

CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



CTAC-Mitteilungen 2 – Mai 1998

Schweiz

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Herausgeber: CTAC, Postfach 1066, CH - 8058 Zürich
Druck: Druckerei Schönbächler - 8409 Winterthur
Erscheinungsweise: fünf bis sechs Mal pro Jahr, 420 Exemplare
Abonnement: im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen
© Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck nur mit Quellenangabe

Organisationsplan 1998

Präsident	Vizepräsident	Kassier	Aktuar
Daniel Eberli Im Chellhof 8463 Benken ZH P/F 052 319 25 17 e-mail: eberlid@swissonline.ch	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen P 041 980 37 80 e-mail: kochhg@centralnet.ch	Udo Kenkel Gerbeweg 12 3123 Belp P 031 819 54 61 e-mail: udo.kenkel@insel.ch	Andreas Rutishauser Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P/F 01 722 16 29 e-mail: traction@traction.ch

Organisationsgruppen

Ost	Nord	West	Süd
Hans Bollhalder Oberau 22 9476 Weite SG P 081 783 23 89	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P 052 681 41 34 F 052 681 41 29	Daniel Löhner Klusstrasse 16 4900 Langenthal P 062 922 72 29 G 031 324 51 46	Christian Bolliger Frohburgstrasse 22 Postfach 62 8832 Wollerau P/F 01 784 00 77
Werner König Bodenstrasse 7 8623 Wetzikon P 01 930 05 39	H. - P. Rubitschon Sennhof 8354 Hofstetten P 052 364 21 62 F 052 364 21 30	Christoph Platzer Sperrstrasse 82 4057 Basel P 061 692 38 09 e-mail: cplatzer@magnet.ch	Koni Fisch Singisenstrasse 42 5630 Muri P 056 664 24 23
Vakant	Peter Weber Neunfornstrasse 6 8475 Ossingen P 052 317 14 68 G 052 269 13 13	Beat Scheidegger Haldenstrasse 127 3014 Bern P 031 331 52 85 G 031 332 90 46	Kurt Sutter Bahnhofstrasse 4 8716 Schmerikon P 055 282 18 04

Zeitungsredaktion	Clubartikel	Mitglieder- Verwaltung	Druck und Versand der Clubzeitung
James Liebmann Unterschlatt 8418 Schlatt ZH P/G 052 363 11 46 F 052 363 30 11 e-mail: ericjames@swissonline.ch	Patty Koch Breiten 6022 Grosswangen P 041 980 37 80	Robert Isler Wolfzangenstr. 48 8413 Neftenbach P 052 315 52 35	Schönbächler 8400 Winterthur G 052 246 05 05

Rechnungsrevisoren: Flemming Gubler, Walter Homberger, Koni Fisch (Ersatz)

Redaktionsschluss für Heft 3 / Juli 1998: 10. Juli 1998

INHALT

Das Wort des Präsidenten	2
Treffen und Termine	4
Sicherheit <i>von Daniel Eberli</i>	5
➡➡➡➡ Treffen Region West vom 21. Juni mit Anmeldung	8
Kein Fan zu klein, Traction-Fahrer zu sein <i>von Werner Stalder</i>	9
Der Geniestreich eines Österreichers <i>eingesandt von Hansruedi Zwingli, jun.</i>	10
Der Sechs-Zylinder-Légère <i>von Andreas Rutishauser</i>	12
Ersatzteilsuche via Internet <i>von Andreas Rutishauser</i>	17
Erscheinungsweise des Clubhefts	18
Exklusives Nachfertigungsprogramm <i>La Traction Universelle - eingesandt von Daniel Eberli</i>	19
Inserate	14 / 15 / 16 / 18 / 20

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Garage und Ersatzteile
Frick Traction Avant AG
Bergwerkstr. 39
8810 Horgen
Tel. & Fax: 01 725 90 45

Garage und Teile
Christian Heussi
Badstrasse 57
8867 Niederurnen
Tel. & Fax: 055 610 35 70
Natel: 079 236 75 11

Garage und Teile
Christian und Vilma Schelbli
Wagerswil
8557 Lipperswil
Tel. 071 657 24 33
Fax: 071 657 24 62
Natel: 079 600 56 80

Garage und Ersatzteile
Rolf Ochsner
Hauptstrasse 82
8357 Guntershausen
Tel. 052 365 22 00

Heft 3 - 1998 erscheint um den 25. Juli 1998

Liebe Clubmitglieder, liebe Leser,

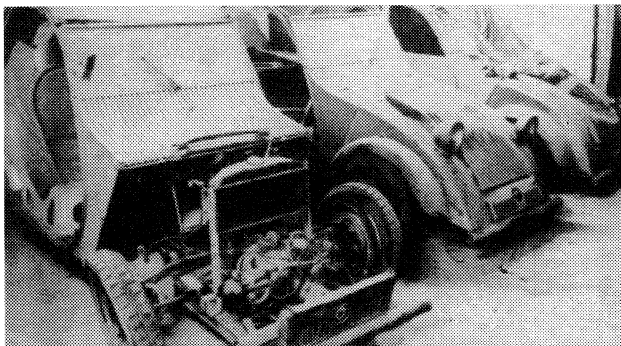
wir leben in einer Zeit, die zunehmend vom Geld regiert und für manche von Stress geprägt wird. In unserer Gesellschaft scheint nur noch Leistung zu zählen. Daraus entwickelt sich zunehmend eine Rücksichtslosigkeit in allen Belangen des Lebens. Meiner Ansicht nach manifestiert sich dies auch je länger je mehr auf der Strasse. Hatte man vor 25 Jahren eine Panne auf der Strasse, konnte man sicher sein, dass in kurzer Zeit jemand anhielt, um zu helfen. Heutzutage kann man lange warten – aber man hat ja sein Handy, um den TCS zu rufen...

In diesem Zusammenhang geht mir eine Aussage nicht mehr aus dem Kopf, welche eines unserer neuesten Mitglieder in einem interessanten Gespräch gemacht hat: Dieser Mann – ein Jungmanager – sieht sein gegenwärtiges Lebensziel darin, bis etwa 45 genügend Geld zusammengerafft zu haben, um sich dann für den Rest des Lebens auf den Lorbeeren ausruhen zu können. Ich weiss noch nicht so recht, was ich damit anfangen soll. Einesteils sind die Zeitungen heute voll mit schwarz umrahmten Seiten von vierzig- bis fünfzig-jährigen Leuten, welche nach diesem Motto lebten, auf der anderen Seite werde ich selbst in diesem Jahr 45, wüsste aber nicht, worauf ich mich ausruhen könnte. Man könnte meinen, das ganze könnte mich kühl lassen, nur sind es eben genau diese jungen Manager, welche in der Wirtschaft heutzutage das Tempo [und den Umfang des Personalabbaus] bestimmen, damit der „shareholder-value“ stimmt...

Der zunehmende Druck in der Wirtschaft wirkt sich auch negativ aus auf Vereine und Gemeinden. Das Miliz-System gerät ins Wanken. Viele Leute finden keine Zeit mehr, um sich unentgeltlich oder für wenig Geld in den Dienst der Öffentlichkeit zu stellen. Gerade bei öffentlichen Ämtern wird es zunehmend schwieriger, gute Leute zu finden. Bleiben diejenigen übrig, welchen es hauptsächlich darum geht, sich zu profilieren, und damit ist in der Regel der Sache wenig gedient.

Manchmal hat man auch den Eindruck, unentgeltliche Arbeit werde nicht mehr geschätzt. Heute scheint nur noch das einen Wert zu haben, was auch viel kostet. Auch unser Club kämpft mit dem Problem des wachsenden beruflichen Drucks. Jeder konnte feststellen, dass sowohl das letzte Clubheft, als auch die Mitgliederrechnung mit erheblicher Verspätung eingetroffen sind. Auf der anderen Seite können wir es uns finanziell nicht leisten, unsere Vorstandsmitglieder angemessen zu entschädigen. So kann ich Dich, lieben Leser, nur auffordern, die Arbeit des Vorstandes zu schätzen und insofern zu unterstützen, als dass Du die Jahresrechnung ohne Verzug bezahlst (und somit dem Mitgliederverwalter die Mahnungen ersparst) und allfällige Adressänderungen meldest, sowie selbst aktiv beim Clubheft mithilfst, damit der Redaktor genügend Material hat. Somit ist gewährleistet, dass die Arbeit des Vorstandes auch weiterhin bleibt, was es sein sollte: Ein Hobby, das Spass macht.

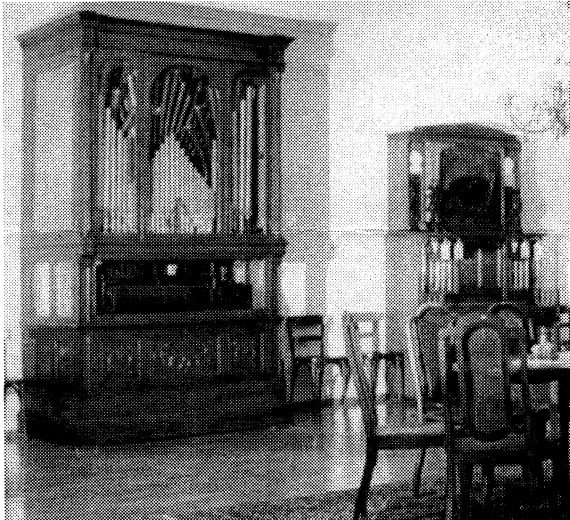
Tja, früher, da war noch alles anders. So wurde vor 50 Jahren die Ente dem Publikum vorgestellt. Allgemein ist bekannt, dass bereits lange vorher im Auftrag von André Citroën ein Prototyp gebaut wurde. Die Legende erzählt, dass es Bedingung war dass vier Personen Fahrer mit Hut und einem Korb Eier mit 60 km/h über eine schlechte Strasse fahren konnten, ohne dass die Eier zerbrachen. Nun, der Prototyp blieb verschollen, an der Ausstellung „100 Jahre französisches Automobil“ 1984 in Paris wurde meines Wissens ein Nachbau gezeigt. Mit Erstaunen erfuhr nun der Leser von Nummer 8 des „Citropolis“ (Citropolis Interantional Ltd, BP 14, F-77650 Longueville, France, erhältlich in Französisch, Englisch und Holländisch), dass in einem Schuppen noch drei Prototypen überlebt haben! Auch für Tractionisten ist dies eine äusserst lesenswerte Lektüre.



Nebenstehendes Bild wurde reproduziert mit der freundlichen Bewilligung von Citropolis. Es zeigt die drei Prototypen, welche alle mit den gleichen wassergekühlten Motoren ausgerüstet sind. Der Wagen links war übrigens kaum gefahren worden!

Am 26. April hat das erste CTAC-Treffen des laufenden Jahres stattgefunden.

Ein relativ kleines Grüppchen von etwa 25 Erwachsenen und einigen Kindern erlebten einen wunderschönen Frühlingstag. Beim Besuch des Musikautomaten-Museums in Lichtensteig brachte so mancher Hobby- und Profi-Mechaniker seinen Mund kaum mehr zu. Was da bereits vor mehr als zweihundert Jahren erfunden und gebaut wurde und bis Mitte des 20. Jahrhunderts weiterentwickelt wurde – einfach erstaunlich (und alles ohne Computer!). Mit einer gemütlichen Blustfahrt über den Ricken nach Rapperswil, einer kurzen Reise mit dem Kurschiff zur Ufenau und einem Spaghetti-Plausch fand der Tag seine Fortsetzung. Petrus hatte Verständnis für unsere Anliegen, so dass – vermutlich mit Ausnahme des einzigen Wagens aus dem Berner Oberland – alle trocken nach Hause kamen.



Am 21. Juni ist das Treffen der Region West. Am Samstag 27. Juni findet in Hinwil ein Teile- und Modellautomarkt statt.

Der CTAC wurde eingeladen, sich mit einem kleinen Stand zu präsentieren, eine Gelegenheit, welche wir wahrnehmen wollen. – Der Markt wird viel kleiner sein, als Bern oder Herisau, trotzdem hoffen wir auf einen grossen Besucherstrom. Wer hilft mit beim Aufbau und Betreiben des Standes? (Bitte mit Werner König, Tel. 01 930 05 39 Kontakt aufnehmen.)

Daniel Eberli

Präsident CTAC

Nach Fertigstellung des Vorworts musste ich erfahren, dass Hans Enzler, einer der Hauptinitianten des Museums „Alte Garage“ in Rorschach kürzlich an einem Herzversagen verstorben ist. Es ist mir ein Anliegen, auch an dieser Stelle seiner Familie und seinen Freunden mein herzliches Beileid auszusprechen.

Treffen und Termine

CTAC - Clubtreffen

- 21. Juni:** **Treffen der Region West**
Anmeldung und Informationen in diesem Heft
- 12./13. September: Treffen der Region Nord
4. Oktober: Treffen der Region Ost
24. Januar 1999: Generalversammlung CTAC

Stammtische

- Region Nord:* Autobahnraststätte Kempththal; Chauffeurenbeiz
am letzten Mittwoch der geraden Monate, ab 19.00 Uhr
- Region West:* Landgasthof Schönbühl, Tel.: 031 859 69 69
jeden letzten Donnerstag im Monat, ab 19.00 Uhr
(25. Juni, 30. Juli, 27. August, 24. September,
29. Oktober und 26. November 1998)

Weitere Treffen und Daten

27. Juni: Teilemarkt in Hinwil mit Stand des CTAC
19. Juli: 2. Jungtimertreffen auf dem Raten
Restaurant Raten, 6315 Oberägeri ZG
31. Juli - 2. August: Oldiefete Wettenberg Krodorf Gleiberg (Nähe Limburg D)
Anmeldung bis 1. Juli; Informationen beim CTAC
21. - 23. August: 11. ICCCR in Chevetogne, Belgien
20. September: Internationales Treffen: Citroën Veteranenfahrzeuge
Informationen in Heft 1/1998
- 26./27. September: Klausenrennen
25. - 31. Juli 1999: 10. Randonnée Alpine des CCS 34/57

SICHERHEIT

Es muss nicht gleich ein Elchtest sein.

Daniel Eberli

In der Zeit, aus der unsere Autos stammen, galten die Tractions als ausgesprochen sicher. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die "Crash-Tests" über eine Felswand, mit denen 1934 die Öffentlichkeit beeindruckt wurde. Die Flatterlenkung der ersten Jahrgänge war im Falle eines Falles ebenfalls sicherer, als die spätere lange gerade Lenksäule. Zur aktiven Sicherheit trug sicher die moderne Bauart mit selbsttragender Karosserie, die guten Bremsen und die sagenhafte Strassenlage bei. Im Innern war man – verglichen mit heute – noch nicht so weit. Zwar hatten die früheren Modelle Chromstangen an der Sitzlehne, an welcher sich vor allem Kinder hervorragend festhalten konnten. – Heute zeugt der abgesplitterte Chrom an diesen Stangen übrigens nicht von schlechter galvanischer Qualität, sondern es sind Bremsspuren von Milchzähnen...

Nun, die Zahnärzte arbeiteten früher noch wesentlich günstiger als heute. Der kostenbewusste Familienvater wird heute danach trachten, solche unerfreulichen Zwischenfälle zu vermeiden. Da unter Umständen der gemässigte Bremsstil nicht ausreicht, um innerhalb des vorhandenen Raumes anzuhalten, gibt es nur zwei Möglichkeiten: Entweder man braucht mehr Energie im Bein, um die kinetische Energie in Wärme umzuwandeln, oder der Spengler braucht mehr Energie, um die Verformung wieder zu beheben. In beiden Fällen kann es vorkommen, dass der Zahnarzt mitprofitiert. Es muss also andere Lösungen geben.



Bereits in den 50-er Jahren haben sich kluge Köpfe – vor allem aus Schweden - mit dem Problem befasst. So wurde der Sicherheitsgurt entwickelt, wie er heute jedermann bekannt ist. Unser Tractions besitzen jedoch nicht die TÜV/TCS/SUVA und von-wem-auch-immer geprüften Gurtbefestigungspunkte. Dies ist jedoch noch lange kein Grund, um den Kopf in den Sand, respektive durch die Scheibe zu stecken.

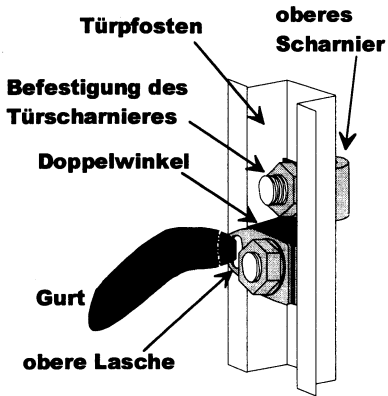
Zu folgenden Lösungen bin ich gekommen:

Als unsere Kinder noch kleiner waren, habe ich ein Paar alte 2-Punkt-Gurte mit Klemmschloss lediglich um die hintere Sitzlehne geschlungen, was beim Légère – infolge der geringeren Breite und der fehlenden Mittelstütze – problemlos funktionierte. Meine Überlegungen gingen dahin, dass die Sitzlehne von oben eingehängt und mit dem Sitz festgehalten wird. Bei einer Notbremsung oder einer leichteren Kollision, wenn die Zugkraft in gerader Linie nach vorne gerichtet ist, ist es kaum möglich, dass die Lehne – und damit die Gurten – aus der Halterung gerissen wird. Bei einem heftigen Aufprall würde damit immerhin viel Energie abgebaut, welche die Kinder dann nicht in Vorwärtsbewegung umsetzen könnten. Nun, für Notbremsungen hat sich das System bewährt, ein Crashtest blieb uns erspart.

Für die vorderen Sitze hatte bereits mein Vorgänger unzimperlich die Türpfosten durchbohrt und durchgehende Schrauben zur Befestigung von Zweipunkt-Gurten verwendet. Am Boden zwischen – respektive hinter - den Sitzen wurde eine massive Gegenplatte ebenfalls mit durchgehenden Schrauben angebracht.

Beim Familiale präsentierte sich die Situation geringfügig anders. Hinten schien mir die Sitzlehne durch die Mittelstütze geschwächt; zudem ist sie breiter. Natürlich sind unsere Kinder inzwischen auch grösser. So ging ich also dem grossen Bohrer bewaffnet auf mein Auto los. Im Beckenbereich aussen befestigte ich den Gurt mit einem Gegenstück knapp oberhalb des Kofferraumbodens am Innenkotflügel. Die kurzen Stücke für die Gurtschlösser schraubte ich durch den Kofferraumboden hindurch. Für die Befestigung im Schulterbereich fand ich eine Strebe für die "Hutablage". Ich bin mir bewusst, dass vor allem die obere Befestigung einen Crash mit 150 gegen eine Betonmauer nicht aushalten würde. Aber erstens wäre das ohnehin versch... , und zweitens braucht es auch zum Ausreissen der Schrauben einiges an Energie. Also, besser als nichts ist es auf alle Fälle.

Für die vorderen Plätze montierte ich die unteren Enden der Gurte am Boden. Allerdings musste ich sie relativ nahe am Sitz befestigen, weil sonst die Klappsitze nicht mehr zusammengelegt werden können. Um die Türpfosten nicht durchbohren zu müssen, löste ich die innere Abdeckung, montierte einen Doppelwinkel (nein, nicht so  , sondern so  !)



Der Doppelwinkel aus verzinktem Stahl, ca. 4 mm stark, ist gleich breit wie der Spalt im Profil des Türpfostens und gleich hoch, so dass die Befestigungsflasche bündig mit der Innenkante desselben liegt. Dies brachte mir nicht nur Raum für die Schraube, sondern es erlaubte mir auch, den oberen Gurbefestigungspunkt tiefer anzubringen, so dass ein idealeres Anliegen des Gurtes möglich ist.

Dank dieser Massnahme brauchte ich den Rand der Abdeckung nur leicht aufzubiegen, damit das Gurtband darunter Platz fand. Für Festigkeit dieser Befestigungspunkte würde ich sogar die Hand in's Feuer legen, aber es muss ja nicht sein...

Für die Klappsitze habe ich keine Gurten montiert. Dies wäre a) nur sehr schwierig zu realisieren, und b) kämen sie immer in den Weg. Aber häufig werden sie ohnehin nicht gebraucht, und da ist es schon ein Gewinn an Sicherheit, wenn die Benutzer derselben nicht plötzlich die

Insassen hinter ihnen im Genick haben.

Ich bin überzeugt, dass ich mit der Montage der Sicherheitsgurten die Sicherheit der Insassen wirksam verbessert habe.

- Mitfahrer können bei heftigem Bremsen nicht mehr nach vorne geschleudert werden. Dies gilt besonders für Kinder und unaufmerksame oder schlafende Beifahrer.
- Kinder können nicht während der Fahrt im Auto herumtollen und damit die Aufmerksamkeit des Fahrers von der Strasse ablenken.

Zum Schluss möchte ich die auf die folgenden Punkte hinweisen:

- Zur Sicherung von Kindern müssen Gurten verwendet werden, welche im Notfall rasch geöffnet werden können. Zudem müssen sie genügend breit sein, um die auftretenden Kräfte zu verteilen. Aus diesen Gründen ist zum Beispiel ein Spannset nicht geeignet.
- Rollgurten sind für den Einbau in die Tractions wenig geeignet, es sei denn, man schweisst am Innenschweller Befestigungspunkte an. Bei festen Gurten hingegen sind die Veränderungen an der Karosserie minimal.

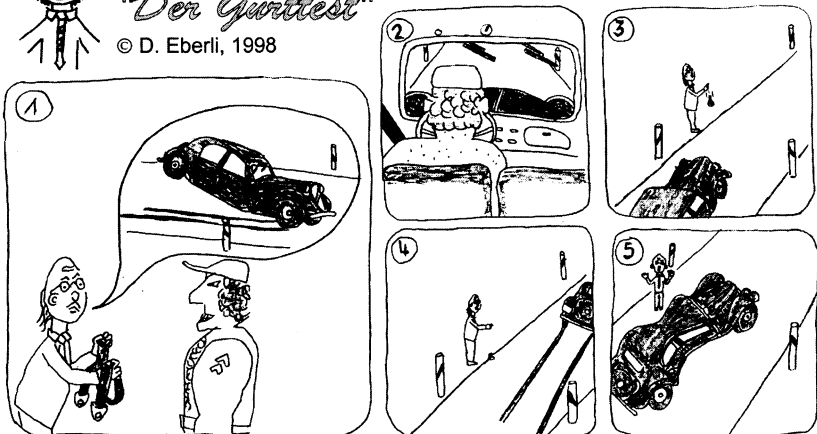
Die absolute Sicherheit gibt es nicht. Wer Gurtstraffer, Kopfstützen und Airbag wünscht, sitzt bei der Traction im falschen Auto. Für mich stand und steht vor allem der Schutz der Kinder im Vordergrund: Gerade beim Familiale können sie sehr weit geschleudert werden, weil sie sich überhaupt nicht an den Vordersitzen festhalten können. Es muss ja nicht unbedingt heissen: "Hier kommt Kurt, einfach Kurt, ohne Helm und ohne Gurt..."



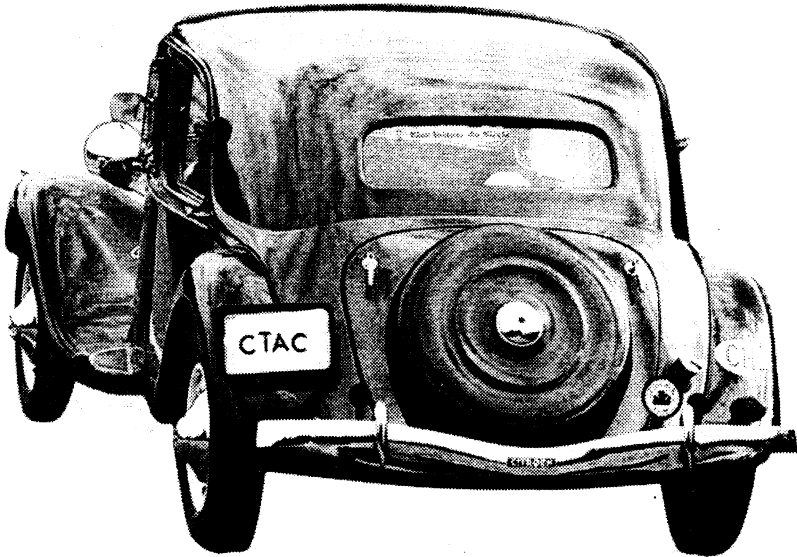
Dr. A. C. Traction

"Der Gurttest"

© D. Eberli, 1998



FAHR' MAL WIEDER ...



Warnung des Bundesamtes für Gesundheit: Traction-Fahren gefährdet Ihren Geldbeutel.

TREFFEN REGION WEST

vom 21. Juni 1998

Programm

- ab 09.00 ■ Treffpunkt beim Hotel/Restaurant „Ibis“, Rothrist
Das „Ibis“ befindet sich unmittelbar bei der Autobahnausfahrt Rothrist. Von der Autobahn her Ausfahrt Rothrist nehmen und beim ersten Kreisel rechts. Das „Ibis“ ist ein mehrstöckiges Gebäude und weithin sichtbar.
- Café/Gipfeli (vom Club offeriert)
- punkt 10.00 Abfahrt und gemeinsame Verschiebung via Murgenthal - Roggwil nach St. Urban. Parkplatz vor dem Klosterbezirk.
- 10.30-11.30 Besichtigung Klosterkirche St. Urban mit Führung. Anschliessend gemeinsame Fahrt nach Bützberg, Restaurant Tell.
- ab ca. 12.30 ■ Mittagessen im Restaurant Tell
- | | | | |
|--------------------|-----------|-------------------------|-----------|
| <i>Roastbeef</i> | | <i>Kinder:</i> | |
| <i>Salatbuffet</i> | | <i>Schnitzel/Pommes</i> | |
| <i>Dessert</i> | Fr. 30.-- | <i>Dessert</i> | Fr. 10.50 |

Es besteht die Möglichkeit, nach dem Essen die Minigolfanlage zu benutzen.



Anmeldung

bitte bis spätestens **13. Juni 1998** an:

Daniel Löhner
Klusstrasse 16,
4900 Langenthal

Name/Vorname

Kloster
(Anzahl
Pers.)

Essen
(Anzahl)

Kindermenu
(Anzahl)

Minigolf
(Anzahl
Pers.)

.....

Unterschrift:

Kein Fan zu klein, um Traction-Fahrer zu sein!



Fotos von Werner Stalder, 6045 Meggen

100 Jahre Frontantrieb

Der Geniestreich eines Österreichers

von Rob De La Rive Box

eingesandt von Hanruedi Zwingli jun.

Frontantrieb, heute eine Selbstverständlichkeit. Auch Weltmarken wie Ford, Fiat, Opel und Toyota, die einst aufs Konzept „Motor vorn, Antrieb hinten“ schworen, treiben jetzt die Vorderräder an.

Selbst Mercedes kommt bei der V-Klasse (Vans) auf den Frontantrieb. Genau getreu dem Motto, mit dem die Schwedenmarke Saab vor 50 Jahren begann: „Der Bauer spannt seine Pferde auch nicht hinten, sondern vorne an den Karren“.

War nun der Mini das erste frontgetriebene Auto oder etwa der Citroën? Keines von beiden! Eigentlich gebührt die Ehre einem von Nicola-Joseph Cugnot konstruierten, dampfbetriebenen Gefährt von 1771!

Cugnot versetzte damals Paris in Angst und Schrecken, las er mit seinem Dampfswagen durch die Strassen fuhr. Das vordere Rad des dreirädrigen Karrens wurde von einer Dampfmaschine angetrieben. Wegen fehlender Bremsen endete die Probefahrt an einer Mauer.

Nachweislich baute die Firma Gräf & Stift 1897 in Wien einen ersten brauchbaren Fronttriebler. Dieses Auto, das vor 100 Jahren durch die Donaustadt fuhr, steht heute im Technischen Museum für Industrie und Gewerbe in Wien. Angetrieben wurde das Vehikel von einem De-Dion-Bouton-Motor mit 402 Kubik Hubraum.

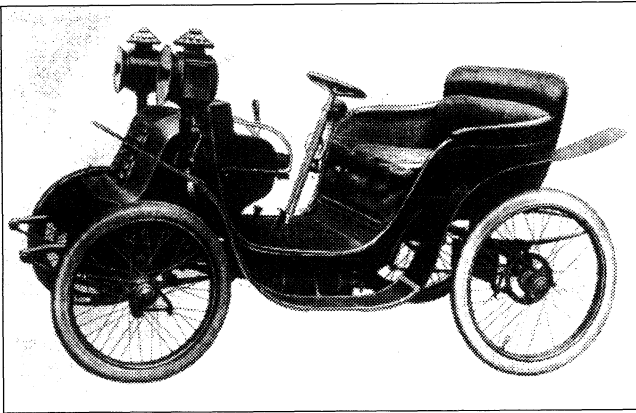
Verschiedene Konstrukteure befassten sich fortan mit dem Vorderradantrieb - allerdings recht zögerlich. In England beispielsweise baute Alvis ab 1924 Sportwagen mit Frontantrieb. Jörgen Skaffe Rasmussen, der weltweit grösste Hersteller von DKW-Motorrädern, stieg 1931 in den Autobau ein - frantgetrieben.

Der Mini-Erfinder überzeugte alle

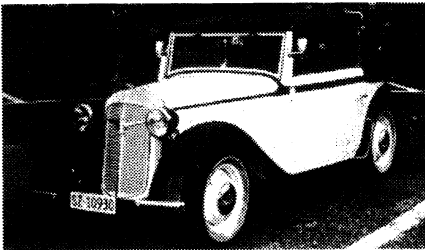
In Frankreich war es speziell Jean-Albert Grégoire, der darauf beharrte, dass „Pferde Wagen ziehen und nicht stossen“. Alle Autos, welche er entworfen hat, besaßen deshalb Frontantrieb. 1934 erschien auch Citroën mit dem Traction Avant und hat seither kein anderes Konzept mehr in Erwägung gezogen. In Schweden bewies die Firma Saab, die nie etwas anderes gebaut hat als Fronttriebler, dass man mit solchen Wagen auch Rallye-Weltmeister werden konnte.

Bis in die späten fünfziger Jahre dauerte die Diskussion „Vorder- oder Hinterradantrieb“ an. Beide Systeme hatten ihre Anhänger und Gegner. Viele waren der Meinung, dass der Vorderradantrieb nur in Kombination mit Motoren bis zu 70 PS brauchbar sei. Alle Kritiker verstummten, als Sir Alec Issigonis 1959 den Austin Mini präsentierte. Mit einem Schlag war die gesamte Automobilindustrie vom Vorderradantrieb (und dem quer eingebauten Motor) überzeugt. Wichtigste Punkte: Das Auto konnte leichter und preisgünstiger gebaut werden, offerierte mehr Innenraum und wies eine bedeutend bessere Strassenlage auf. Bald kamen (fast) alle Fabrikanten mit dieser Bauweise.

Nur dort, wo die Ersparnisse einiger hundert Franken keine grosse Rolle spielt oder wo sehr starke Motoren verwendet werden, baut man noch Autos mit dem Antriebs über die hinteren Räder; wie bei Mercedes-Benz, bei BMW, Jaguar oder Rolls-Royce. Lincoln, Cadillac, Nissan oder Toyota dagegen bauen die „billigeren“ Typen mit Vorderradantrieb, die Prestige-Modelle aber auf konventionelle Art.



*Ein Österreicher mit Zug:
Die Firma Gräf & Stift
baute vor 100 Jahren
den ersten Fronttriebler
der Welt.*



*Frontantrieb:
Adler 1935 aus
Deutschland.*



*Frontantrieb:
Der Saab 92 wurde
ab 1950 gebaut.*

Der Sechs-Zylinder-Légère

oder

Nicht alles ist so lang wie breit

oder

Wie Beulen schlank machen

oder

Nichts ist so gross wie es gedruckt steht

von *Andreas Rutishauser*

Als ich die Tabellen im Beitrag von Dani Eberli las, wurde ich erst einmal stutzig, sollte mir doch weisgemacht werden, dass die Traction durch Anhängen einer Beule im Jahr 1952 (sprich Wechsel zum Köfferlmodell), kürzer geworden sei, wenn auch nur um 2-3 Zentimeter. Ich wusste nichts Besseres, als unseren Präsi anzurufen, und ihn deswegen zu foppen. Ich hoffe, er hat es nicht zu ernst genommen. Als ich die Quelle, die er angab, überprüfte, musste ich ihm recht geben, er hat nicht falsch abgeschrieben... Neugierig geworden, habe ich mein Archiv (vor allem Citroën-Prospekte, Testberichte und Bücher) durchstöbert und Erstaunliches entdeckt: Anscheinend weiss die Citroën-Werbeabteilung über die Masse der Traction nicht recht Bescheid. Ich will mich hier nicht über alle Masse auslassen, scheint doch zumindest über die Radstände Einigkeit zu herrschen. Aber über die Spurweiten (vorne) und die Längenangaben der verschiedenen Modelle möchte ich Euch nicht im Unklaren lassen. Die Nummern, z.B. AC 4435, bezeichnen den Prospekt in Citroën-Nummerierung:

AC 4435 circa 09/35	7/11L	11/15N	11/15F/C
Spur	1.32	1.44	1.44
Länge	4.36	4.62	4.80
AC 4469 09/35			
Spur	1.32	1.44	1.44
Länge	4.45	4.65	4.85
AC 4579 02/37			
Spur	1.34	1.45	1.45
Länge	4.45	4.65	4.85
AC 4625 10/37			
Spur	1.344	1.45	1.45
Länge	4.40	4.66	4.80
AC 4667 04/39			
Spur	1.34	1.45	1.45
Länge	4.45	4.65	4.80
Spur	15/6	1.48	1.48
Länge	15/6	4.76	4.91

Automobil Revue 1948	Légère		Normale	Familiale/Comm.
Spur	1.34			
Länge	4.45			
Spur	15/6		1.49	
Länge	15/6		4.76	
Citroen Suisse 1951				
Spur	1.37		1.49	
Länge	4.45		4.65	
Spur	15/6		1.49	
Länge	15/6		4.76	
AC 4998 09/53				
Spur	1.37		1.49	1.49
Länge	4.38		4.63	4.82
Spur	15/6		1.49	1.49
Länge	15/6		4.76	4.95

Da gibt es aber auch noch Bücher, die schon fast den Status der Bibel für den Citroënisten und Tractionisten erreicht haben. Hier ist vor allem das Buch von Olivier de Serres "Le Grand Livre de la Traction Avant" zu erwähnen. Die folgenden Angaben sind daraus entnommen:

1934 (7A, B, C)

Spur	1.34		
Länge	4.38		

1934 (7S, 11AL, 11A)

Spur	1.34	1.46	1.46
Länge	4.45	4.65	4.85

1938 (11BL, 11B)

Spur	1.37	1.49	1.49
Länge	4.38	4.65	4.85

1938 (15/6)

Spur		1.48	1.48
Länge		4.76	4.96

1952 /53 (Einführung Koffermodell und Wiedereinführung Familale)

Länge	4.45	4.65	4.82
-------	------	------	------

Hier wird noch angegeben, die Länge der 11B werde 4.65m, wie wenn die Angabe nicht schon vorher 4.65m gewesen wäre.

Wem soll man nun glauben? Wenn wir die Autos ausmessen würden, kämen wir wahrscheinlich bei den gleichen Jahrgängen auf unterschiedliche Masse (zumindest, was die Länge betrifft), da doch die Stossstangen leicht unterschiedlich gebogen sein können...

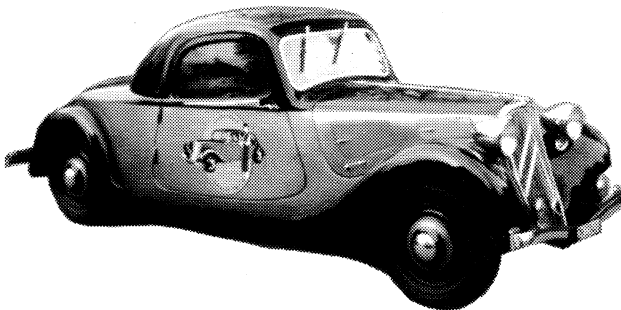
Gibt es vielleicht jemanden in unserem Leserkreis, der mit hieb- und stichfesten Daten aufwarten kann, oder zumindest die Verwirrung noch vergrößern könnte?

Dani Eberli erzählt auch noch etwas über das Kurbelloch bei den Larges: Es ist richtig, dass es bei frühen Jahrgängen rund war und später länglich. Aber warum so ungenau? Die Zeitpunkte der Veränderung lassen sich genau definieren, wenn man die Geschichte der 15/6 zu Hilfe nimmt, da die 11N ab diesem Zeitpunkt den gleichen Kühlergrill hatte wie die 15/6: Das Kurbelloch war rund, solange es keine 6-Zylinder gab (oder zumindest deren Produktion als gesichert galt), d.h. bis Herbst 1937. Dann wurden auch die ersten Bestellungen für die 15/6, die im Endstadium der Erprobung stand, entgegengenommen. Das Kurbelloch der Large war jetzt oval und 11cm hoch. Relativ kurz nach dem Krieg wurde der Motor der 15/6 ziemlich radikal geändert: er drehte jetzt rechts herum statt links wie vorher (daher auch die Bezeichnungen 15/6G (gauche=links) und 15/6D (droite=rechts)). Das bedingte auch Änderungen am Getriebe und am Ansatz der Handkurbel. Im Juli 1947 wurde diese Änderung eingeführt. Das Kurbelloch für die Normale und die 15/6 war jetzt 20,5cm hoch und blieb so, bis zum Ende der Produktion 1957.

Tractionellement,
Andreas Rutishauser

Frick Traction-Avant AG

Bergwerkstr. 39 8810 Horgen
T/F 01-725 90 45



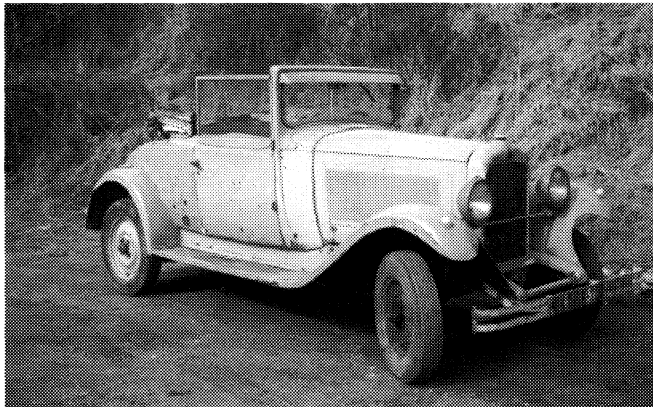
Reparaturen – Restaurationen – Ersatzteile

Inserate

Zu verkaufen:

Getriebe 11 CV revidiert
Vorderachssilentblöcke 11 CV revidiert
Anlasser 11 CV revidiert
Kupplung rupffrei 11 CV
Vorderachslager 15/6
Kurbelwelle 15/6
Auspuffkollektor 15/6
Neuer Vergaser 15/6
Pneus Michelin X 165-400 R
Sämtliche 6 Volt Lampen für die Traction
6 Volt Blinkerrelais elektronisch
1 neuer Zündverteiler mit Vakuumverstellung
1 Satz Türpanneaux komplett 11 Légère
Armin Frick, Bergwerkstr. 39, 8810 Horgen; Tel.: 01 725 90 45

Zu verkaufen:



Citroën C 6 six, 1929, 2650 ccm

Jirí ÜBERLACKER, Dretovice 8, 27342 Kladno (Czech. Rep.)
Tel.: 0603/519 767; Fax: 02/37 35 59

PATTY'S CLUBBOUTIQUE

Spiegelrahmen mit variablem Motiv.
Jeder kann seinen eigenen Citroën-Spiegel
kreieren

Traction Avant T-Shirts

Einkaufstaschen mit TA-Motiv
aus Baumwolle

Cabrioletmützen aus Tactel,
weiss, Futterstoff Baumwolle

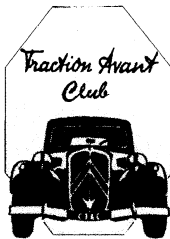
3D-Pins, Traction Avant, vergoldet

Handgemalte Schirme mit Holzgriffen

Tiffany-Lampe, Traction Avant

Geschirrtücher mit TA-Explosionszeichnung

**Immer noch
vorrätig !!**
Der Club Pin.



Clubkleber

Clubaufnäher

Musikdosen

Traction Sackmesser,
Victorinox

Diverse Pins

Glückwunschkarten

Notizzblöcke

Bburago-Modelle TA

Bestellung telefonisch,
Lieferung per Post

Patricia Koch
Breiten
6022 Grosswangen
041 980 37 80

Röbi Isler beschreibt seine Erfahrungen bei der Ersatzteilsuche via Internet und im speziellen mit D-net (Classic) von Derendinger. Dazu möchte ich folgendes beitragen: Die Angabe von 12'000 Fahrzeugen bezieht sich auf "Neu"-Fahrzeuge wie z.B. den VW-Golf. Die Ersatzteile beschränken sich auf die, die Derendinger im Angebot hat. Das sind meist technische Verschleissteile (Kupplungen, Bremsen, Verschleissteile etc.).

Es ist richtig, dass Arbeitszeiten hinterlegt sind. Man kann sogar den eigenen Stundenlohn einsetzen und damit für den Kunden einen Kostenvoranschlag anfertigen und ausdrucken. Das Problem dabei: Es wird wohl mit den Herstellerzeiten gerechnet, aber gewisse Sachen werden nicht berücksichtigt: Ich habe einmal ein Beispiel mit einem VW Golf (man verzeihe mir!) gemacht, die beiden vorderen Bremsscheiben zu wechseln und die Kupplungsdruckplatte zu wechseln. Beim VW-Golf ist es so, dass, muss man die Bremsscheiben wechseln, bei der zweiten Scheibe nicht mehr so viele Arbeiten anfallen wie bei der ersten. Dies nennt man Verbundarbeit. Bei Derendinger wird dies nicht berücksichtigt, er rechnet zwei mal eine einzelne Scheibe. Dem Kunden, der diesen Golf beim Garagisten hat, wird so zuviel Geld abgeknöpft.

Umgekehrt ist es bei der Kupplungsscheibe: hier rechnet Derendinger die reine Zeit, um die Kupplungsscheibe zu wechseln. Dabei scheint er aber zu vergessen, dass das Getriebe ausgebaut werden muss. Da möchte ich wieder gerne Kunde sein. Soviel zum D-net.

Ob es sich lohnt, für die Traction Teile bei Derendinger zu bestellen, sei jedem selbst überlassen. Gemäss den letzten Informationen, die mir zur Verfügung stehen, sind z.B. die Bremsschläuche immer noch zu kurz. Das ist meiner Meinung nach "Nepp am Schrauber" und keine Dienstleistung!

Beim "Surfen" auf dem Internet habe ich aber nützliche Adressen gefunden, wo man auch für unsere Autos online Teile bestellen und bezahlen (unter Angabe der Kreditkarten-Nummer) kann.

Da ist einmal Hans Brouwer in Holland/Belgien, besser bekannt unter CTA (Internet-Adresse: <http://www1.tip.nl/~t670390/>).

Er hat Teile für Tractions, zum Teil auch Sonderangebote, im Moment für Wasser-/ Öltemperaturanzeigen, vergleiche dazu den Artikel von Daniel Eberli im Heft 5/6 1997. Bestellen kann man mit der Original Citroën-Nummer aus dem Ersatzteillhandbuch.

Zum anderen gibt es auch in Holland das Geschäft von Andre Pol (Internet-Adresse: <http://home.worldonline.nl/~citandre/>).

Seine Firma, auch bekannt unter den Namen Citandre und CXA, spezialisiert sich eher auf die neueren Citroëns, wie 2CV, DS und CX.

Ob man Teile überhaupt "aus der Ferne" einkaufen soll, ist eine Frage, die jeder für sich selbst beantworten muss. Was nützen mir die billigsten Teile, wenn sie nicht passen? Wie beschreite ich zur Not den Rechtsweg, wenn nicht das ankommt, was ich bestellt habe? Da ist es immer noch günstiger und weniger nervenaufreibend die Teile beim Clubgaragisten zu beziehen. Er trägt dann das Risiko, wenn etwas Falsches ankommt. Dass sich dies auch im Preis niederschlägt, dass der Garagist die negativen Erfahrungen macht, dürfte klar sein. Im Endeffekt glaube ich aber, dass es den einzelnen günstiger kommt, "lokal" einzukaufen, als das Risiko einer Fernbestellung einzugehen.

Erscheinungsweise des Clubhefts

Ich lese und höre es: das Clubheft erscheint nicht dann, wann wir es eigentlich gerne im Briefkasten vorfinden würden. Deshalb möchte ich nachstehend zusammenstellen, zu welchem Zeitpunkt welches Heft erscheint:

- Heft 3: um den 25. Juli 1998
Redaktionsschluss: 10. Juli
- Heft 4: um den 25. September 1998
Redaktionsschluss: 10. September
- Heft 5: um den 25. November 1998
Redaktionsschluss: 10. November
- Heft 1/99: um den 25. Januar 1999
Redaktionsschluss: 10. Januar

1999 werden also wieder sechs Hefte erscheinen. Dies ist aber nur möglich, wenn Ihr als Mitglieder des CTAC etwas fleissiger zur Tastatur greift! Dieses Heft ist beispielsweise wiederum weniger umfangreich als das letzte; wobei jenes schon nicht den gewohnten Seitenumfang aufwies. Leider fehlt ein Bericht des Treffens von Ende April. Ich freue mich riesig, wenn emsige Hände und Köpfe etwas über das kommende Treffen im Juni zustande bringen! Fotos oder Zeichnungen beleben übrigens nicht nur die Texte im einzelnen, sondern auch das Heft als Ganzes.

Ich wünsche allen einen schönen und pannenfreien Traction-Sommer und freue mich auf Erlebnisberichte mit den unverwüstlichen Citroëns!

Euer Redaktor,

James Liebermann.

Ich löse meine Modellauto - Sammlung auf

Alle Modelle sind antiquarisch und im Neuzustand. Marken von Alfa bis Zil; sicher sind auch Modelle Ihrer Marke darunter.

Tausche gerne gegen Märklin Einsenbahn, Loks, Wagen, Literatur etc.
HO der 50/60/70 er Jahre.

Liste anfordern bei:
Freddy Vögele, Köhlesrain 109, D-88400 Biberach an der Riss
Tel. / Fax: 0049 7351 23806



La Traction Universelle
11, allée du Moulin aux Corbeaux
F-94410 Saint Maurice

Exklusives Nachfertigungsprogramm!

Der französische Klub *La Traction Universelle* bietet allen Interessenten in ganz Europa eine exklusive Nachfertigung von Verkleidungsstoffen in Originalausführung für alle Tractions 11CV, Baujahre 1950 bis Juni 1952. Zum Unterschied vom nachgefertigten Stoff für die Autos mit dem großen Kofferraum (gebaut ab September 1952), ist es heute nach unserem Wissen praktisch unmöglich, das angebotene Produkt zu finden.

Für diese Nachfertigung ist ein französischer Textilspezialist beauftragt worden, der dafür steht, daß die Produktion dem Originalprodukt hundertprozentig entspricht. Dies gilt natürlich für Muster und Farbe, aber auch für die Materialien (Wolle/Baumwollengemisch), die einer genauen Analyse unterzogen werden.

Zwei Varianten werden angeboten: die eine für Sitze und Türverkleidungen, die andere lediglich für die C-Säule. Der Preis beträgt 200 FF/m (Breite 150cm). Für ein Auto werden 10m von der ersten Variante und 1m (!) von der zweiten Variante benötigt.

Ein so vernünftiges Preisniveau kann nur dank einem größeren Kaufvolumen erreicht werden. Daher brauchen wir 20 ernsthafte Antworten auf unser Angebot, um die Produktion in Gang setzen zu können. Die Interessenten sollen sich deshalb möglichst bald bei *La Traction Universelle* melden.

La Traction Universelle

c/o Pierre Lévy
12, rue Duhesme
75018 Paris
Frankreich

(Fax: (33) 3 44 52 52 27 für weitere Informationen, korrespondiert Deutsch.)

Eine Gesamtliste der vom Traction Universelle verkauften Ersatzteile ist erhältlich bei Jean-Louis Poussard, 2 rue des Lyonnais, 75005 Paris,

Email: jean-louis.poussard@bnpgroup.com

Oder Michel Prost-Romand, 7 rue vergniaud, 92300 Levallois-Perret,

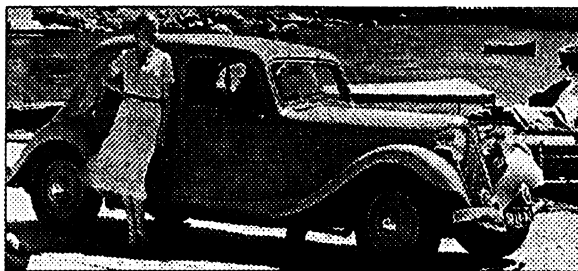
Fax 0033 1 47 58 10 45, sowie beim CTAC.

Bei den Preisen muss allerdings berücksichtigt werden, dass Fracht und MwSt noch hinzukommen.



CITROËNISTES

- Revisionen und Reparaturen
 - Motoren
 - Getrieben
 - Kupplungen
 - Elektrik usw.
- Service
- Totalrestauration
- Grosses Ersatzteillager
- Eigene Fabrikation
 - 4-Gang Getriebe
 - Lamellenkupplungen
 - Differentialverstärkungen



CHRISTIAN HEUSSI

Traktion



Avant



Badstrasse 57
8867 Niederurnen

Telefon und Fax: 055 610 35 70
Natel: 079 236 75 11

CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name

Vorname

Vorname Partner.....

PLZ/Ort.....

Adresse.....

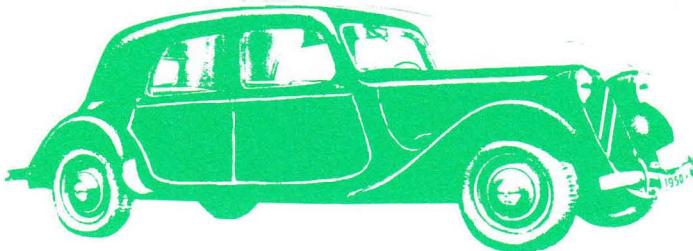
Geburtstag..... / /

Tel (P):..... /

Gültig ab:.....

Tel (G):..... /

Senden an: Robert Isler, Wolfzangenstrasse 48, 8413 Neftenbach



Mitglieder-Werbung

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.: 052/319 25 17

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC.

Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name.....

Vorname.....

Vorname Partner.....

Geburtstag..... / /

Adresse.....

PLZ/Ort.....

Tel (P):..... /

Tel (G):..... /

PP
8058 Zürich

PP/Journal
CH-8058 Zürich

Adressänderung melden an:
CTAC, Postfach 1066
CH-8058 Zürich-Flughafen

WELCOME TO THE 11th ICCCR



P.O. BOX 124 • B-1410 WATERLOO
BELGIUM