uhr beginnt der kombinierte Wettbewerb. Hier zeigt sich nun, was ein echter Tractionist ist. Bei den Quizfragen müssen etwa ein Dutzend Ersatzteile erkannt werden, dies ohne sie anzufassen. Als weiteres muss genannt werden, ob es Traction-Teile sind oder sie für den Traction verwendet werden können. Scheinbar gar nicht so einfach! Beim Geschicklichkeitsfahren zeigt sich, dass mancher seinen Traction überschätzt, dies in bezug auf Höhe, Breite und Länge. Lieber zuviel Abstand, als das Hindernis touchieren. Das Slalomfahren auf Zeit mit verbundenen Augen sollte sich als schwieriger herausstellen, als es aussieht, und zwar für den Fahrer als auch den Beifahrer! Dazwischen wird von einem besonders eifrigen Team die Wagenbewertung vorgenommen (vor einem wirklich schönen Cabi: "Söllener dä au grad no dranäh:").

Die wunderschöne Altstadt von Zofingen gehört am Samstagnachmittag den Tractionisten, die - bewaffnet mit den Wettbewerbsunterlagen für das Fussgängerrallye und Schreibzeug - durch die Gassen ziehen. Diejenigen, die sich nicht selbst in die Stadt bemühten und die Antworten einfach einem Kollegen abschrieben (solche soll es gegeben haben!), haben sich um ein schönes Erlebnis gebracht. Um sechs Uhr wird der Startschuss gegeben zum Corso durch die Stadt. Für einmal hätte ich unter den Zuschauern sein wollen!

Kleines Intermezzo bei der Mehrzweckhalle: Weil der Campingplatz hoffnungslos überfüllt ist, benützen einige die frisch gemähte Wiese hinter der Halle zum Zelten. Nun werden wir gefragt, ob wir wohl Deutsch könnten. Wir können. So werden wir gebeten, Dolmetscher zu spielen zwischen den scheinbar nur Französisch sprechenden Zeltlern und dem leicht verärgerten Bauern. Wie es sich herausstellt, stört es ihn nicht so sehr, dass gezeltet wird, sondern dass es so selbstverständlich und ohne ihn zu fragen getan wird. Auch fürchtet er um seine Hühner, war doch einer der Hunde bereits auf einen kurzen Besuch im Hühnerstall. Nun, ein richtiges Wort zur rechten Zeit kann Gold wert sein.

Gegen sieben Uhr machen wir uns auf den Weg ins Hotel Römerbad, die meisten zu Fuss. Das erste Gläschen Wein wird vom CTAC ge-

stiftet und verhindert, dass wir total austrocknen. (Auch das muss einmal gesagt sein: das Wetter ist ganz einfach herrlich.) Bei dieser Gelegenheit begrüsst Herr Stadtrat Spätig die Teilnehmer des Treffens und heisst sie im Namen der Stadt Zofingen herzlich willkommen. Dann dauert es einige Zeit, bis alle ihr Essen erhalten haben. Nach dem Essen nehmen die Musiker ihre Plätze wieder ein. Ein paar von uns wagen sogar ein Tänzchen. Dazwischen werden drei kurze Filme gezeigt: Ein reizender und lustiger Puppentrickfilm mit Traction-Modell und ein 2 CV Cross-Film, je gedreht von Otto Schaufelberger sowie der berühmte Film "La croissiere jaune" von Citroën. Bald zeigt sich, dass viele von der langen Anreise müde sind, denn der Saal leert sich plötzlich. Nach gut schweizerischer Manier wird denn auch sofort mit dem Aufräumen begonnen, die Papiertischtücher werden entfernt. In dieser "gemütlichen" Umgebung hält es der harte Kern trotzdem noch bis nach Mitternacht aus.

Sonntag, 7. Juni

Um halb neun starten wir pulkweise Richtung Luzern zum Besuch des Verkehrshauses. Dieses hier beschreiben zu wollen, hiesse Eulen nach Athen tragen. Allerdings präsentiert es sich heute ein bisschen verändert. Denn wir dürfen unsere Tractions direkt vor dem Eingang parkieren. Dort werden sie denn auch gebührend bewundert.

Die schönsten Tractions (von jedem Modell einer) erhalten sogar einen Ehrenplatz innerhalb des Verkehrshauses. Die Rückfahrt nach Zofingen gestaltet sich fast zu einer Verfolgungsjagd. Unser Vorfahrer kennt sich offensichtlich in der Umgebung von Luzern aus, was sich in einer recht rassigen Fahrweise bemerkbar macht. Jedenfalls kommen wir uns nun fast wie die legendären Gangster vor, wie wir da um die Kurven pfeifen und dem ersten Wagen zu folgen versuchen. Wenigstens kommen wir so noch früh genug zum Concours d'élégance. Dies ist nun allerdings eine Show für sich und bereitet nicht nur uns Tractionisten sondern auch den anwesenden Zofingern viel Vergnügen. An Einfallsreichtum und guten Schauspielern fehlt es wahrlich nicht!

Zur Preisverteilung treffen wir uns wieder im Römerhof. Eine nette Geste kommt von "Les Chevronnés de la Traction bourguignonne": je ein Vertreter der anwesenden Clubs erhält eine Flasche Burgunder. Der gut dotierte Gabentisch und die originellen Pokale erfreuen viele. Nach dem Essen leert sich auch heute der Saal schnell wieder. Viele der ausländischen Teilnehmer denken wohl schon an die morgige Heimfahrt. (Tatsächlich haben die ersten auch schon um 5 Uhr mit dem Abbruch ihrer Zelte begonnen, wie mir später berichtet wird.) Wir dislozieren in den Pub in der Altstadt. Aber auch dort werden wir um Mitternacht gebeten, das Lokal zu verlassen. Zofingens Nacht- leben findet nicht statt.

Montag, 8. Juni

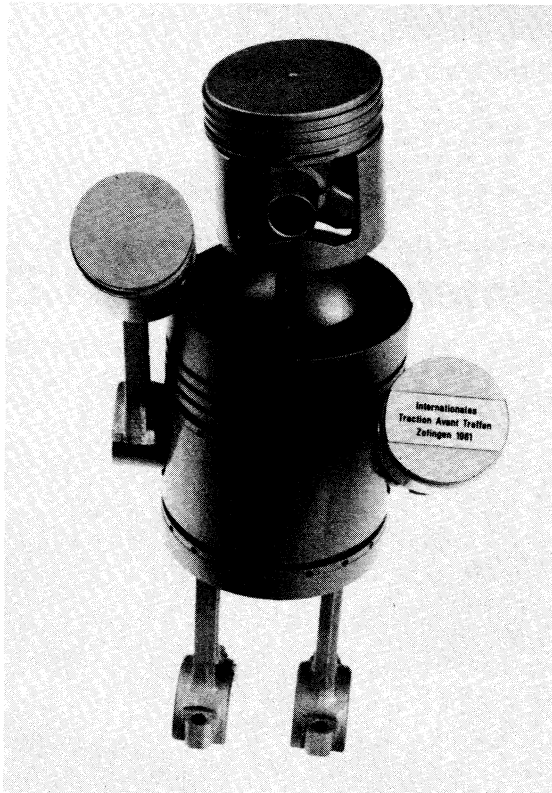
Heute werden wir geweckt durch Türenscletzen. Jemand hat ein neues Spielchen erfunden: wieviele Türen hat ein Citroën. Man kann dieses Spielchen natürlich auch zu zweit oder zu dritt spielen, vorzugsweise am Morgen früh in einer engen Gasse (dies wegen der Akustik). Noch etwa 30 Fahrzeuge formen sich zum Ausflug auf die Wartburg. Da die Route ausgezeichnet gewählt ist und der Vorfahrer seine Sache prima macht, bleiben alle Fahrzeuge auf der ganzen Strecke zu-

sammen. Ein schönes Bild! Wir fallen aber auch auf. Bei Rösti und Bratwurst sitzen wir ein letztes Mal beisammen, sprechen von diesem Treffen bereits in der Vergangenheitsform und reden auch schon wieder von Alltäglichem.

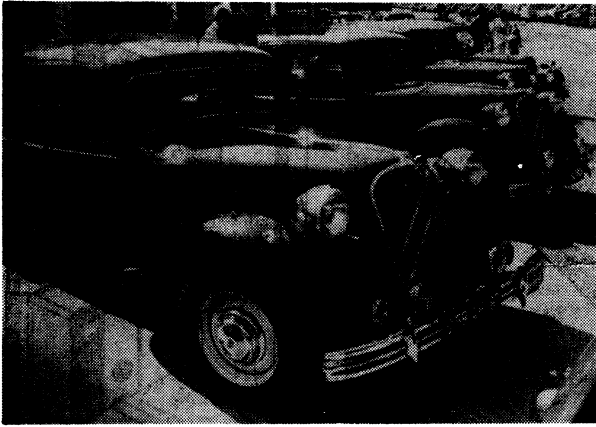
Zum Schluss möchte ich den Organisatoren dieses Treffens ein Kränzchen winden. Hat jemand bemerkt, dass das ganze Programm praktisch ohne Verspätung abgewickelt wurde, dass eine "Schlechtwetterlösung" vorlag, dass der Weg zur Mehrzweckhalle ausgezeichnet markiert war, dass ganz einfach der ganze Anlass durchorganisiert war? Dafür gebührt allen, die mitgeholfen haben, ein herzliches "danke schön"!

tdc

(Herzlichen Dank der Berichterstatteerin, die Red.)



Einer der Pokale von Albert Schorta's Schöpfungen



Stelldichein von alten Citroën beim Verkehrshaus

me. Alte Citroën «Traction Avant» waren am Pfingstsonntag gleich reihenweise rund um das Verkehrshaus in Luzern zu bewundern. Gegen 150 dieser Fahrzeuge hatten sich zu einem «Internationalen Traction Avant Treffen» in Zo-

fingen eingefunden und fuhren auch nach Luzern. Die Teilnehmer waren aus ganz Europa und sogar aus Uebersee gekommen, was beweist, dass diese Fahrzeuge nicht nur zum Anschauen, sondern auch zum Fahren sind (Bild: Martin Eberli)

**Traction-Avant:
Auf nach Zofingen!**

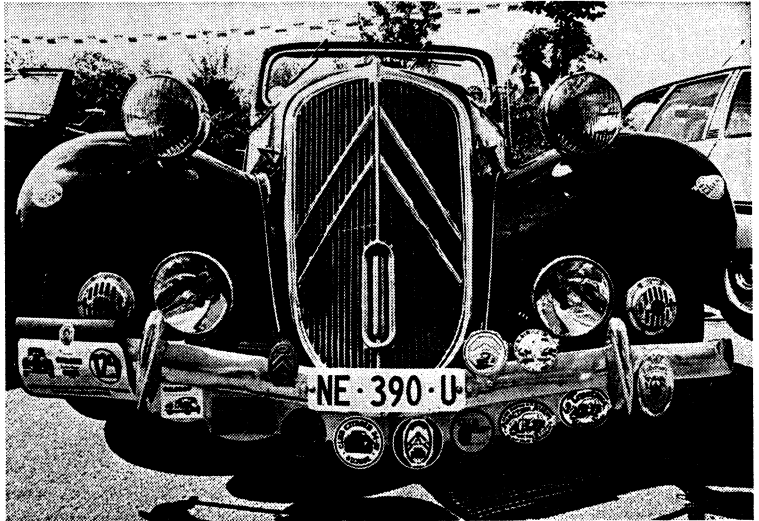
ke. Das Mekka der Liebhaber der ehemaligen Citroën-Traction-Avant-Modelle ist Zofingen, wo über Pfingsten das traditionelle Treffen stattfindet. Bis Ende Mai hatten sich über 100 Fans aus dem In- und Ausland mit ihren Oldtimern zu diesem Anlass angemeldet, der alle zwei Jahre stattfindet. Die Teilnehmer treffen sich am Samstagmorgen bei der Mehrzweckhalle, führen einen Geschicklichkeitswettbewerb durch, ziehen am Abend im Corso durch die Stadt und begeben sich am Sonntag zum Verkehrsmuseum Luzern, ehe man sich am Montagnachmittag wieder trennt.

aus: Solothurner Zeitung
Nr. 129
Freitag, 5. Juni 1981

Aargauer Tagblatt

Donnerstag, 11. Juni 1981 AT

Wynental/Suhrental/Zofingen



«Traction avant»-Liebhaber trafen sich in Zofingen

Ueber hundert Citroën-«Traction avant»-Fahrer und -Liebhaber trafen sich in Zofingen. Für die Autofans aus ganz Westeuropa war ein Programm zusammengestellt worden, das neben Wettbewerben und einem Umzug auch einen Besuch des Verkehrshauses in Luzern und gesellschaftliche Anlässe beinhaltete. Unser Bild: Das berühmte «Traction avant»-Gesicht. (R. S.)



Von links nach rechts: Die «Schnauze», die in die Automobilgeschichte enging. – Der Traction-Avant-Corso durch die Altstadt. – Die bekannten Hecks des «kleinen» und des «grossen Citroëns».

(Fotos Schöni)

Internationales Traction-Avant-Treffen in Zofingen

R.S. Über die Pfingsttage fand in Zofingen ein in der deutschen Schweiz bisher eher unbekannter Anlass statt, das alle zwei Jahre wiederkehrende Treffen von Besitzern mit relativ alten Citroën-Automobilen einer Stilrichtung. Diese Stilrichtung spiegelt sich in der Bezeichnung «Traction Avant» wieder, welche für die berühmten Citroën-Modelle mit Vorderradantrieb gilt, die in den Jahren 1934 bis 1957 hergestellt wurden. Damals waren sie aus dem Strassenbild nicht weggedenken.

Heute müssen sich die wenigen Besitzer solcher Raritätsfahrzeuge zusammenschliessen. Sie umfassen in der Schweiz zurzeit 160 Mitglieder, die sich wie erwähnt, alle zwei Jahre mit ihren ausländischen Freunden treffen. Solche Anlässe haben bis jetzt nur in Yverdon, Orbe und Sierre stattgefunden. Dieses Jahr haben sich mehr als hundert «Tractions» aus Frankreich, Deutschland, Holland, Belgien, England und der Schweiz angemeldet und sind mit ihren extravaganten Fahrzeugen auch erschienen.

Ein reichhaltiges Programm wurde da während der drei Tage geboten. Auf den Sammel- und Aufstellplätzen bei der Mehrzweckhalle fanden kombinierte Wettbewerbe statt, die aus Geschicklichkeitsfahren, Quizfragen, Fussgängerrallys usw. bestanden.

Am Samstag wurde ein Corso durch die Stadt veranstaltet, welcher die Herzen der Citroën-Fans höherschlagen liess. Der Sonntag wurde mit einer Fahrt zum Verkehrshaus nach Luzern und einem Concour d'élégance in Zo-

zofingen sowie mit dem Abschluss der Wagenbewertung und der Preisverteilung im Hotel Römerbad ausgefüllt.

Am Montag fand das Treffen mit einem Ausklang-Ausflug mit Imbiss sein Ende. Nach allen Richtungen verliessen die Citroën-Modelle Zofingen wieder und mancher Strassenbenützer wird sich gefragt haben, ob wohl eine neue Alt-Citroën-Aera eingetroffen sei. Mit dem Wegfahren dieser Tractions hat auch ein Hauch Romantik Zofingen verlassen, denn 1934 begann die Herstellung des frontangetriebenen 7 CV, der in zahlreichen Versionen bis 1957 mit vier, sechs und acht Zylindern

gebaut wurde. Nach 23jähriger Herstellung hörte die «Traction-Avant»-Montage auf. Die Zuneigung vieler Liebhaber dieser Modelle ist jedoch geblieben. Sie gründeten den Traction-Avant-Club, der dafür besorgt sein wird, dass die hübschen Citroën-Modelle nicht «verlorengehen».



INTERNATIONALES CITROEN TRACTION AVANT TREFFEN - 6.7.8.JUNI 1981 - ZOFINGEN

STATISTIK und RESULTATE

Inländische Clubs

Citroën Traction Avant Club 35 Wagen CTAC
Citroën Club Suisse 34 - 57 8 Wagen CCS 34-57

Bis vor Treffen angemeldet:

100 Fahrzeuge mit Fahrer
114 Mitfahrer ≥ 16 Jahren
19 Mitfahrer < 16 Jahren

Ausländische Clubs

Traction Universelle Rhône/Alpes 13 Wagen TU RA F
Traction Avant Nederland 12 Wagen TAN NL
Club Belge des Ansiennes Citroëns 11 Wagen CBAC B
Club de la Traction Bourguignonne 9 Wagen CTB F
Citroën Veteranen Club Deutschland 7 Wagen CVC D
Traction Universelle Paris 3 Wagen TU Par F
Traction Universelle verschiedene Regionen 5 Wagen TU(=CTU) F
Traction Owners Club 2 Wagen TOC GB
Club unbekannt (14 aus F) 21

Unangemeldet am Treffen erschienen:

26 Fahrzeuge mit Fahrer
19 Mitfahrer ≥ 16 Jahren
4 Mitfahrer < 16 Jahren

total 126 Wagen

Anwesend am Samstag Abend im
Römerbad (Nachtesen):

226 Erwachsene
17 Kinder

- Ältester Traction: Citroën Traction 7 C Mod. 34 des
Sarraillé André CTB aus 21000 Dijon

- Ältester Teilnehmer: Meyer Wilhelm, 70-jährig, CTAC
aus 4511 Hubersdorf

- Weitest hergereist: Cotterell Peter, 52-jährig, TOC, aus
Norfolk, GB, mehr als 1300 km gefahren.

- Grösster Pechvogel: Desponds Christian, 34-57 CCS
aus 1510 Moudon, Kupplung ausgefallen
(11 B Famil. 52)

Resultate der Wettbewerbe ↓

Kombinierter Wettbewerb

Rang	Nr.	Name	Vorname	Wagen	Club	Punkte
1	139	Langchambon	Bernard	11BL	(F)	66
2	138	Vandebroek	Valère	11BL Cabi	CBAC	62
3	87	Crucifix	George	11BL Cabi	CBAC	59
4	133	Sollberger	Heinz	11B	CTAC	55
4	68	Kruse	Dieter	11B	CVC	55
6	49	Richard	René	11B	CTAC	50
7	129	Mauron	René	11B Lang.	34-57	49
8	35	Deller	Jürg	11BL	CTAC	48
8	28	Günter	John P.	15/6	CTAC	48
8	124	Danis	Claude	11BL	CBAC	48
8	50	Strausak	Theo	11B	CTAC	48
12	85	de la Brière	Hervé	15/6	CBAC	45
13	83	Brexet	René	11B	CBAC	44
13	32	Hofstetter	Walter	11BL	CTAC	44
15	75	Schlapfer	Peter	15/6 Fam.	(CH)	43
15	51	Oberholzer	Roland	11B	CTAC	43
17	137	Martens	Jürgen	11BL	(D)	41
17	61	Tricot	Michel	11B	CBAC	41
19	144	Lefevre	Dominique	11BL	(F)	40
20	67	Flückiger	Christophe	11BL	CTAC	38 1/2
21	141	Plomb	Patrick	11BL	(F)	38
22	46	Rupalla	Michael	11BL	CVC	37
22	20	Rothlisberger	Walter	11B	TU Par	37
24	41	Cotterell	Peter	11BL	TOC	36
24	86	Hoekman	Maurice	11BL	CBAC	36
26	36	Loviat	Michael	11BL	TU Par	33
26	45	Woodtli	Hanspeter	11B	CTAC	33
26	76	de Lamotte	Bertrand	11BL	(F)	33
26	136	Kuhn	Lutwin	11B	CVC	33
30	37	Tardy	Eric	11BL	34-57	32
31	74	Plüss	Willy	11BL	(CH)	27 1/2
32	84	De Keyser	Leopold	11B	CBAC	26
33	79	Graber	Pierre	15H	34-57	25
33	82	Bouvard	Michel	11BL	TU Par	25

Ausser Konkurrenz
72 Desponds Christian 11B Fam. 34-57 Abbruch wegen
Kupplungsschaden
(2) 81 Schäfer Klaus CX Break CVC 65
(4) 146 Michon Nico DS 23 TAN 61

Bewertung der Wagen

Baujahre 1934 - 1939

7,11 AL,11 BL

1. Rang Nr. 120	7 C	658 P.	Saraillé	André	CTB	F
2. Rang Nr. 89	7 C	650 P.	Lebourque	Jean-Paul	CTU	F
3. Rang Nr. 112	7 C	600 P.	Juan Oppenrag	Johannes	TAN	NL

Baujahre 1934 - 1939

Cabrio, spez. Carrosserien

1. Rang Nr. 87	7 C	657 P.	Gruzifix	Georges	CBAC	B
1. Rang Nr. 31	Rosengart	692 P.	Ryf	Hans	CTAC	CH

Baujahre 1940 - 1957

11 B,11 F,11 C

1. Rang Nr. 133	11 B	646 P.	Sollberger	Heinz	CTAC	CH
2. Rang Nr. 50	11 B	642 P.	Stransak	Theo	CTAC	CH
3. Rang Nr. 98	11 Fam.	619 P.	Hannus	Bernhard	TURA	F
4. Rang Nr. 130	11 B	617 P.	Pistolesi	Martin	Côte d'azur	
5. Rang Nr. 45	11 B	611 P.	Woodli	Hans-Peter	CTAC	CH
6. Rang Nr. 84	11 B	589 P.	De Keyser	Leopold	CBAC	B
7. Rang Nr. 69	11 B	574 P.	Jezler	Hans	CTAC	CH
8. Rang Nr. 68	11 B	523 P.	Krüse	Dieter	CVC	D
9. Rang Nr. 88	11 B	516 P.	Cratillon	Patrick	TU	F
10. Rang Nr. 49	11 B	355 P.	Richard	René	CTAC	CH

Baujahre 1940 - 1957

11 BL

1. Rang Nr. 51	11 BL	638 P.	Oberholzer	Roland	CTAC	CH
2. Rang Nr. 30	11 BL	635 P.	Ryf	Margrit	CTAC	CH
3. Rang Nr. 108	11 BL	632 P.	Berends	Frank	TAN	NL
4. Rang Nr. 67	11 BL	630 P.	Flückiger	Christoph	CTAC	CH
5. Rang Nr. 92	11 BL	628 P.	Schrama	Gérard	TURA	F
6. Rang Nr. 35	11 BL	626 P.	Deller	Jürg	CTAC	CH
7. Rang Nr. 74	11 BL	622 P.	Plüss	Willi	-----	CH
8. Rang Nr. 109	11 BL	599 P.	v.Dussel	Clemence	TAN	NL
9. Rang Nr. 64	11 BL	581 P.	Cueni	Dieter	-----	CH
10. Rang Nr. 37	11 BL	575 P.	Tardy	Eric	34-57	CH
11. Rang Nr. 103	11 BL	546 P.	Heussi	Christian	CTAC	CH
12. Rang Nr. 36	11 BL	545 P.	Loriat	Michael	TU	F
13. Rang Nr. 41	11 BL	484 P.	Cotterell	Peter	TOC	GB
14. Rang Nr. 82	11 BL	415 P.	Bouvard	Michél	TU	F
15. Rang Nr. 76	11 BL	412 P.	de Lamotte	Berviel	-----	F

Baujahre 1940 - 1957

15 six

1. Rang Nr. 28	15 six	650 P.	Günter	John P.	CTAC	CH
2. Rang Nr. 79	15 six	643 P.	Graber	Herre	34-57	CH
3. Rang Nr. 96	15 six	638 P.	Réynaud	François	TURA	F
4. Rang Nr. 70	15 six	637 P.	A.R.Regis	Jean-Rich.	34-57	CH
5. Rang Nr. 52	15 six	635 P.	Richter	Frank	CVC	D
6. Rang Nr. 75	15 six	611 P.	Schläpfer	Peter	-----	CH
7. Rang Nr. 97	15 six	606 P.	Jacquard	Jean-Paul	TURA	F
8. Rang Nr. 134	15 six	599 P.	Ohlmann	Marcel	CTU	F
9. Rang Nr. 107	15 six	598 P.	Bolland	Heiko	TAN	NL
10. Rang Nr. 105	15 six	590 P.	Eckelboom	Eric	TAN	NL

Verschiedene Wagen waren nicht auffindbar. (z.Zt. der Bewertung)

Die Wagen des Organisationskomitees wurden nicht prämiert

Concours d'élégance

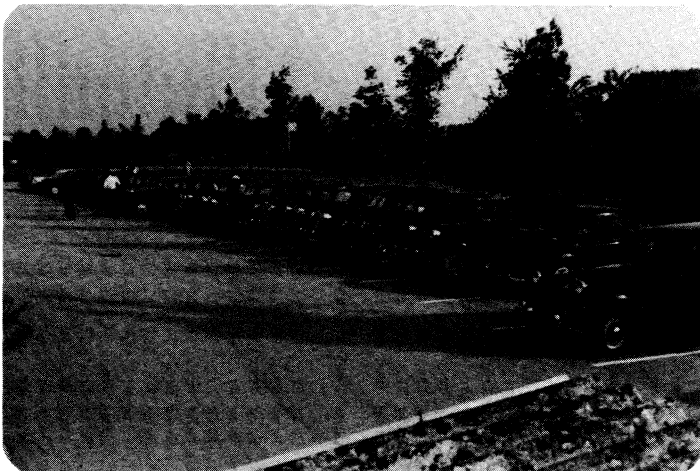
Kategorie I, Vorkriegsmodelle

1. Rang Nr. 89	7 C	567 Punkte	Lebourque, Jean Paul	CTU
2. Rang Nr. 138	11 BLC	352 Punkte	Vanderbroek, Valère	CBAC

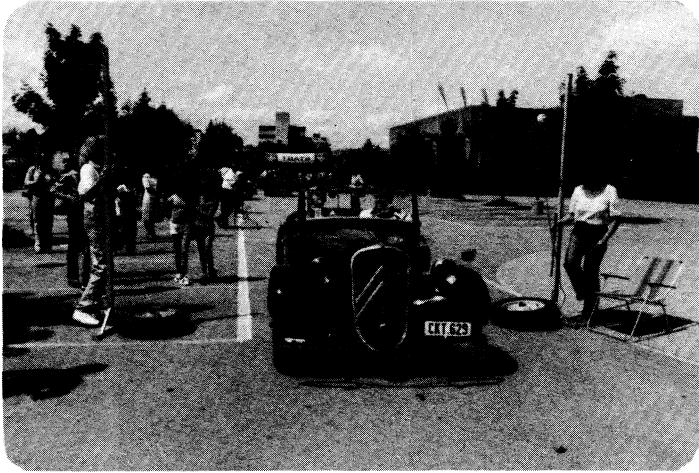
Kategorie II, Nachkriegsmodelle

1. Rang Nr. 72	11 BL	609 P.	Despods, Christian; CCS	34-57
2. Rang Nr. 98	11 Fam	578 P.	Hannus, Bernard;	TURA
3. Rang Nr. 35	11 BL	553 P.	Deller, Jürg;	CTAC
4. " " 79	15 H	532 P.	Graber, Pierre	34-57
5. " " 50	11 B	516 P.	Strausak, Theo	CTAC
6. " " 96	15	515 P.	Reynaud, François	TURA
7. " " 90	15	512 P.	Thomasson, Bernard	TURA
7. " " 152	11 Fam	512 P.	Orset-Blanc, Philippe	TURA
8. " " 37	11 BL	497 P.	Tardi, Eric	34-57
9. " " 158	11 B	487 P.	Genevois, G.	CTUG
10. " " 134	15	475 P.	Ohlmann, Marcel	CTU
11. " " 28	15	451 P.	Günter, John P.	CTAC
12. " " 20	11 B	444 P.	Rötliberger, Walter	TU Par
13. " " 157	11 Fam	418 P.	Van Lin, Jos.	TAN
14. " " 153	11 BL	402 P.	Pallatier, Patric	(F)
15. " " 107	15	387 P.	Bolland, Heiko	TAN
16. " " 105	15 Fam	335 P.	Eckelboom, Eric	TAN
17. " " 67	11 BL	301 P.	Flückiger, Christoph	CTAC

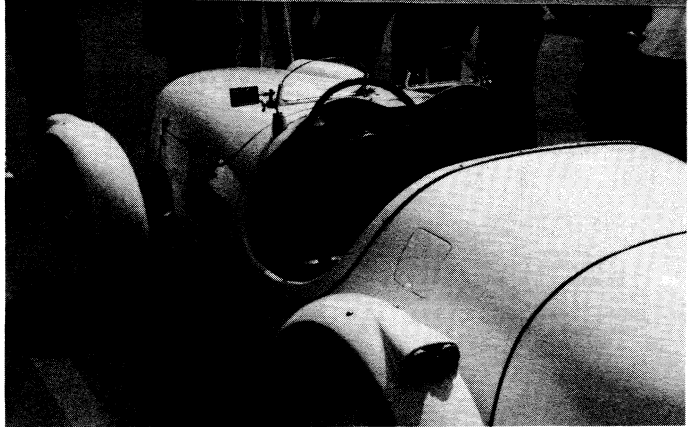
(Angemeldet waren 39 für diesen Wettbewerb, teilgenommen haben schliesslich 19 ! Wieso wohl ?)



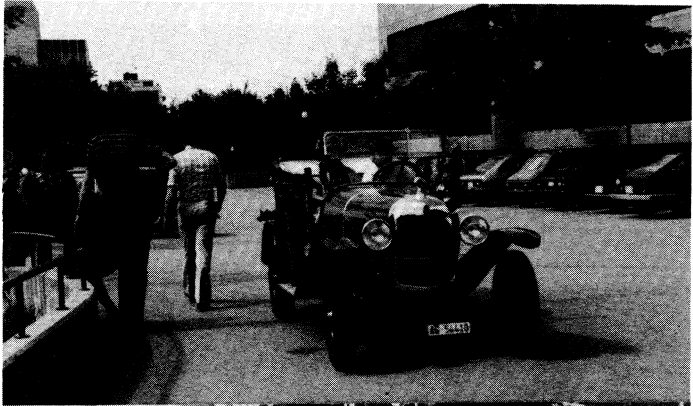
Ankunft
Aufstellen
der Wagen



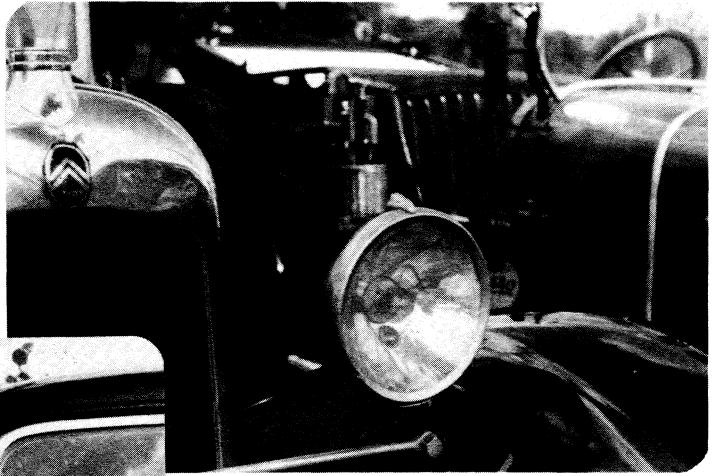
Kombinierter Wettbewerb , Geschicklichkeitsfahren



seltene Vögel

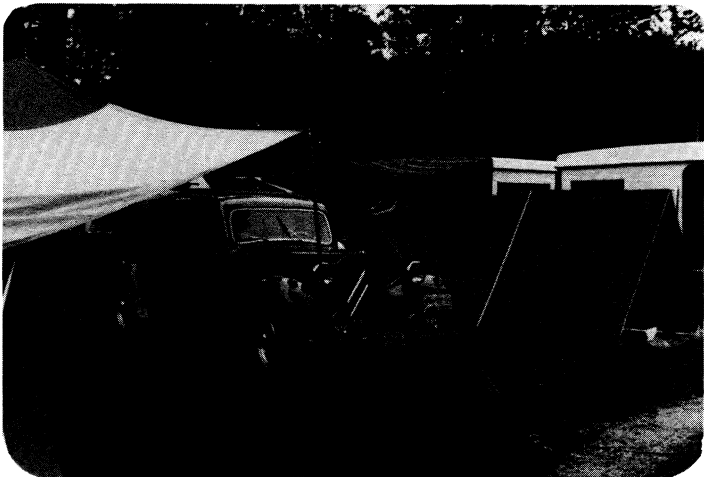
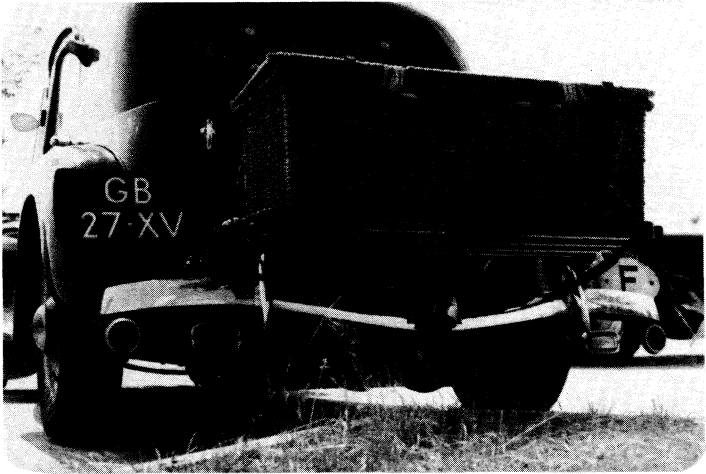


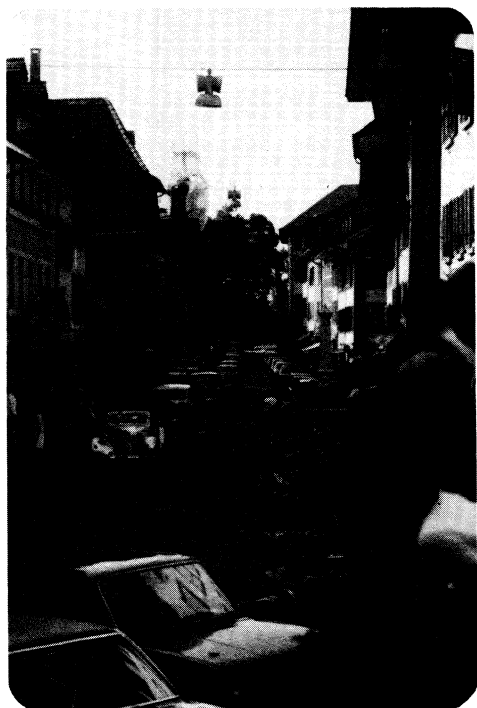
Zaungäste



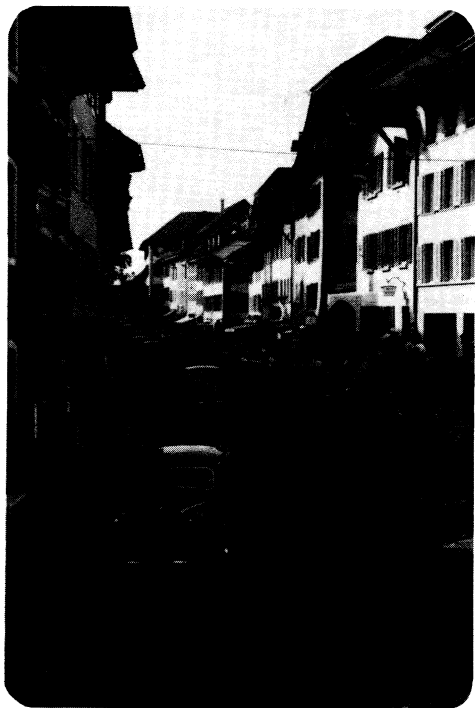
Ausschnitte





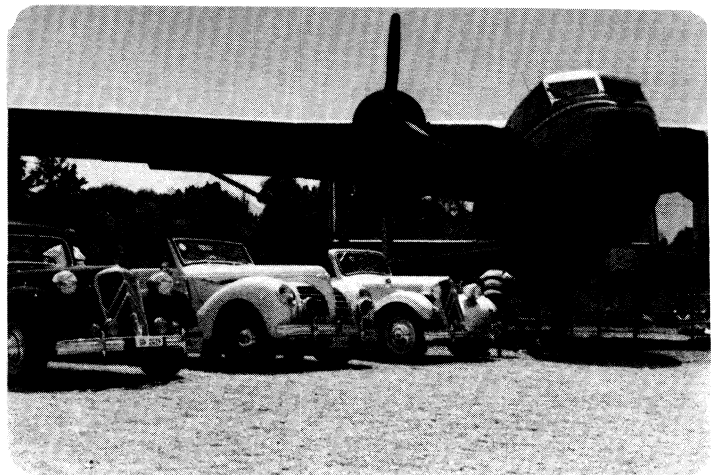


Corso durch
die Altstadt von Zofingen

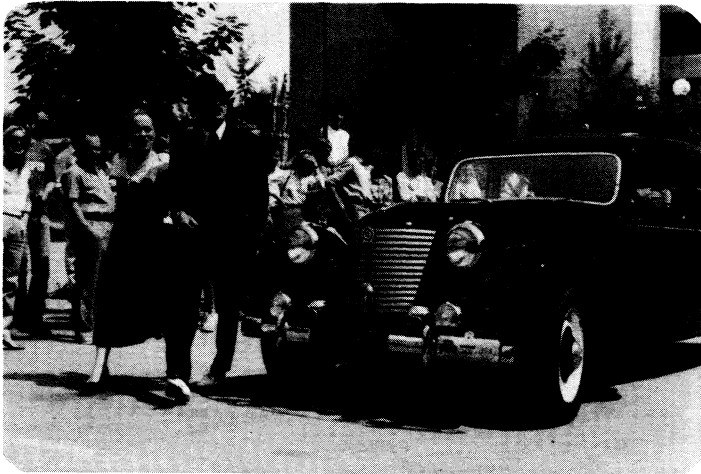


Fahrt nach Luzern

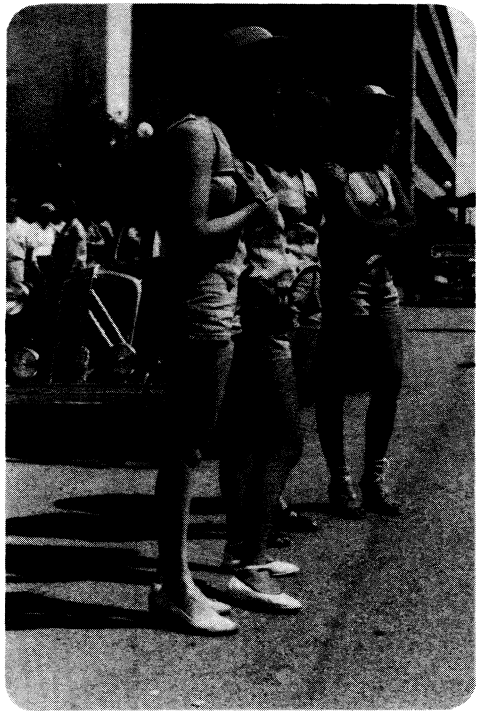




Besuch im
Verkehrshaus Luzern



Concours
d'élégance



Fotos: Ernst Jordi, Daniel Eberli, D.Ack.

LESERBRIEFE

Werte Tractionpilotinnen und-piloten

Aus meiner Sicht war das erste internationale Tractiontreffen in Zofingen ein voller Erfolg. Wie ich von einigen Teilnehmern erfahren habe waren alle sehr zufrieden mit der guten Organisation, denn besser lässt sich ein so grosses Treffen nicht organisieren. Man konnte mitmachen wo es einem Spass machte, die Preise waren normal, die Information war gut und das Wetter spielte mit. Was willst du noch mehr? Wenn es etwas zu kritisieren gab, sind dieses nur Kleinigkeiten, den alles Gute und Schöne überwog.

Das tolle Tractionfest haben wir allen folgenden zu verdanken, die für dieses Treffen viele Stunden geopfert haben. So bleibt mir nur noch im Namen aller Teilnehmenden ein aufrichtig herzliches Dankeschön an die Verantwortlichen der guten Organisation und allen flotten Helferinnen und Helfer.

OSch

Hans Peter Trefalt
Importation Accessoires Camping + Auto
Tél. 021 / 51 26 21
Téléx 451 101
CCP 18-9185

CH 1813 St-Saphorin, Suisse

CTAC
Citroen Traction Avant Club
Postfach 304

8053 Zürich

15. Juni 1981

Liebe Freunde und angefressene Tractionisten,

nur schnell ein paar Zeilen um Euch zum vergangenen Treffen in Zofingen zu gratulieren. Gleichzeitig möchte ich mich auch im Namen meiner Frau für die gelungene Organisation bedanken. Ich war seinerzeit direkt betroffen mit der Concentration Citroen in Orbe und wir waren auch schon an einem ICCCR in England, somit sind uns die nötigen Umtriebe und Probleme bestens bekannt. Man kann aber, so glauben wir sagen, dass bei Euch schon der erste Versuch ein solches Treffen zu organisieren gelungen ist, und dies verdient den Dank der Teilnehmer an alle die, die hinter den Kulissen gewirkt haben.

Wir hoffen, dass sich die ganze Sache auch finanziell positiv auswirkt und wünschen alles Gute und "auf ein nächstes Mal"

Hans Peter + Evi Trefalt

Evi Trefalt

LISTE DER SPENDER

Oil Power AG, Postfach, 8105 Regensdorf La Suisse, Obergasse 32, 8400 Winterthur Total, Case Postale 166, 1215 Genève	3 T-Shirts Fr. 50.- 12 x 2 L Oel 12 T-Shirts 3 Schirme 5 Jacken
Citroen St. Gallen (Jezler)	1 Freiflug ZH-GE-ZH 1 Freiflug Bern-Paris für 2 Personen
Swissair, Postfach, 8058 Zürich-Flughafen Crossair, Postfach, 8058 Zürich-Flughafen	16 Fl. Autopolish 1 gesch. Kerzenständer 1 Pokal Fr. 30.- 1 Ledergurt 1 Doppelchrom-Endrohr 1 Tasche, 1 Regenschirm
Gnepf & Co, 8810 Horgen (Flemming Gubler) Arnold Eberli, Post, 8474 Dinhard, E. Mollet, Industriestr. 5, 4657 Dullikon Hr. Roth, Wanneggstr. 7, 8542 Wiesendangen Derendinger, 4500 Solothurn Resa AG, 6052 Hergiswil Avia, Postfach, 8040 Zürich	4 Taschen, Start- und Zielband 5 Bücher (Toutes les Citroen :) 100 " Die Tragödie André Citroen 10 Puzzles, 5 Sweat-Shirts, 5 Badetücher 20 Zapfenzieher, 150 Kugelschreiber
Michelin Sa, 14 Rue Marziano, 1211 Genève 24	

Die graphische Betreuung verdanken wir dem Atelier Ernst Hiestand (Sachbearb. Urs Lieber)
Dank auch für die spontanen Spenden am Treffen.

CITROËN



S u i s s e S A Genève, Bern
St. Gallen & Fritz Käch, 4805 Brittnau

swissair 

Swissair
Verkauf Deutschschweiz/Tessin
Hirschengraben 84
8001 Zürich
Telefon 01-258 33 11



MICHELIN



AG für europäischen Regionalluftverkehr
S.A. pour l'exploitation de lignes aériennes régionales européennes
S.A. per l'esercizio delle linee aeree regionali Europee
Ltd. Co. for Regional European Air Transport



AVIA

«La Suisse»

Versicherungen, Generalagentur
Klaus Keller, Obergasse 32
Winterthur - Tel. 052/224326

EMODU
Zylinderschleifwerk
Industriestr. 5
4657 Dullikon

Briner AG
Stahlhandel
8401 Winterthur
Telefon 052 28 31 21

Resa AG
Schalldämpfer- und Kühlerfabrik
Metallwarenfabrikation

OIL POWER AG
Autozubehör en gros
8156 Nassenwil

G N E P F & Co
Horgen.
Kirchstr. 18

E+U Hiestand Visuelle Gestalter vsg
8702 Zollikon ZH Chüpliweg 6

Vorbemerkung: Anzeigen bitte druckfertig liefern, sonst muss ein Zuschlag verrechnet werden!

- Unter der Rubrik "Kleininserate" können Mitglieder des CTAC und befreundete Clubs in Gegenrecht Kaufgesuche, Angebote, Tauschgesuche, Mitteilungen und diverse weitere Kleinigkeiten gratis abdrucken lassen. Es werden nur maschinengeschriebene Texte berücksichtigt. (Format A 4, evtl. A 5)
- Unter der Rubrik "Inserate" werden Anzeigen gegen einen Unkostenbeitrag von Fr.60.- pro ganze Seite abgedruckt, die gewerblichen Charakter aufweisen. Inserate können 1/1, 1/2 oder 1/3 Seite gross sein; sie kosten entsprechend ihrer Grösse Fr.60.-, Fr.30.- bzw. Fr.20.-. Für photographische Repros muss ein Zuschlag von Fr.10.- erhoben werden.

Inserate und Kleininserate sind an unsere Club-Adresse zu senden.

erhältlich : * C L U B - K L E B E R C T A C à Fr.2.- + Versand
beim CTAC

* Ansteckknöpfe "Traction Avant" ø 6cm Fr.3.- + Versand

* Universal Tassen, weiss, mit Clubblem Fr.7.50 + Versand



* T-Shirts mit Clubzeichen, versch. Grössen, Arten, (Ch. Schelbli)

Zu verkaufen: 11 b large, 1952 d'blau, Topzustand,
teilrevidiert, 15000 Fr. Tel. 01 65 40 39

MASCHINEN, AUTOMOBILE, VETERANEN-FAHRZEUGE UND -TEILE, ANTIKE MASCHINEN
A. Rohn, Rosensteinstr. 28-32 7 Stuttgart-1 (N) Tel. 0711/253030

Vermittlung zweier 11 B 2-Sitzer Cabis, M. Selter, Brandenburgerstr. 23,
D-6369 Schöneck; Tel. 06187-6198

Verloren: Erinnerungsplaqueette Int. Treffen Zof. 81; zu kaufen gesucht: Ersatz,
René Mauron, 2114 Fleurier; 038/612431

B E L G O M - A L U

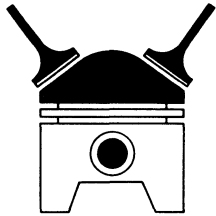
Das einzigartige aluminium-poliermittel. Bei richtiger anwendung wird ein hochglanz erzielt, der sonst nur durch galvanische behandlung möglich ist. 500 ccm nur Fr. 18.50.

B E L G O M - P O U D R E B L E U E

Ein völlig neuartiges produkt zur intensiven reinigung alter und angegriffener lacke. Auch teerreste und insekten werden vollständig entfernt. Belgom-poudre bleue ist in keiner weise mit anderen lackereinigern vergleichbar. 500 gr. nur Fr. 16.-.

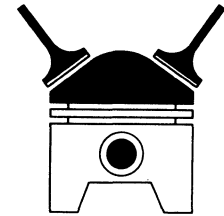
Borgmann und Meyer-Spelbrink, Sextrostr. 1, D - 3 Hannover 1,
Tel. direkt 0049/511-809/28 50 od. 80 41 41.

Zu verkaufen: Rep.handbücher u. e.t.kataloge. Spezialwerkzeuge. Neue radkappen u. schrauben. Pilotefelgen-muttern. Neue rücklichter für rädlmodell. Alle gummitteile für den Traction. Alles andere bitte anfragen. A. Frick, Kirchstr. 18, 8810 Horgen, 01/725 10 16.



ZYLINDERSCHLEIFWERK G. MÜLLER
RICHTERSWIL

Querstrasse 6
8805 Richterswil
Tel. 01 784 25 33



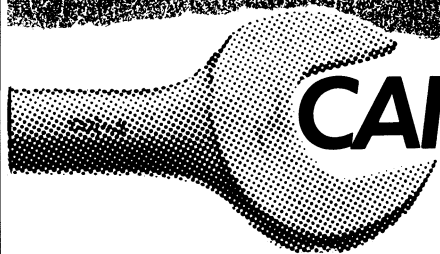
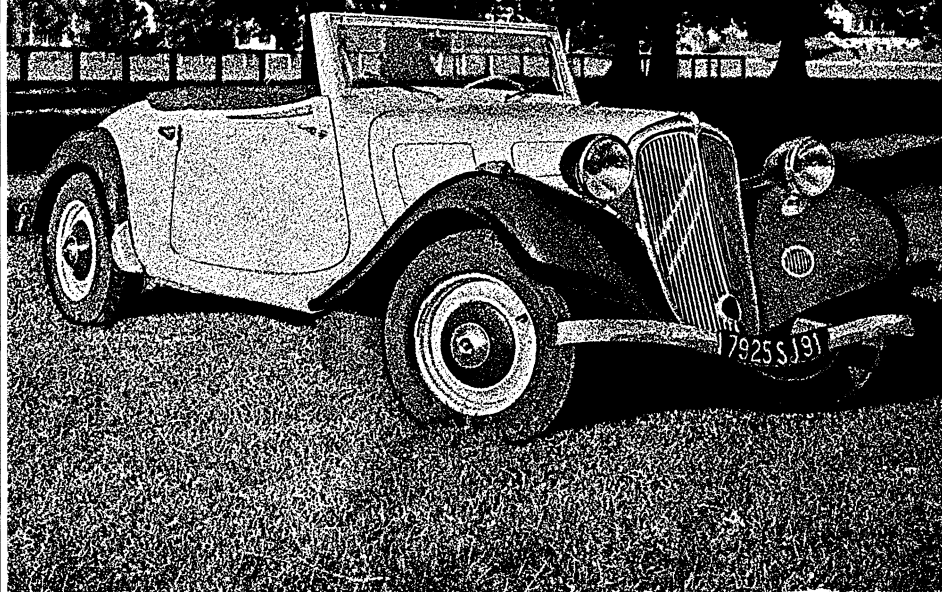
- ANFERTIGUNG NICHT MEHR ERHÄLTLICHER TEILE VON
MOTORRAD- UND AUTO-VETERANEN ALLER JAHRGÄNGE
UND FABRIKATE
- REVISIONEN VON MOTOREN UND GETRIEBEN ALLER
JAHRGÄNGE UND FABRIKATE
- KOLBENANFERTIGUNG
LAGER AUSGIESSEN UND BEARBEITEN
KURBELWELLEN SCHLEIFEN, BEARBEITEN, INSTANDSTELLEN

Rufen Sie uns an oder besuchen Sie uns. Unser Geschäft ist auch
samstags immer geöffnet von 8.30 Uhr bis 12.00 Uhr.

Mitglied im Verband Schweiz. Präzisionswerkstätten für
Verbrennungsmotoren VSPV

Service und Reparaturen für alle Citroëns

5024 KÜTTIGEN
LEHNER 5



CAIRONI AUTOWERKSTATT
HAUPTSTRASSE
5024 KÜTTIGEN
B./AARAU
064 37 20 50

Traction Avant typ "22"

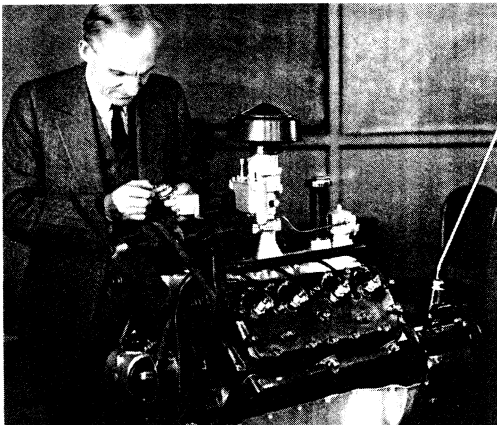
Wer kennt ihn nicht, mindestens vom hörensagen, den mysteriösen 8 zylinder Traction. 1934 waren am autosalon in Paris 3 stück ausgestellt, 1 cabriolet, 1 limousine und 1 familiale. Gerüchten zufolge waren die motorhauben abgeschlossen weil unter ihnen nur gipsatrappen gesessen haben sollen. Anhand von fotos lässt sich aber das gegenteil beweisen.

Das woher der motoren ist auch ein punkt wo sich die geister zerstritten. Am salon war gleichzeitig ein V8 motor ausgestellt. Die einen behaupten es sei ein Ford V8 motor gewesen, die anderen sagen es waren zwei zusammengesetzte 4 zyl. motorenblöcke vom ller.

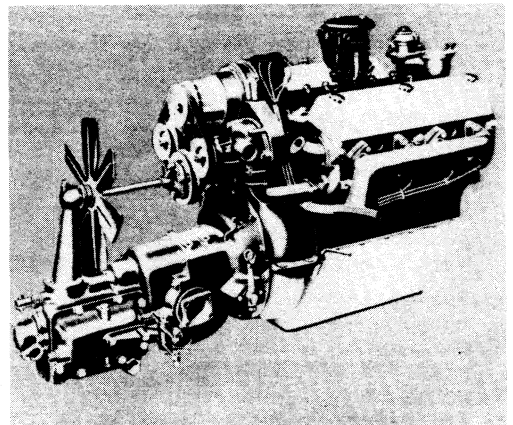
Der Ford V8 von 1933 typ 40/33 hatte ein bohrung/hub verhältniss von 77,8 x 92,25 mm, 3622 ccm inhalt, leistete 75 ps bei 3800 touren und hatte stehende ventile. Der typ 40/34 war genau gleich, leistete aber 85 ps bei 3800 touren was mit einem registervergaser erreicht wurde.

Der Citroén V8 hatte ein bohrung/hub verhältniss von 78x100 mm, 3822 ccm inhalt, leistete 100 ps und hatte hängende ventile.

Wenn man die motoren auf den fotos vergleicht ist eine gewisse ähnlichkeit nicht zu verleugnen. Beide haben sie die ansaugbrücke mit dem vergaser und die benzinpumpe zwischen den beiden zylinderköpfen. Ebenso gleicht sich die anordnung von dynamo und wasserpumpe stark. Anders angeordnet als beim Fordmotor ist beim Citroén der zündverteiler. Diese gleichheit genannter anordnung kommt daher dass beide motoren nur eine, in der mitte liegende nockenwelle haben. Das kann ein zufall sein der auf kostengründen zurück zu führen ist, eine nockenwelle kommt billiger als zwei. Wenn Citroén einfach zwei 4 zyl. ller motorblöcke zusammengebaut hätte, wie die einen behaupten, wäre auf 2 nockenwellen gekommen. Unterschiedlich ist dafür wieder das auslasssystem. Beim Fordmotor ist der auspuffkollektor, bedingt durch den sogenannten flachkopf, am motorblock angeflanscht. Beim Citroénmotor aber wie üblich am zylinderkopf.



Ford V8 motor



Citroén V8 motor

Aus diesen verschiedenen details schliesse ich das Citroën einen eigenen V8 block gegossen hat. Denn ich kann mir nicht vorstellen das durch die umfangreiche abänderung des Fordmotorblock für Citroën eine lohnende einsparung entstanden wäre, da er ja sowieso gänzlich andere zylinderköpfe aufsetzte. Ich vermute schon eher das Citroën beim bau seines V8 den von Ford als vorbild genommen hat. Es ist möglich das André Citroën sich das know-how von Henry Ford zunutze machte, liess er sich doch auch von der fliesband produktion der Fordwerke inspirieren. Ford brachte seinen V8 1932 auf den markt und feierte 1934 bereits den millionsten V8 motor.

Zum thema V8 gibt es auch bei leuten von Citroën unterschiedliche aussagen. Z.b. sagt Pierre Terrason, Citroëntestfahrer in den dreissigerjahren, er habe den V8 motor auf dem prüfstand laufen gesehen. Jean Daninos, entwerfer des Traction cabriolet, behauptet jedoch das ganze V8 projekt sei ein bluff gewesen. Man habe lediglich bei einigen 11 normale carrosserien die frontpartie verändert, andere motorhaube, kotflügel, grill etc. Daran ist insofern etwas wahres dran als das bei allen Tractions, 11 normale, 15 six und 22, von der frontscheibe an nach hinten beinahe alles genau gleich ist.

So geht es mit ungeretheiten frisch fröhlich weiter. Gemäss M. Prud'homme, 1934 chef von der entwicklungsabt. bei Citroën, wurden 12 stück 22er carrosserien, incl. den 3 stk. die am salon waren, gebaut. Eines tages sei jedoch von der direktion der befehl gekommen dass ausnahmslos alle 22er carrosserien in ller modelle umzubauen seien.

Die drei 22er vom Pariser salon wurden 1935 auch am salon von Brüssel ausgestellt. Am dritten ausstellungstag machte ein verkäufer mit einem kunden mit dem 22er familiale eine probefahrt. Auf der strecke von Petit-Clamart kam es auf der brücke von Bièvres zu einem schwerem unfall den keiner von den dreien überlebte. Der verkäufer und sein kunde waren tod und der 22er ireparabel beschädigt und wanderte auf den schrott. Der bürgermeister von Petit-Clamart untersagte daraufhin sämtliche demonstrationsfahrten auf seinem gemeindegebiet. Dies betraf natürlich nicht nur Citroën. Auf diesen unfall hin beschloss Citroën das 22er projekt fallenzulassen, und dann bekam M. Prud'homme wahrscheinlich den umbau befehl.

Die 2 übrigen salon fahrzeuge hat das offensichtlicht aber nicht betroffen, denn: Die 22er limousine soll in den besitz eines arztes in der östlichen region gekommen sein. Dieser habe den wagen eines tages an den stamm einer platane geklebt was ihm nicht gut bekam. Man habe dann die frontpartie mit den teilen vom 11 normale wieder instandgesetzt.

Das 22er cabriolet soll sich bei einem sammler in den USA befinden. Den weg dorthin habe es über einen offizier aus General Patton's armee gefunden. Dieser habe den wagen während dem krieg auf dem lande entdeckt. Wie der wohl dorthin gekommen ist? Nun, leider weilt besagter offizier nicht mehr unter den lebenden.

Was jetzt ziemlich unklar ist: Hat M. Prud'homme wirklich alle 22er, oder nur die die er noch in der entwicklungsateliers hatte wieder in ller umgebaut? Abzüglich die drei salon fahrzeuge wären es also noch 9 gewesen. Hat er noch einen "verschwinden" lassen? Nach M. Louis, ehemaliger hoher funktionär bei Citroën, war nach dem krieg im kellergeschoss noch eine motorlose 22er carrosserie, s. zeitung 2/80 cabriolet traction avant 15/6.

Was den unfall auf der brücke von Bièvre, sowie den des arztes betrifft, finde ich sie nicht verwunderlich. Denn bereits dem typ 7 A

verurteilt man seine fürchterliche vorderachse. Nach der aussage eines mir bekannten französischen tractionnisten habe die vorderachse vom 7 A die unwahrscheinliche fähigkeit gehabt den wagen nur an einer stelle geradeaus fahren zulassen - in der kurve. Die ursprüngliche lenkung, keine zahnstange wie wir sie heute kennen, mit dem Gemmergetriebe auf der vorderachse und über drei schubstangen auf die räder wirkend war ein richtiges geschlotter und stellte sich in der kurve nicht selber zurück, behielt aber auf der geraden auch keinen geradeauslauf inne. Das ganze dann erst noch beim 22er der ein wesentlich höheres gewicht auf die waage brachte. Es ist überhaupt fragwürdig ob der 22 technisch überhaupt hätte bestehen können. Bereits beim typ 7 A gab es schwere probleme mit den antriebswellen, dem differenzial und der vorderachse. Die ersteren zwei zerbrachen dauernd und letzteres schlotterte vor sich hin. Ich frage mich wie das beim 22er alles zusammenhalten sollte, hatte der doch 100 ps leistung gegenüber den bescheidenen 35 ps vom 7 und eine wesentlich grössere vorderachsbelastung.

Nun, André Citroén schreckte das offensichtlich nicht ab. Er gab ca. 5 publikationen über den 22 heraus. In einer davon stand zu lesen:

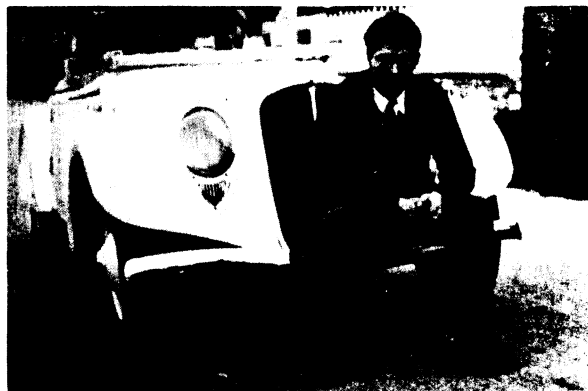
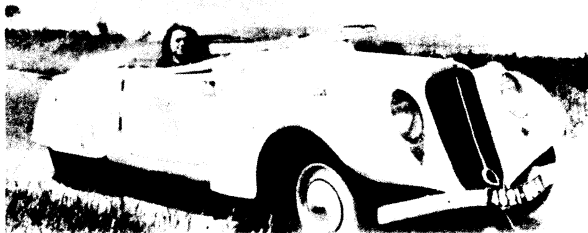
Der 22 Citroén mit vorderradantrieb und chassislosser carrosserie (ganzzahl monocoque) ist das perfektteste produkt von der schönsten fabrik von Europa. Geschaffen für die elite, sind wir gewillt das die schönheit, qualität und presentation den höchsten grad erreicht für den käuferkreis der ausschliesslich das beste vom besten wünscht. Mit der hervorragenden beschleunigung wird die höchstgeschwindigkeit von 140 km/h in wenigen augenblicken erreicht. Die hohe geschwindigkeit, die eine grosse genugung verschafft kann mit der grössten sicherheit konstant gefahren werden. Das dank dem vorderradantrieb, der unabhängigen aufhängung und den Citroén torsionsstäben die eine stabilität und bodenhaltung ergeben was sonst noch lange zum unmöglichen gehören würde. Der Citroén 22 ist in folgenden ausführungen lieferbar:

- Berline 6 plätzer
- Familiäle 7 plätzer
- Cabriolet 5 plätzer
- Faux-cabriolet 5 plätzer
- Coupé long 5 plätzer
- Coupé de ville 5 plätzer

Alle carrosserie varianten sind vom typ ganzzahl monocoque und werden, was éléganz, luxus und confort betrifft, mit der grössten sorgfalt hergestellt. Bis in das kleinste detail trägt alles dazu bei um den Citroén 22 die persönliche note und vornehmheit zu geben die ihn seinem besitzer würdig macht.

Dazu ist noch folgendes anzumerken: Beschleunigungsvermögen des 22: Von 15 auf 60 km/h (vermutlich im direkten gang) 9,6 sekunden, der 11er braucht dazu 16 sek. Von 0 auf 80 km/h brauchte er 11 sek. und von 0 auf 100 km/h 20,6 sek. Benzinverbrauch auf 100 km bei 60 km/h 14 liter. Bei einer versuchsfahrt wurde ein durchschnitt von 19 l./100 km realisiert. Unter Faux-cabriolet ist ein coupé zu verstehen; übersetzt heisst es falsches cabriolet. Das coupé de ville ist eine gleiche ausführung wie es sie auf der basis des 15 NH auch gab. Der chauffeur sass draussen im freien und die herrschaften im trockenem.

Gesprächsstoff für die autoverrückten unter den franzosen lieferte auch das légère cabriolet eines Citroén ingenieurs. Dieser hatte seinem auto die kotflügel vom V8 verpasst. Diese aber wie zur damaligen zeit üblich auf der seite bis auf den radausschnitt geschlossen. Dieser wagen führte dazu das viele franzosen schwörten sie haben den V8 fahren gesehen.



Oben Der Citroën ingenieure und sein abgeändertes légère cabriolet

Wie im buch "La Traction" nachzulesen ist, besitzt ein sammler in Lyon einen lampenring vom V8. Hergestellt wurde dieser aber nicht bei Citroën sondern bei Cibié. Also ist anzunehmen das ursprünglich eine serienfabrikation geplant war.

Nach unbestätigten berichten wurde bereits vor einiger zeit auf einem autofriedhof in der Bretagne eine 11 normale carrosserie gefunden bei der im motorraum die schenkel an den innenseiten ausparungen aufweisen, so das ein grösserer motor platz fand, vielleicht eben der V8. Möglicherweise ist es auch das werk eines baftlers der sich einen stärkeren und schnelleren Traction wünschte. Leider fehlen bis jetzt noch fotos und eine bestätigung aus zuverlässiger quelle. Vielleicht besteht da aber auch eine verbindung zu der limousine die der arzt auf eine platane gesetzt haben soll.

Der französische Traction fan Fabien Sabaté's ist bei seiner suche nach reliquien vom 22 fündig geworden. 1979 fand er bei einem Citroënhändler eine tafel die am salon von 1934 bei einem 22 vor der stossstange stand. Der Citroënhändler hatte für seine kundschaft am salon zwei achtzylinder bestellt. Am ende der ausstellung hat er die tafel unter seiner jacke mitgenommen damit sie dann in seinem verkaufsraum die beiden 22er zieren kann. Da die wagen ja nie geliefert wurden wanderte die tafel in den keller und lag da 45 jahre lang bis ein liebhaber daherkam... Die tafel ist silberrelief auf dunkelrotem grund.



Fabien Sabatés und sein fund

Am 1. märz 1980 erschien in der französischen zeitung "La vie de l'auto" nachstehendes inserat:

M. Jackie Moyer, 35, route d'Ancinnes, 12010 St-Paterne. Tél. (337) 26.70.64.

CITROËN Traction cabriolet 1934, moteur 8 cylindres en V (origine inconnue), non grippé, manque carbu., caisse saine et complète. Faire offre (échange possible). M. Auxièvre. Tel. 853.35.85 (jours) et 852.12.75 (après 21 h.).

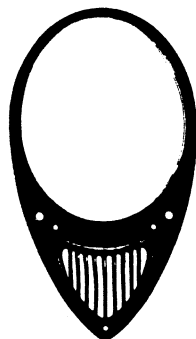
CITROËN. Traction 11 Légère, malle bombée complète pour pièces (sans C.G.), bas de caisse +

Citroën Traction cabriolet 1934, motor 8 zylinder in V form. (originalität unbekannt), motor nicht blockiert, vergaser fehlt, carrosserie gesund und vollständig. Faire offerte, tausch möglich.

LA "22" TRACTION AVANT	RÉF.	PRIX
	Berline 6 pl. avec coffre à bagages intérieur.	22.710
Conduite intérieure 6 places	25.742	33.500
Faux-Cabriolet 3 places avant et 2 places dans le spider (1).....	22.720	33.500
Cabriolet 3 pl. avant et 2 pl. dans le spider(1).....	22.730	34.000
Familiale 9 places	22.740	35.000
Coupé de Ville 3 places	22.711	35.000
Coupé de Ville 5 places.....	22.741	38.000

(1). Supplément par la fourniture de 2 petits strapontins à placer à l'intérieur : 500 francs.

Les prix ci-dessus sont indicatifs. Seront valables ceux du tarif en vigueur au moment de la livraison. Ils s'entendent pour marchandises prises à Paris, aux Usines de la Société.



Lampenring vom V8

TOUTES CES VOITURES PEUVENT ÊTRE VENDUES A CRÉDIT ET PAYABLES EN 12 OU 18 MENSUALITÉS



Nie benötigte werbebezeichnung für den 22

Nach angabe vom verkäufer war er schneller weg als ein frisches weggli, mehr wollte er nich herausrücken. Bleibt nur zu hoffen das etwas wahres dran ist.

Bereits vor längerer zeit hat hier in der Schweiz irgend so ein ... in der gegend herum telephonierte er benötigte eine wasserpumpe für einen 8 zyl. Traction. Seinen namen, wohnort gab er nie an, dafür meinte er das er ihn vielleicht auch anzünde...

Wie mir vor kurzem zu ohren gekommen ist soll in einer französischen autozeitung über einen in Russland aufgefundenen 22 ein bericht mit fotos gewesen sein. Gerne würde ich darüber berichten. Weiss eines unserer clubmitglieder vielleicht etwas darüber oder kann evt. sogar diese zeitung zur verfügung stellen? Besten dank jetzt schon!

In ausführlicherer form kann das alles nachgelesen werden in:

Quai de Javel, Quai André Citroën teil 1 & 2 L'album de la Traction Toutes les Citroën La Traction, un roman d'amour. L'automobiliste no. 40. Autohistorica 4/74. L'album du fanatique de l'automobile no. 19. Traksjon 13/4 (Traction Avant Nederland).

af

fin 1934

BIENTOT LA "22" 8 CYLINDRES EN V

140 A L'HEURE
16 LITRES AUX 100

Conçue et créée pour l'élite, cette voiture doit être pour vous une source de bénéfices supplémentaires.

Parlez-en dès maintenant comme d'une voiture unique au monde.

La "22" est la seule voiture qui dispense à la fois la joie de la très grande vitesse, et la sécurité absolue.

CARROSSÉE EN COUPÉ DE VILLE,
ELLE SERA LA VOITURE LA PLUS CHIC
DE L'ANNÉE

Autres modèles : Berlina, Conduite Intérieure,
Cabriolet, Faux-Cabriolet, Familiale.



LE CONFORT D'UNE VOITURE DE LUXE
LE BRIO D'UNE VOITURE DE COURSE

aus:

das
wohnen

1961

36. Jahrgang

Schweizerische

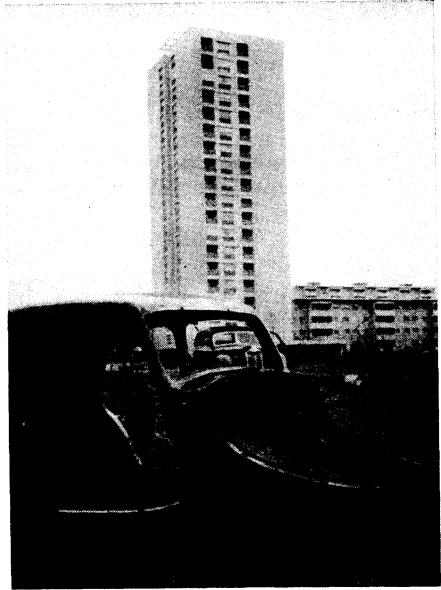
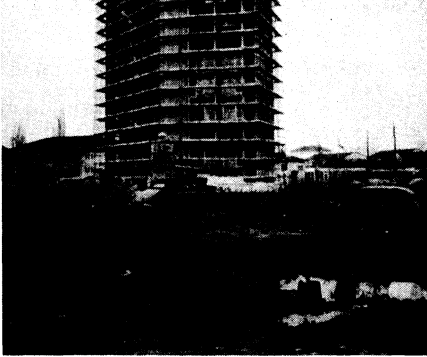
Nummer 10

Zeitschrift für

Oktober 1961

Wohnungswesen

ZUSAMMENPRALL
VON STADT UND LAND



Un grand espoir pour les tractionnistes :

LES JAPONAIS VONT-ILS CONSTRUIRE DES « 15 » ?



Mgt. von Fredy Baumberger, Regensdorf

Cette photo illustre un récent article de « France-Soir » intitulé : « Accord entre Honda et les constructeurs français ? ». Michel Poniatowski montre à M. Honda, P.-D.G. de la firme nipponne bien connue, la 15 CV Citroën du Général de Gaulle. Si l'on en juge par l'attitude passionnément intéressée du petit homme, tous les espoirs sont permis : ses usines, spécialisées dans toutes imitations mécaniques au plus haut niveau, vont sans doute nous sortir, comme par enchantement et pour pas cher, des « 15 » plus belles et plus parfaites que toutes celles que nous avons connues... Quel beau rêve !

BASTELEIEN

Eine Anregung von und mit R. R. Traction

Die elektrische Anlage

In den letzten beiden Ausgaben unserer Club-Zeitschrift habe ich die Grundlagen, Masseinheiten und Begriffe erläutert und eine Anleitung gegeben zum Bau eines Kabelbaumes.

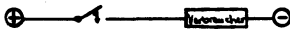
3. Kapitel Schalter, Umschalter und Relais

Damit überhaupt ein Strom fließen kann, muss nebst einer Stromquelle auch ein Stromkreis vorhanden sein. Ist der Stromkreis unterbrochen, fließt kein Strom. Diese Tatsache machen wir uns zu Nutze, indem wir mit Schaltern den Strom unterbrechen oder umleiten. Es gibt Schalter aller Grössen, Arten und Funktionen, wichtig für uns ist

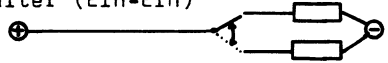
1. dass der Schalter die Funktion erfüllen kann, die wir verlangen
 - und 2. dass er die Ströme, die er zu schalten hat, verkraften kann.
- Ist der Schalter nicht dafür gebaut, kann er zerstört werden.

Einige Schalter im Schema:

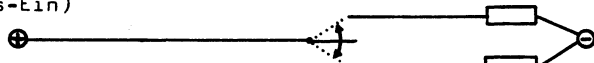
1. Ein-Aus



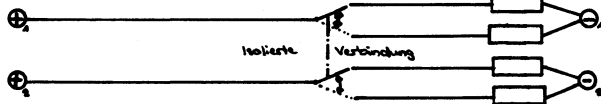
2. Umschalter (Ein-Ein)



3. Umschalter mit Mittelstellung (Ein-Aus-Ein)



4. Mehrfachschalter

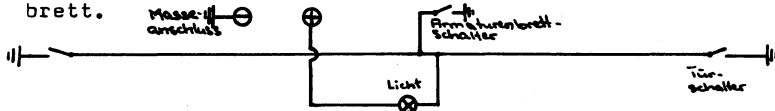


Die Schalter können mit festen Stellungen oder federnd mit selbsttätiger Rückstellung (Drücker, Taster) gebaut sein.

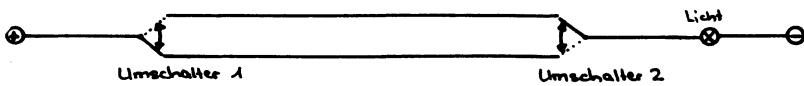
Es spielt keine Rolle, wo der Stromkreis unterbrochen wird, dies kann vor oder nach dem Verbraucher geschehen.

Von dieser Möglichkeit wird relativ selten Gebrauch gemacht, doch kann gerade beim Auto durch das Unterbrechen nach dem Verbraucher oft viel Draht eingespart werden, da der Nulleiter über Masse, das heisst über die Karosserie des Autos, geführt wird.

Beispiel: Innenbeleuchtung mit Türschaltern und Schalter im Armaturenbrett.



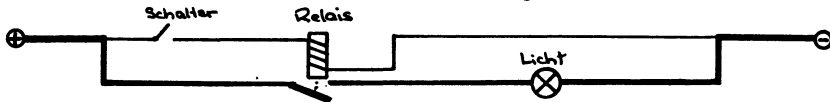
Beim Auto weniger aktuell, aber sonst ganz interessant, ist die einfache Umschaltung (Schema 3), bei der an zwei Orten das gleiche Licht ein- und ausgeschaltet werden kann. Man überlege sich den Fluss des Stromes bei jeder möglichen Schalterstellung!



Schaltung Schema 3

Das Relais

Ein Relais hat zur Hauptsache die gleiche Aufgabe wie ein entsprechender Schalter. Es wird jedoch nicht direkt, das heisst, mit einem Hebel oder Drücker, betätigt, sondern durch eine Magnetspule, die ihrerseits wieder durch einen Strom erregt wird.

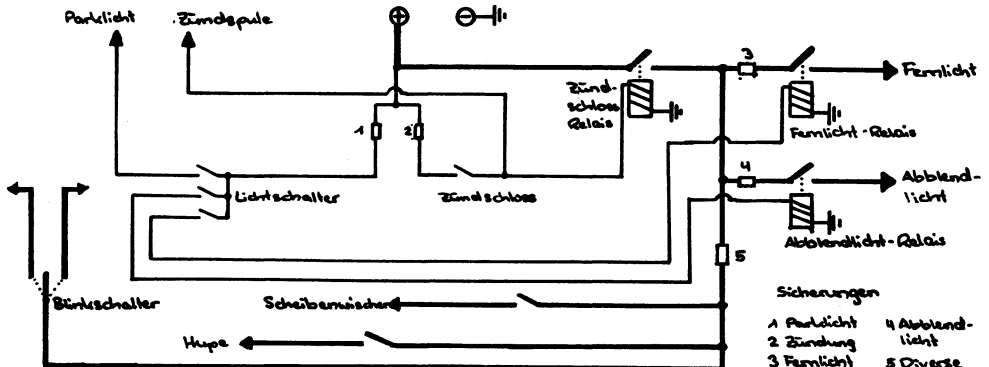


Auf den ersten Blick mag das als Unsinn erscheinen, aber nach näherer Ueberlegung wird klar, dass mit einem Relais

- Leitungen mit grossem Stromfluss möglichst kurz gehalten werden können (Reduzierung des Widerstandes), weil der Schalter (Relais) möglichst nahe dem Verbraucher eingebaut werden kann.
- Schalter von hohen Strömen und damit vor Zerstörung bewahrt werden können.
- Dank Relais eine Vielzahl von Schaltungsmöglichkeiten offen bleibt. (Z.B. Abblendlicht und Fernlicht vom Zündschloss abhängig).

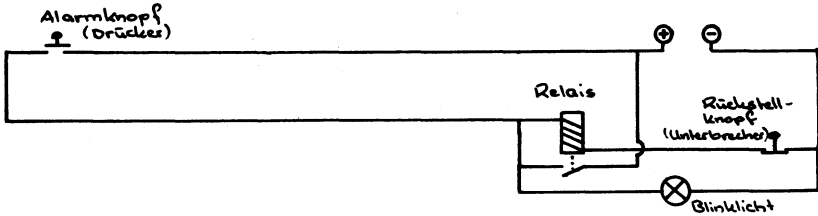
Gerade bei unseren Tractions fliessen ja wegen der geringeren Spannung (6 Volt) hohe Ströme. (Die Leistung berechnet sich ja aus dem Produkt von Stromstärke und Spannung). Durch den jahrelangen Betrieb sind vor allem die Lichtschalter und das Zündschloss schon stark verbrannt und oft Ursache von Aerger. Hier empfiehlt sich der Einbau eines Relais für jede der drei Funktionen. Selbstverständlich müssen die Kontakte den hohen Stromstärken gewachsen sein. (Verwendet man dazu ein Autorelais (Bosch, AKA) wie man sie beim Autoelektriker kaufen kann, so gibt es damit keine Probleme. Achtung auf 6 Volt !)

Baut man für das Zündschloss ein Relais ein, ist es von Vorteil, nur die geschalteten Verbraucher (Blinker, Scheibenwischer, Radio, evtl. Fern- und Abblendlicht) damit zu schalten, den Zündstrom für die Zündspule jedoch direkt zu nehmen. Ist nämlich die Batterie entladen und muss der Wagen angekurbelt werden, so könnte die vorhandene Spannung unter Umständen nicht ausreichen, um das Relais zu betätigen, der Zündstrom kann aber trotzdem fliessen, wenn er direkt geföhrt wird.



Das Selbsthalte-Relais

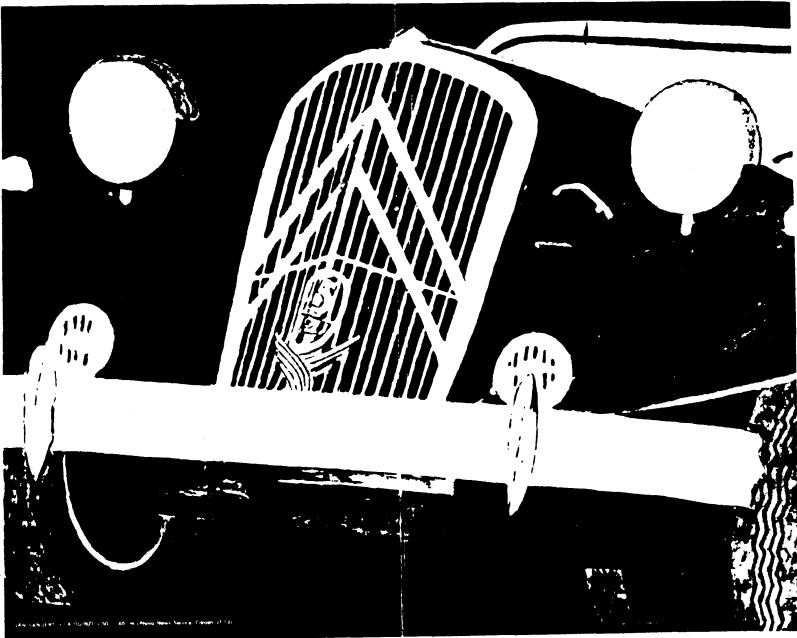
Eine weitere Möglichkeit, ein Relais zu schalten, liegt im Selbsthalte-Relais. Es wird nur mit einem Drücker eingeschaltet und hält sich selbst fest, bis es von einem anderen Drücker wieder gelöst wird. Diese Möglichkeit wird oft angewendet für Alarmanlagen, die dann so lange leuchten oder läuten, bis der Alarm zurückgestellt wird.



Obwohl das Relais als elektro-mechanischer Schalter mehr und mehr durch das elektronische Pendant, den Transistor, abgelöst wird, bietet es gerade dem Bastler eine ungeahnte Fülle von Problemlösungen so dass es Spass macht nach weiteren Möglichkeiten zu suchen.

Wie immer stehe ich für Fragen und Auskünfte gerne zu Verfügung.

R. R. Traction
alias D. Eberli
Dinhard



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

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

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 304, CH-8053 Zürich
Postcheck 80-18535



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

Name Vorname
Adresse
Tel. P G Ich besitze einen TA:Nein Ja
Fahrzeugtyp Jahrgang P.Kennzeichen
Farbe Fahrgestellnr..... Besonderheiten

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 304, CH-8053 Zürich
Postcheck 80-18535



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

Name Vorname
Adresse
Tel. P G Ich besitze einen TA:Nein Ja
Fahrzeugtyp Jahrgang P.Kennzeichen
Farbe Fahrgestellnr..... Besonderheiten

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 304, CH-8053 Zürich
Postcheck 80-18535



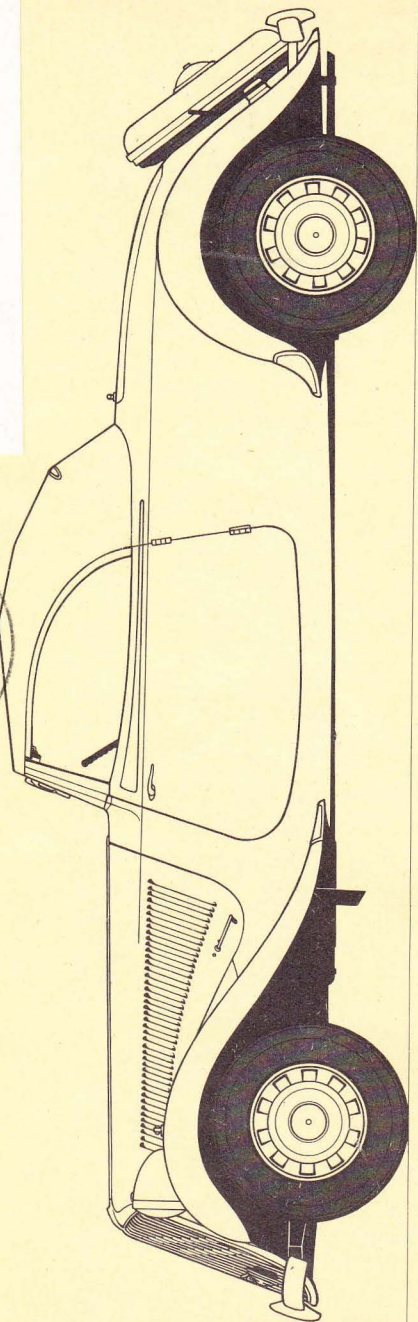
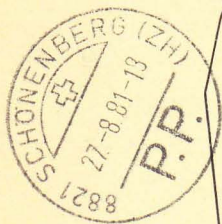
Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name Vorname
Adresse
Tel. P G Ich besitze einen TA:Nein Ja
Fahrzeugtyp Jahrgang P.Kennzeichen
Farbe Fahrgestellnr..... Besonderheiten



Herrn

Hans Georg Koch
Wartenbergstr. 36
4133 Pratteln



Citroën. 15 "traction avant" cabriolet, 1939