

CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



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

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

Organisationsplan 1988

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

ORGANISATIONSGRUPPEN

Ost	Nord	West	Süd
André Baumann Tüfenaustr. 11 9100 Herisau P. 071/51 69 52	Guido Hobi Schulstr. 19 8307 Effretikon P. 052/32 49 62	Hans-Georg Koch Steinlerweg 15 4402 Frenkendorf P. 061/94 84 18	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P. 055/27 41 20
Wolfgang Eisenring Hirtenweg 23 9010 St. Gallen P. 071/25 86 69	Ernst Reich Dorfstrasse 8537 Nussbaumen P. 054/45 10 06	Beat Scheidegger Brückfeldstr. 36 3012 Bern P. 031/24 12 62	Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P. 055/86 15 23
Paul Stehrenberger Schwantlern 290 9056 Gais P. 071/93 11 75	Manfred Schumacher Adlikerstr. 79 8105 Regensdorf P. 01/840 30 78	Walter Schütz Tulpenweg 13 3177 Laupen/BE P. 031/94 88 84	

Zeitungredaktion Archiv, Modelle Bibliothek	Clubartikel	Mitglieder- verwaltung	Druck und Versand der Club-Hefte
Andreas Rutishauser Altstetterstr. 163 8048 Zürich P. 01/62 67 95	Felix Gähler Hauptstr. 74 9422 Staad P. 071/42 11 97	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P. 055/27 41 20	Albert Schorta Löhrstr. 2 4552 Derendingen P. 065/42 32 83

Vertreter im Dachverband DSMHA: Res Diem und Andreas Rutishauser

Redaktionsschluss Heft 4/1988: 5. Juli 1988



I N H A L T

74	Das Wort des Präsidenten
75	Treffen und Termine
76	Entschuldigung
78	Treffen Region Ost, 1. Mai 1988
80	Kleine Geschichte der Traction Avant (Fortsetzung)
86	Mitglieder stellen sich vor
89	Anmeldetalon Treffen 26. Juni 1988
90	Anmeldetalon Avenches
92	Führer-Eignung, -Ausbildung und -Prüfung.
98	Inserate und Kleinanzeigen
100	Modellautos
101	Höcks der Region Ost
102	Die Dame am Steuer
103	Antworten zum 1. Mai-Treffen
104	Familiäres

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen Citroën Bern AG Freiburgstr. 447 3000 <u>Bern</u> T.: 031/55 33 11	Reparaturen und Teile Armin Frick Dorfstr. 39 8912 <u>Obfelden</u> T.: 01/761 15 95	Garage und Teile Christian Heussi alte Landstr. 8865 <u>Bilten</u> T.: 058/37 17 29
Garage und Teile Chr. Schelbli Grenzstr. 7 8580 <u>Amriswil</u> T.: 071/67 45 42	Rep. + Rest-Garage B. Schenk Güterstr. 129 4053 <u>Basel</u> T.: 061/35 25 25	

Änderungen, Reklamationen etc., bitte schriftlich an die Redaktion

Das Wort des Präsidenten

Zürich, Ende April 1988

Liebe Clubmitglieder,

im 2-Monats-Rhythmus sind die letzten 4 Nummern unserer Clubmitteilungen erschienen. Den Mitgliedern würde damit häufiger in ansprechender Form in Erinnerung gerufen, dass sie einem aktiven Club angehören. Trotzdem hat sich leider der Anteil an Beiträgen aus der Leserschaft nicht merklich vergrössert. Da sich logischerweise der Ideenreichtum und die verfügbare Freizeit von Andreas und von mir ebenfalls nicht vergrössert hat, ergibt sich folgende einfache Rechnung: Höhere Kadenz = Raubbau am Vorratskorb. Oder anders ausgedrückt: Je häufiger wir ein Heft herausgeben, desto schneller gehen uns die Ideen aus. Die einzige Abhilfe ist ein persönlicher Beitrag jedes Einzelnen. Wenn jedes unserer Mitglieder nur 1 (eine !) Seite schreibt, haben wir ein Buch von über 300 Seiten, genug für mehrere Jahre!

Seit Agi's Beitrag über die Mode aus der Epoche war in unserer Club-Zeitschrift kein Artikel mehr zu finden von Frauen über Tractions und ihre Umgebung. Dabei weiss ich, dass auch Frauen unsere Zeitschrift lesen - und unsere Autos fahren. Es soll mir niemand weismachen wollen, dass sie dabei nichts erleben! Ich weiss von einer Story einer Tractionisten-Gattin, die sich mit ihrem Auto in einem Lift wiedergefunden hat... Leider ist diese Geschichte bis heute unveröffentlicht!

Betreffend Mitarbeit im Vorstand sieht es ähnlich düster aus: Lediglich aus der Region West hat sich als Arbeitswilliger Daniel Löhner gemeldet, dem ich herzlich danke. In den Regionen Nord, Süd und Ost fehlt nach wie vor je ein Vorstandsmitglied, das (siehe oben) auch durchaus weiblichen Geschlechts sein darf.

Und nun bitte ich Euch noch um Euere Meinung:

Schon öfters bin ich angefragt worden, ob auch Besitzer mit Citroëns, die vor unseren Tractions gebaut wurden, bei unserem Club mitmachen können. (Selbstverständlich können sie das, denn man muss nicht Besitzer einer Traction sein, um bei uns Mitglied werden zu können.)

Es stellt sich die Frage, ob wir unserem Club eine Sektion für Hinterrad-angetriebene Citroën angliedern sollen. Es existiert in der Schweiz kein Markenclub für solche Citroën, und in Veteranen-Clubs ohne Markenbindung können die Mitglieder natürlich nicht solche spezifischen Informationen bekommen. Zudem werden die "Zitröner" hin und wieder belächelt von den "Herrenfahrern". In unserem Club hingegen steht die Infrastruktur, wir haben die entsprechenden Informationen von ausländischen Clubs, und sogar unsere Bibliothek deckt zum Teil diese Fahrzeuge ab. Mehrere unserer Mitglieder besitzen nebst der Traction einen älteren Citroën und wären sicher an einer Erweiterung interessiert. Diese Fahrzeuge würden sicher die Monotonie auf den Treffparkplätzen durchbrechen. Andererseits könnten sich die eiligen Tractionisten durch die langsameren Autos behindert fühlen. Letzteres dürfte nicht so ins Gewicht fallen, wie die Tatsache, dass unser Club bereits heute eine recht grosse Zahl von Mitgliedern hat - mit allen Vor- und Nachteilen. Also dann: Euere Meinung bitte!

In der Hoffnung auf einen überquellenden Briefkasten verbleibe ich

Euer

Präsi

Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

26. Juni 1988 **ACHTUNG: Anmeldetalon in diesem Heft**
27./28. August 1988 Region Süd
2. Oktober 1988 Region West
29. Januar 1989 Generalversammlung

andere Treffen und Daten

11./12. Juni 1988 50 Jahre Citroën 15/5 in Lille (F)
18./19. Juni 1988 Nostalgie-Weekend in Veltheim (AG)
Anmeldung bei der AutomobilRevue erhältl.
1.-3. Juli 1988 Citroën Car Club Rallye in England
Info beim Clubpostfach
14.-17. Juli 1988 3. Tour of Brittany organisiert vom Club
Traction d'Ile et V.
August 1988 Raid Franco Acadien organisiert von
la Traction Universelle
14.-18. August 1988 Cannonball Run quer durch die USA
19.-21. August 1988 Sommertreffen Traction Avant Dänemark
Info beim Clubpostfach
27./28. August 1988 50 Jahre Motorradfahrer vom Entlebuch
18. September 1988 Teilemarkt in Lipsheim (F)*
24./25. September 1988 3. Rassemblement des DSMHA in Avenches
&& ACHTUNG: Anmeldung in diesem Heft

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

Eine Bitte: solltet Ihr frühzeitig von interessanten Treffen, Teilemärkten und sonstigen Oldtimerveranstaltungen hören, ist die Redaktion dankbar um Mitteilung.

&& Schon zum 3. Mal veranstaltet der DSMHA, Dachverband der Markenclubs in der Schweiz sein jährliches Treffen in Avenches, der alten Römerstadt. Der CTAC ist Gründungsmitglied dieses Vereins, der sich für die Belange der Oldtimer einsetzt. Das Treffen in Avenches findet in der Altstadt und im römischen Theater statt. Anders als bei Treffen unseres Clubs sieht man Autos vieler verschiedener Marken. Ich möchte jedem empfehlen, an diesem anlas teilzunehmen.

ACHTUNG !!! ACHTUNG !!! ACHTUNG !!! ACHTUNG !!! ACHTUNG !!!

In der mitte dieses Heftes befindet sich der Anmeldetalon für das Treffen der Region Nord am 26. Juni 1988. Bitte haltet den Anmeldetermin ein, auch wenn es wegen des verspäteten Heftes knapp ist; der Veranstalter ist Euch dankbar.

E n t s c h u l d i g u n g

Ich möchte mich hiermit bei allen Leserinnen und Lesern unseres geschätzten Leibblattes entschuldigen und zwar für im folgenden aufgeführte Missstände dieser Ausgabe der CTAC-Mitteilungen:

- Es war mir leider nicht möglich, den Termin für den Redaktionsschluss einzuhalten. Sollte das Heft verspätet bei Euch ankommen, ist weder die Druckerei, noch der Versand, noch die Post daran Schuld, sondern die verflixte EDV (für alle, die noch nichts davon gehört haben, das heisst Elektronische Daten-Verarbeitung; der Ausdruck wird für fast alles verwendet, was im weitesten Sinn mit Computern zu tun hat). Das kam folgendermassen: (Empfehlung an alle, die sich nur für Citroën interessieren: lies beim nächsten Abschnitt weiter!) bevor ich für zwei Wochen in meine wohlverdienten Ferien verreiste, hatte ich Schwierigkeiten mit meiner Festplatte (Harddisk für diejenigen die kein Computerdeutsch verstehen). Sie liess mich nicht mehr zugreifen und hielt alle Daten unter Verschluss. Auch mit den liebsten Hackerbefehlen liess sie sich nicht dazu bewegen, irgendwelche Daten preiszugeben. Und da ich natürlich immer alle Daten auf Diskette abspeichere (oder halt eben nicht), stand ich vor einem echten Problem: fast das ganze Heftli (und auch schon Teile der folgenden und auch Dinge, die den Club nichts angehen) liessen sich nicht mehr sichtbar machen, geschweige denn ausdrucken. Also bin ich mit dem Ding zum Händler, mit der inständigen bitte, das Problem zu beheben und falls möglich, meine Daten wieder hervorzuzaubern. Frohgemut bin ich dann in die Ferien, in der Gewissheit, alles werde gut. Nach den Ferien hiess es, die Festplatte sei beim Hersteller, und der habe Probleme mit Ersatzteilen. eine Woche später, die lapidare Mitteilung, der mit der Reparatur beauftragte Techniker sei für 3 Wochen im Militär. Sch..... was wird aus dem Heftli. Aber mein Händler versprach mir Abhilfe, er werde sich melden. Hat er aber nicht. Und jetzt habe ich die Hoffnung aufgegeben. Ich finde mich schon fast damit ab, dass all meine schöne Arbeit von mehreren Monaten im Eimer ist. Von all dem Warten ist inzwischen der 11. Mai, aber ich hoffe, bis am Wochenende das Heftli zu haben.

- Ich möchte mich dafür entschuldigen, dass diesmal ein wenig mehr Fotos, und weniger Text dabei sind (diejenigen, die keine Zeit haben zu Lesen werden froh sein). Erklärung siehe oben.

- Ebenfalls möchte ich mich dafür entschuldigen, dass ich diesmal keine Druckschrift bieten kann. (siehe oben)

- Auch die Titel fallen diesmal ein wenig dürrtig aus, da ich das schöne Programm mit den Superschriften nicht laden kann (es ist auch sehr zeitaufwendig und ich sollte ja doch irgendwann einmal fertig werden.

- Ein Trost bleibt: die nächsten Clubmitteilungen werden in der bisherigen Qualität erscheinen, sowohl was das Aussehen als auch den Inhalt betrifft.

Euer geplagter Redaktor



Impressionen vom 1. Mai am Bahnhof Uzwil



Die Organisatoren waren von der Flut von Anmeldungen überwältigt: mehr als 90 Personen hatten sich zum ersten Treffen des CTAC in diesem Jahr angemeldet. Blitzartig reagierten André Baumann und Paul Stehrenberger: flugs wurde noch ein zweites Restaurant gesucht, damit alle Angemeldeten bei eventuellem Regenwetter unter Dach ihr Mittagessen einnehmen konnten.

Am 1. Mai schönster Sonnenschein, so richtig das Wetter um die Tractions präsentieren zu können. Was auch einige Mitglieder wahrnahmen: ich sah einige neue Gesichter mit den dazugehörigen Karrosserien. Man traf sich um 10.30 beim Bahnhof Uzwil (die meisten wenigstens). Es wurden zwei Gruppen gebildet: mit Kinder und ohne Kinder. Über die Reise der 'mit-Kinder'-Gruppe kann ich hier nichts schreiben, aber unsere Fahrt in ein etwa fünf Kilometer entferntes Restaurant führte uns durch eine wunderschöne Gegend in der schönsten Frühlingspracht. Mit den dazugehörigen Umwegen natürlich. Im schönen Ausflugbeizli gab es dann das Mittagessen, für diejenigen, die drinnen keinen Platz mehr fanden draussen an der Frühlingssonne. Sie haben es nicht bereut.

Später trafen sich die beiden Gruppen wieder und man konnte an einem Wettbewerb teilnehmen, der mit einem Spaziergang durch den Wald verbunden war. Für diejenigen Clubmitglieder, die keine Gelegenheit hatten, beim Treffen dabeizusein, konnte ich mit einiger Überredungskunst wenigstens die Wettbewerbsfragen mit den dazugehörigen Antworten loseisen. Den Spaziergang durch den würzig duftenden Wald muss man sich dazudenken. Im folgenden also die Fragen (die Antworten sind weiter hinten im Heft).



- 1) Wieviele Tractions wurden in Frankreich gebaut?
In welchem Zeitraum?
- 2) Wie hoch liegt das Restaurant 'Wildberg'?
In welchem Kanton?
- 3) Einige Monate haben 31 Tage, andere 30 Tage,
wieviele haben 28 Tage?
Wieviele Tiere jeder Art hat Moses mit auf die Arche
genommen?
- 4) Du bist mein Sohn, aber ich bin nicht Dein Vater. Wer sagt
das?
Ist es in Israel erlaubt, das ein Mann die Schwester seiner
Witwe heiratet?
- 5) Was ist beim Kamel klein und bei der Mücke gross?
Was hat 21 Augen und sieht doch nichts?
- 6) Wenn man ihn braucht, wirft man ihn weg; wenn man nicht mehr
braucht, holt man ihn. Was ist das?
Wieviele Räder hat ein Auto?
- 7) Was war am 6. Dezember 1934 in Paris?
Wann kommen die meisten Kinder auf die Welt?
- 8) Ein Archäologe behauptet, eine Goldmünze mit dem Prägedatum
'46 v. Chr.' gefunden zu haben. Ist die Münze echt?
Ein Arzt gibt Dir 3 Tabletten und sagt: "Nehmen Sie alle
1/2-Stunden eine Tablette." Wie lange reichen die Tabletten?
- 9) In jeder Dreier-Wortgruppe befindet sich der Name einer
Schweizer Ortschaft. Bitte die Ortschaft ankreuzen.

- | | | |
|--------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Brillanten | <input type="checkbox"/> Zote | <input type="checkbox"/> Muhen |
| <input type="checkbox"/> Perlen | <input type="checkbox"/> Witz | <input type="checkbox"/> Bellen |
| <input type="checkbox"/> Diamanten | <input type="checkbox"/> Scherz | <input type="checkbox"/> Meckern |
| <input type="checkbox"/> Monstein | <input type="checkbox"/> Seeli | <input type="checkbox"/> Potz |
| <input type="checkbox"/> Sonnenstein | <input type="checkbox"/> Bächli | <input type="checkbox"/> Blitz |
| <input type="checkbox"/> Erdstein | <input type="checkbox"/> Flüssli | <input type="checkbox"/> Putz |

10) Wie Frage 9)

- | | | |
|---------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Gerstendorf | <input type="checkbox"/> Bubishaus | <input type="checkbox"/> Milken |
| <input type="checkbox"/> Roggenburg | <input type="checkbox"/> Vatishaus | <input type="checkbox"/> Leber |
| <input type="checkbox"/> Weizenhausen | <input type="checkbox"/> Mamishaus | <input type="checkbox"/> Kutteln |
| <input type="checkbox"/> Gabi | <input type="checkbox"/> Zaster | <input type="checkbox"/> Tischen |
| <input type="checkbox"/> Iris | <input type="checkbox"/> Lohn | <input type="checkbox"/> Stuhlen |
| <input type="checkbox"/> Doris | <input type="checkbox"/> Zahltag | <input type="checkbox"/> Betten |

Mit grossem Eifer nahmen die meisten am Wettbewerb teil. Auf die Antworten war man natürlich gespannt. Schnell wurden auch die Fragen von den Organisatoren auf Richtigkeit überprüft und schon bald schritt man zur feierlichen Preisverteilung im Garten des Restaurants Wildberg. Für diejenigen, die viele Antworten richtig hatten, gab es interessante Preise zu gewinnen.

Die Sonne stand noch hoch am Himmel, als die ersten schon den zum Teil langen Heimweg unter die Räder nehmen mussten. Der Dank aller Teilnehmer geht an das Wetter, das wunderbar mitgespielt hat und an die Organisatoren, die uns einen für viele noch unbekanntem Teil der Schweiz auf angenehme Weise vorgestellt haben.

Fortsetzung von: **Geschichte der Traction Avant**

1935:

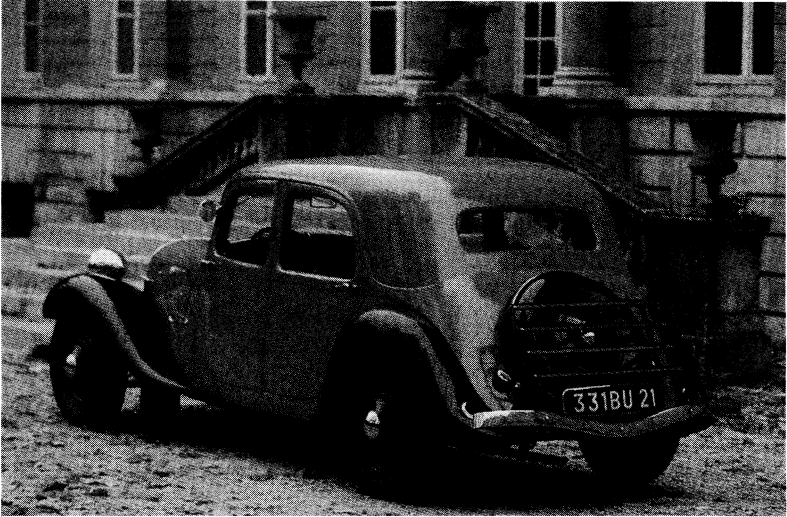
Die nächsten Jahrgänge sollten jetzt etwas zügiger gehen, da das Auto als Ganzes jetzt ja vorgestellt ist, und 'nur' noch die Änderungen aufzuführen sind.

Endlich wurde die Légère mit dem 11-er-Motor eingeführt, sozusagen als Fortsetzung der Serie 7 S (doch davon später). Daneben gab es mit der kleinen Karrosserie noch die 7 C. Ausserlich sind sie daran zu erkennen, dass die die Hupen unter die Kotflügel wanderten und mit schönen verchromten Gittern abgedeckt wurden. Die Farbpalette wurde etwas vergrössert und das Armaturenbrett verschönert: Grundfarbe war immer noch schwarz, aber die Ziffern wurden weiss unterlegt und waren nun ebenfalls schwarz. Eine wichtige Neuerung bei den Armaturen: hatten die ersten Tractions noch die Lichtbedienung im Lenkrad (richtig gelesen: mit dem Knopf in der Mitte des Lenkrades, mit dem man bei Neuzeitautos häufig hupt, wurde damals gelichtet), so bekam die Traction im Mai 1935 ein sogenanntes 'Commodo', mit dem Licht und Hupe bedient werden konnten. Es war an der rechten Seite der Lenksäule plaziert, so dass man es bedienen konnte, ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen. Ein Beitrag zum sicher Fahren. Im September verschwindet dann die Verzierung des Zündschlosses.

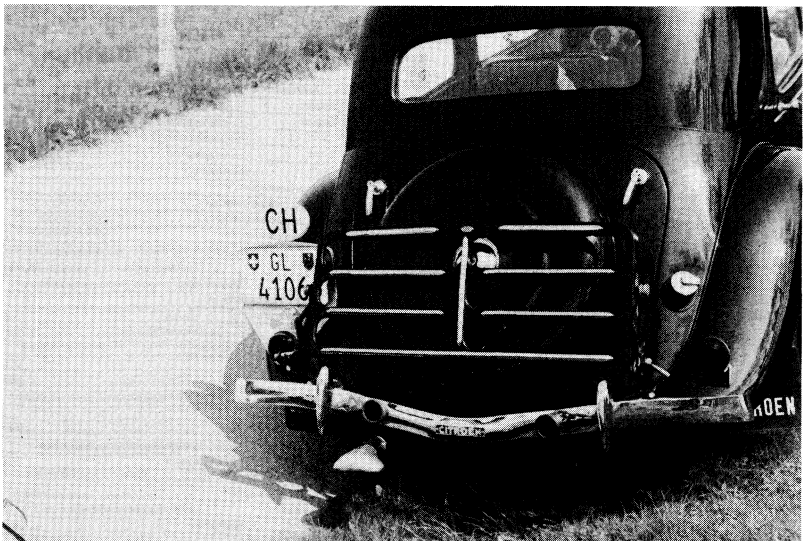
Auch das Chassis wurde für das Modelljahr 1935 verbessert: an strategisch wichtigen Punkten verstärkte man es: so wurde das 'toit simili' der ersten Modelle zugunsten eines Blecheinsatzes fallengelassen. Unter 'toit simili' hat man sich folgendes vorzustellen: Die Karrosserie der Traction wurde ja aus Blech gepresst und gestanzt. Es dürfte jedermann klar sein, dass man das nicht an einem Stück machen konnte, so von wegen Pressform, Grösse usw.. Also machte man Stückwerk (nicht im bösen Sinn, die Autos werden heute noch so gebaut, was aber auch nicht viel heissen will): verschiedene Teile wurden dann zusammengeschweisst: so blieb am Schluss ein hässliches Loch im Dach der Traction. Das wäre ja ideal gewesen für ein Schiebedach, aber wer dachte damals schon an so etwas; wer zuwenig Luft hatte, sollte sich gefälligst ein Cabriolet kaufen, die Zeit, wo der offene Viersitzer das billigste Modell einer Reihe war, war noch nicht allzu lange vorbei. Aber zurück zum Loch im Dach: Citroën wollte ja auch ein leichtes Auto bauen, und ein billiges (zumindest in der Herstellung). Also, was lag näher, als das Loch mit Stoff zuzukleben: das war leichter als Blech, zudem musste man nicht an komplizierten Stellen Schweissen, und wer weiss, vielleicht war Segeltuch billiger als Blech. Soviel also zum 'toit simili'. Ihr erkennt es übrigens auch heute noch an Eurer Traction: das Loch im Dach ist dasselbe geblieben und vielfach hatte man schon im Werk Schwierigkeiten, das Blech sauber einzuschweissen, was heute oft an einer Linie im Dach erkennbar ist.

Auch die Hinterachse wurde verbessert: anstatt eines runden Rohres kam die bis zum Ende der Bauzeit verwendete kreuzförmige Hinterachse zum Einbau (dort nie den Wagenheber ansetzen, da das Teil irreparabel verbogen werden könnte. An jeder anständigen Traction gibt es Wagenheberaufnahmeplätze in der Nähe der Hinterräder, sofern sie nicht weggerostet sind).

Der Motor war nun mit einem verbesserten System des 'Moteur flottant' aufgehängt (die allerersten Tractions hatten noch das Logo des Moteur flottant am Kühlergrill), das sich nun 'Pausodyne' nannte. Die Vorderachse wurde auch verbessert. Ich möchte es allerdings einem technischen Spezialisten überlassen, die diversen Veränderungen in diesem Bereich (verschiedene Stossdämpfer, Antriebsgelenke, Lenkungen etc.) auch technisch richtig zu erklären.



oben: Tracition mit nur von innen zugänglichem Kofferraum
unten: Tracition bis Jahrgang 1952



1936

Für das Modelljahr 1936 wurde am Pariser Salon eine grosse Neuerung präsentiert: des Kofferraum wurde von aussen zugänglich (es soll böse Zungen in unserem Club geben, die da gar nicht von einem 'Kofferraum' sprechen; dieses Behältnis sei gerade gross genug, um das Zünibrot aufzunehmen). Das hatte natürlich Konsequenzen. Der Deckel hatte seine Scharniere unten, dadurch kam er in Berührung mit dem Nummernschild (Ihr erinnert Euch: in der Mitte, über der Stossstange angebracht, von innen beleuchtet). Also musste das Nummernschild wandern, und zwar auf den linken hinteren Kotflügel. Nun war aber der linke Tankstutzen nicht mehr zugänglich, also liess man den gleich weg. Da man schon am Sparen war, liess man auch gleich das rechte Rücklicht weg; eine Traction war ja so schnell, dass niemand auf sie auffuhr und sie so nah von hinten zu sehen bekam.

Der Kühlergrill und die Hupenzierringe sind ab Modelljahr 1936 gemalt und nicht mehr verchromt, anscheinend war das billiger. Aber immer noch war der Kühlergrill aus nicht rostendem Metall: Messing. Die vorderen Kotflügel erhielten eine leicht umfassendere Form.

Im Juni 1936 dann ein sogenannt grosser Fortschritt: die bisherige Schneckenlenkung wurde durch eine Zahnstangenlenkung ersetzt (Crémaillière). Sogenannt ist natürlich persönlich gefärbt, weil ich noch die alte Lenkung an meinem Auto habe und bis jetzt nur gute Erfahrungen damit hatte. Die alte Lenkung ist geknickt und somit gegenüber der Crémaillière bei einem Frontalaufprall sicher ein Plus, da man das Steuerrad weniger in den Brustkorb gedrückt bekommt. Die alte Lenkung hat ihren schlechten Ruf von Frankreich (woher denn sonst): da ja unsere lieben Nachbarn nur das Nötigste an ihrem Auto machen, nämlich Benzin einfüllen, und wenn vorhanden, den Aschenbecher leeren, kam die Einstellung und das Schmieren der etwa 6 Lager zu kurz. Das tat natürlich der Lenkung nicht gut. Ich bin aber immer noch der Meinung, dass die alte Lenkung, korrekt gewartet, leichtgängiger ist als die neue. Aber ich schweife vom Thema ab: etwa zu selben Zeit wanderten die Armaturen hinter das Lenkrad. Dies ist meiner Meinung nach ein Fortschritt: man hat die Anzeigen immer im Blickfeld, und nachts wird man nicht gestört vom Lichteinfall von schräg unten rechts. Die Verlegung der Armaturen hatte noch eine andere Konsequenz: es gab nur noch eine Lüftungsklappe in der Mitte vor der Windschutzscheibe. Eine weitere Folge: es gab nur noch ein Handschuhfach, auf der rechten Seite, das aber um einiges grösser ausfiel, als vorher.

Auch am Motor wurde einiges geändert: der Auspuff wurde nach vorne geführt, so wie ihn auch die letzten Tractions noch hatten. Die Anordnung der Pedale (Bremse und Kupplung) änderte ebenfalls, man sagt dem neuen System kleinere Bedienungskräfte nach (ich habe schon Krämpfe in den Beinen bekommen im Stadtverkehr oder beim Rangieren. Vielleicht liegt es an mir, dass ich ein Schwächling bin. Sollte ich etwa über den Winter etwas trainieren statt unter das Auto zu liegen?).

1937

Im Jahr 1937 (hier übrigens immer noch die 7 C) hatte die Traction endlich auch die pessimistischsten Kritiker überzeugt: das Chassis hatte seine Stabilität bewiesen, vor allem nach Unfällen, die mit einer Rahmen/Karosserie-Konstruktion vielfach tödlich geendet hätten.

Über technische Veränderungen gibt es nicht viel zu berichten: es wurde der etwa sechste (!) verschiedene Typ Kardan eingebaut. Die Hupen wanderten im Juni an ihren definitiven Platz auf dem Getriebe. Dadurch wurden die

Hupenzierringe in den Kotflügeln überflüssig. Im Oktober wurde auch das Commodo am Lenkrad eingeführt, das bis am Schluss (und noch weiter bei den 2CV und HY) beibehalten wurde. Man merkt, es werden immer mehr Teile eingeführt, die gut genug sind, auch noch 20 Jahre später eingebaut zu werden. Eine Praxis, die man bei Citroën des Öfteren beobachten kann: ein Auto wird nicht ganz ausgereift auf den Markt geworfen, die ersten Kunden spielen Testpilot, Citroën verbessert bis zum (fast) perfekten Auto. Bald schon wird vielleicht ein Ablösemodell ins Auge gefasst (was von der Kundschaft natürlich niemand weiss), und mit dem bestehenden Modell gibt man sich nicht mehr so viel Mühe, gewisse Ausstattungsmerkmale werden fallengelassen (natürlich ohne dass Citroën das sagt), die Qualität lässt merklich nach. Die Schwierigkeit liegt darin, in dem Moment seinen Citroën zu kaufen, wo er ab Werk am besten ist.

CITROËN

VOITURES DE TOURISME

*Extrait du tarif général n° 47
en vigueur à la date du 3 Octobre 1935.*

RÉF.	DÉSIGNATION	Voitures avec coffre à bagages accessible de l'intérieur	Voitures avec coffre à bagages accessible également de l'extérieur
TRACTION AVANT			
710	Berline, 5 pl. "7"	17.500	18.000
S 710	Berline, 5 pl. "11 lég." ..	20.500	21.000
11710	Berline, 6 pl. "11"	21.500	22.500
11743	Cond. Int. 6 pl. "11"	23.000	24.000
11738/39	Familiale, 8 ou 9 pl. "11"	24.500	25.500
730	Cabriolet, 2/4 pl. "7" ..	20.500	
S 730	Cabriolet, 2/4 pl. "11 lég."	23.500	
11730	Cabriolet, 3/5 pl. "11" ..	25.000	
720	Fx-Cabriolet, 2/4 pl. "7"	20.000	
S 720	Fx-Cabr., 2/4 pl. "11 lég."	23.000	
11720	Fx-Cabriolet, 3/5 pl. "11"	24.500	
TRACTION ARRIÈRE			
307 UA	Berline, 5 pl. 9 CV	20.000	
207 UA	Berline commerc. 9 CV..	19.000	
311 UA	Cond. intér., 5 pl. 11 CV..	23.000	
211 UA	Cond. intér. comm. 11 CV	22.500	
411 UA	Familiale, 7 pl. 11 CV ..	24.000	

VENTE A CRÉDIT EN 6, 12, 15 OU 18 MENSUALITÉS

Preisliste vom 3.10.1935: Beide Arten von Kofferraum waren erhältlich, der von aussen zugängliche kostete FFfr. 500.- mehr. Zu beachten, dass 1935 wieder Traction arrières angeboten wurden.

Am Pariser Salon 1937 schon wieder eine Neuerung, die das Erscheinungsbild der Traktion veränderte: die 'Pilote'-Felgen, heute ein gesuchtes Accessoir, wurden eingeführt. Es war dies ein Stahlrad, das aber breite Speichen aufwies, und leichter war als alles bisher dagewesene. Peugeot verwendete dasselbe Rad in seiner Modellreihe 202/302/402. Die Herstellung der Pilote-Felge war aber auch teurer als die eines normalen Stahlrades. Ich möchte das Thema 7 CV kurz verlassen zu einem Exkurs über die Pilote-Felgen.

Gleichzeitig mit der Felge wurde auch der Pneu Pilote entwickelt. Pneu wie Felge waren Michelin-Produktionen. Der Pneu war ein klarer Fortschritt gegenüber früheren (auf der Traktion wurde vielfach der Michelin 'Stop' aufgezogen): er verbesserte die Strassenhaltung erheblich, da er sich nicht mehr so stark in der Kurve 'knickte'. Die Felge hatte 5 Löcher (vorher gab es Felgen mit 5 oder 6 Löchern, aber bitte nicht versuchen, eine 5-Loch-Felge auf eine 6-Loch-Bremstrommel zu montieren) und die Radkappe wurde mit einer Zentralschraube an einer dreiarmligen Konstruktion angemacht. Folgende Felgenreissen wurden hergestellt: 155x400 (für die 7 CV), 165x400 (für 11 Légère und 11 Normale) und 185x400 (für 11er mit 3 Seitenfenstern und die 15/6). Insgesamt gab es 3 Farben bei den Pilotefelgen. Die Farbe hängt davon ab, an welchem Typ Auto sie montiert wurde. Die kleine Karrosserie erhielt ihre Pilotefelgen in gelb; die 11er mit Normale und 3-fenstriger Karrosserie hatten rote Felgen, und die Six schliesslich bekamen beige Pilotefelgen verpasst. Es ist also nicht von der Grösse der Felge abhängig, wie sie gespritzt wird, sondern vom Typ Auto. Zur Rekapitulation:

-gelbe Pilotefelgen wurden montiert auf: 7 CV und 11 Légère (Grösse 155x400 für 7 CV und 165x400 für 11 Légère)

-rote Pilotefelgen wurden montiert auf: 11 Normale und 11 Familiäle und Commerciale (Grösse 165x400 für 11 Normale und 185x400 für 11 Familiäle und Commerciale)

-beige Pilotefelgen wurden montiert auf alle 15/6 (Normale und Familiäle, von einer Commerciale ist mir nichts bekannt), Grösse 185x400.

Das ist wenigstens die Theorie, wenn die Wagenfarbe schwarz ist. Eindeutig für alle 15/6, da sie nur in schwarz ausgeliefert wurden. Auch eindeutig für die 11 Commerciale, die es auch nur in schwarz gab. Hier noch die Ausnahmen: Bei Wagen (7, 11 L und 11 N), die in einer anderen Farbe als schwarz ausgeliefert wurden (es waren aber nur wenige), waren die Felgen in der Wagenfarbe gespritzt. Noch eine Ausnahme für schwarze Autos: 11 L Cabriolets, die schwarz waren, konnten mit roten Pilotefelgen ausgerüstet sein.

So, genug von den Pilotefelgen, ich hoffe doch, alle Klarheiten beseitigt zu haben.

Mit der Pilotefelge (schon wieder!!!) wurden auch die Kotflügel breiter, anscheinend waren die Pneus breiter, so dass sie unter den Kotflügeln hervorgeschaut hätten.

Die Pilotefelgen und -pneus bedingten aber auch noch eine weitere technische Veränderung: das Übersetzungsverhältnis (Pignon/Tellerrad, die Techniker mögen mich bitte korrigieren) war neu 9x31.

Eine andere Änderung hielt ebenfalls Einzug, alle unsicheren Fahrer waren froh darum, wurden doch die Betriebskosten drastisch reduziert: bisher war es möglich, bei 100 km/h vom dritten Gang direkt in den ersten zu schalten; zugegeben, es kratzte ein bisschen, aber es ging. Es kam Citroën jedenfalls in den Sinn, eine Verriegelung der Gänge einzuführen (Haben denn die Unmenschen in der Fabrik gar kein Erbarmen mit den armen Garagisten, die werden

ja noch brotlos, wenn es nichts mehr zu reparieren gibt).

Endlich wurde die Traction auch wintertüchtig. Nein, nein, es wurden nicht serienmässig Schneeketten für die Hinerräder mitgeliefert, aber eine Heizung wurde eingebaut. Über die Wirksamkeit streiten sich selbst die Gelehrten.

1938 wurde die 7 CV Traction, die in Wahrheit ja eine 9 CV war, seit der Hubraum auf 1628 ccm stieg, kaum mehr verkauft. Sie war nicht billiger als die 11 Légère. Das bisschen, das die 7 CV gegenüber der 11 CV weniger an Benzin verbrauchte, machte den Verlust an Kraft kaum wett. Es wurden etwa 10 mal soviele 11er wie 7er produziert.

1939

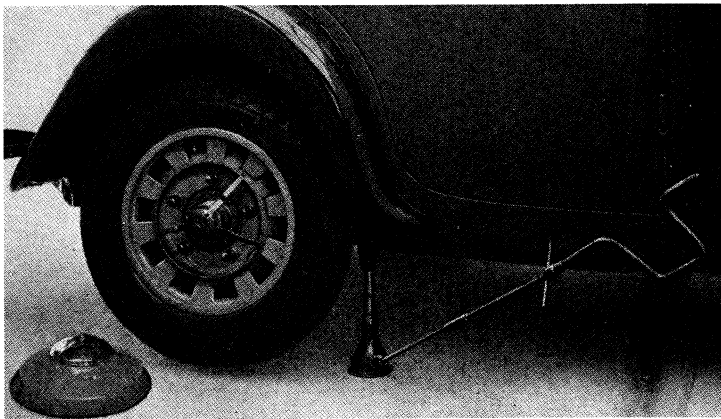
Gegen Ende Februar 1939 wollte Citroën den Verkauf der 7 CV ankurbeln und lancierte das Modell 'Economique'. Die Leistung blieb dabei gleich wie vorher. Die Verdichtung stieg aber auf 6,2:1. Die Übersetzung wechselte auf 10x31. Daraus ergab sich eine Benzineinsparnis von 10%, ohne dass die Leistungen schlechter gewesen wären.

1940-1941

Die ersten beiden vollen Kriegsjahre. Natürlich wurden die Arbeiter von Citroën auch in den Krieg eingezogen, es gab auch nicht mehr viele Käufer für ein Auto, man hatte schliesslich anderes zu tun. In diesen beiden Jahren wurden etwa 1350 7 CV hergetellt, ohne technische Änderungen zum Modelljahr 1939.

Nach dem Krieg wurde die Produktion der 7 CV nicht mehr aufgenommen, womit wir uns durch ein Kapitel der Traction-Geschichte gekämpft hätten. Wenden wir uns daher der 11 Légère zu und beginnen wir da bei den Anfängen gegen Ende 1934.

Fortsetzung folgt



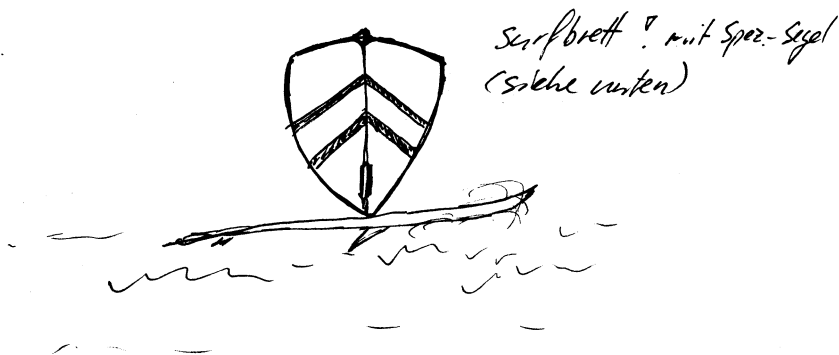
Souvenirs vom Treffen auf dem Ballenberg 1987

15. MITGLIEDER DES CTAC STELLEN SICH VOR :

NAME : Rieder
VORNAME : Erwin
AUTONUMMER : So 91587
TYP, JAHRGANG : MBL 1951

KURZE BESCHREIBUNG DES BELIEBTESTEN FORTBEWEGUNGSMITTELS :

(EV. IN VERSFORM, ALS ZEICHNUNG, AUF FRANZÖSISCH, USW.)



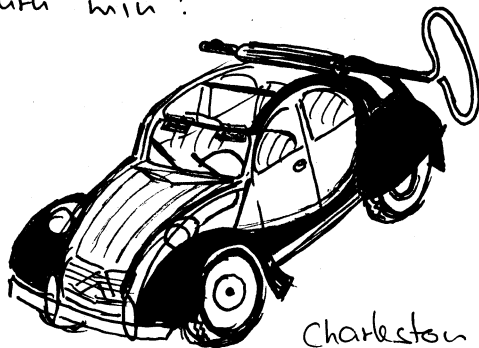
15. MITGLIEDER DES CTAC STELLEN SICH VOR :

NAME : Sutter
VORNAME : Lisbeth
AUTONUMMER : SG 114 217
TYP, JAHRGANG : 2CV 1981

KURZE BESCHREIBUNG DES BELIEBTESTEN FORTBEWEGUNGSMITTELS :

(EV. IN VERSFORM, ALS ZEICHNUNG, AUF FRANZÖSISCH, USW.)

natürli min :





CITROËNISTES

Exigez la bougie sélectionnée et montée en série par Citroën, celle qui vous procurera :
**Rendement optimum,
Économie d'essence.**

- R. 41 pour " Performance 1939 " _____
141 pour " Économique 1939 " _____
S. 142 pour 7 - 9 - 11 CV. 1935 à 1938
S. 12 pour 8 - 10 - 15 CV. 1932 à 1935
S. 14 pour Anciens Modèles _____

Marchal



La BOUGIE MARCHAL ne coûte que

25 FR.

Führer-Eignung, -Ausbildung und -Prüfung.

Personen, die sich mit dem Gedanken befassen, einen Führerausweis zu erlangen, sollten, bevor mit Lernfahrten begonnen wird, selbst prüfen und überlegen, ob Körperbeschaffenheit und geistiger Zustand für die sichere Führung eines Motorfahrzeugs genügen könnten. Diese Selbstprüfung ist nicht verbindlich für die Erlangung des Führerausweises, sie kann aber vor späteren Enttäuschungen warnen. Die Eignung des Fahrzeuglenkers steht im engsten Zusammenhang mit der Unfallgefahr, sie ist deshalb für den werdenden Fahrzeuglenker eine sehr ernste Frage. Sind Verdachtsgründe vorhanden, die gegen die gesundheitliche Eignung sprechen, so ist durch Fachärzte der Zustand zu untersuchen und zweifelsfrei abzuklären.

Zur gesundheitlichen Eignung gehört eine genügend starke und geistig normale Körperbeschaffenheit, insbesondere ein ausreichendes Seh- und Hörvermögen.

Das Motorfahrzeug ist zufolge seiner technischen Vervollkommnung im Wirtschaftsleben und im Konkurrenzkampf für ungezählte Menschen ein Existenzmittel geworden. Die Manigfaltigkeit seiner Verwendungsmöglichkeit, besonders aber die Schnelligkeit, mit der es, von sicherer Hand geführt, seine Arbeit vollbringt, hat zu der raschen Entwicklung des Motorfahrzeugverkehrs geführt, die ihresgleichen nicht kennt. Die Zahl der Fahrzeuge und deren Führer auf der ganzen Welt geht in die Millionen.

Als das Automobil aufkam, hielt man es nicht für möglich, dass Personen mit körperlichen Gebrechen ein Motorfahrzeug mit genügender Sicherheit zu führen vermöchten. Hunderttausende sind mit körperlichen Gebrechen aus dem Weltkrieg heimgekehrt, sie alle mussten sich wieder eine Existenz suchen und fanden sie, wenn es der Zustand verantworten liess, im Führerberuf. Erst war es der Kutscher und mit dem Aufkommen des Lastwagens der Fuhrmann, dann folgten Geschäftsführer, Reisende, Ausläufer etc.; alle mussten sich in ihrem Beruf umstellen, wollten sie es nicht riskieren, aus ihrer Stellung verdrängt zu werden oder bei Stellenbewerbung nie in engere Wahl gezogen zu werden.

Diese Zwangslage führte dazu, dass sich immer mehr Gebrechliche und Kranke bemühen, einen Führerausweis zu erlangen. Diesen Verhältnissen wird heute, soweit es sich verantworten lässt, Rechnung getragen. Durch Spezialausführungen an

den Fahrzeugen können in vielen Fällen körperliche Gebrechen kompensiert werden. Ungenügende Sehkraft kann in vielen Fällen durch entsprechende Augengläser (Brillen) korrigiert werden. Für ungenügende Hörschärfe sind für im Verkehrslärm genügend wirksame Mittel noch nicht erfunden. Es wird aber selbst bei weitgehendster Würdigung der persönlichen Verhältnisse immer Fälle geben, wo zufolge körperlichen Gebrechens der Führerausweis nicht erteilt werden darf. Das Interesse der öffentlichen Sicherheit geht der Existenz eines einzelnen vor. Wer sich zum Führen eines Motorfahrzeuges nicht eignet, muss auf den Führerausweis verzichten und sich wohl oder übel einem andern Beruf zuwenden. So verhält es sich übrigens bei allen andern Berufsarten.

Ist die geistige und körperliche Eignung in genügendem Masse vorhanden, so kann an die Führer-Ausbildung herangetreten werden. Dem werdenden Fahrzeuglenker muss vorerst die grosse Verantwortung, die auf einem Fahrzeuglenker im öffentlichen Verkehr lastet, zum Bewusstsein gebracht werden, und gestützt darauf muss er darauf aufmerksam gemacht werden, dass die Ausbildung zum Führer eine ernste Sache ist.

Aerztliche Untersuchung.

Das Gesuch um einen Lernfahrausweis ist auf einem vom Bundesrat vorgeschriebenen Formular einzureichen. Auf Grund dieser Anmeldung oder später, wenn durch die summarische Prüfung über Sehschärfe und Gehör durch den amtlichen Sachverständigen Zweifel über die körperliche und geistige Eignung bestehen, ist der Bewerber zur Untersuchung an einen von der Behörde zu bestimmenden Arzt zu weisen; die Behörde kann auch eine psychotechnische Prüfung anordnen. Bewerber, die das 65. Altersjahr überschritten haben, müssen sich stets einer ärztlichen Untersuchung unterziehen.

Ueber die Vornahme der ärztlichen Untersuchung erteilt das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement nach Fühlungnahme mit der Verbindung der Schweizer Aerzte besondere Weisungen.

Folgende drei Aufstellungen, die wir Herrn Dr. med. Schwarz, Bezirksarzt und Oberarzt am Gerichtlich-Medizinischen Institut der Universität Zürich verdanken, enthalten die neuesten Vorschläge der Eidgenössischen Aerztekommision, an die sich die Aerzte bei der ärztlichen Führerprüfung im allgemeinen halten.

Arztliche Prüfung — Minimalanforderungen an Motorfahrzeugführer für Erteilung des Führerausweises.

Führer von Gesellschaftswagen.	
Grösse	165 cm
Brustumfang	Mittelwert, Hälfte Körperlänge, nicht unter 80 cm
Nervensystem	Keine Nerven- und keine Geisteskrankheiten, insbesondere keine Epilepsie und keine epileptiformen Anfälle
Süchte, Gifte	Kein Alkoholismus, kein Morphinismus, kein Kokainismus
Sinnesorgane, Gesicht	Schärfe beidseitig unkorrigiert minimal 0,8, eventuell wenn ein Auge unkorrigiert 1,0, Minimalanforderung 0,5 unkorrigiert für das andere. Kein Linsenverlust, keine Einschränkung des Gesichtsfeldes, kein Doppelsehen, kein Schielen, kein einäugiges Sehen, gute Tiefenwahrnehmung, keine Nachtblindheit, keine chronische Bindehautentzündung.
Sinnesorgane, Gehör	Flüsterzahlen an jedem Ohr einzeln auf 5 m verstanden
Hals	Kein Struma mit Atembeschwerden
Brustkorb und Wirbelsäule	Normal
Respirationsorgane	Keine aktive Lungentuberkulose, keine chronische Lungenerkrankung, kein Asthma
Herz und Gefässe	Keine organischen Herz- und Gefässkrankheiten
Bauch, Brüche	Keine erheblichen Funktionsstörungen des Magendarmsystems und der grossen Körperdrüsen Keine Leisten- oder andere Brüche
Unterleib, Urin	Kein Vorfall von Organen Kein Eiweiss, kein Zucker
Gliedmassen	Volle funktionelle Leistungsfähigkeit (keine Verkürzungen, Verkrümmungen, Verstümmelungen, Versteifungen oder Lähmungen, welche die sichere Führung hindern, keine erheblichen Krampfadern, keine Fusschmerzen, Plattfuss usw.)
Syphilis	Keine frühere Erkrankung. Blutprobe Wassermann obligatorisch, negativ
Wiederholung der Untersuchung	Gleich wie bei der Postverwaltung

Führer von schweren Lastwagen, Taxichauffeure, Fahrlehrer.

Grösse	nicht unter 155 cm
Brustumfang	
Nervensystem	Keine Nerven- und keine Geisteskrankheiten, insbesondere keine Epilepsie und keine epileptischen Anfälle
Süchte, Gifte	Kein Alkoholismus, kein Morphinum, kein Kokainismus
Sinnesorgane, Gesicht	Sehschärfe beidseitig korrigiert minimal 0,8, eventuell wenn ein Auge korrigiert 1,0, Minimalanforderung für das andere 0,5. Sonst gleich wie Gesellschaftswagenführer mit Ausnahme der Farbenblindheit
Sinnesorgane, Gehör	Flüsterzahlen an jedem Ohr einzeln auf 3 m verstanden
Hals	
Brustkorb und Wirbelsäule	Keine schweren Missbildungen, welche die Atmung und Beweglichkeit beeinträchtigen
Respirations- organe	Keine aktive Lungentuberkulose, keine chronische Lungen- erkrankung, kein Asthma
Herz und Gefässe	Keine Insuffizienzerscheinungen oder Kompensations- störungen
Bauch,	Keine erheblichen Funktionsstörungen des Magendarm- systems und der grossen Körperdrüsen
Brüche	Keine irreponiblen Brüche
Unterleib, Urin	Kein Vorfall von Organen Bei Zucker und Eiweiss nach Gutachten des Arztes
Gliedmassen	Volle funktionelle Leistungsfähigkeit (keine Verkrümmun- gen, Verkürzungen, Verstümmelungen, Versteifungen oder Lähmungen welche die sichere Führung hindern, keine er- heblichen Krampfadern, keine Fusschmerzen, Plattfuss usw.)
Syphilis	Keine Folgezustände in Gefäss- und Nervensystem (Wassermann'sche Probe negativ)
Wiederholung der Untersuchung	Alle 3 bis 5 Jahre, nach Antrag des Arztes

Privatfahrer, Führer leichter Lastwagen

Grösse	
Brustumfang	
Nervensystem	Gleich wie Taxichauffeure, eventuell spezialärztliches Gutachten
Süchte, Gifte	Gleich wie Taxichauffeure, eventuell spezialärztliches Gutachten
Sinnesorgane, Gesicht	Ein Auge korrigiert minimal 0,6, anderes Auge korrigiert minimal 0,1, Einäugige unkorrigiert oder korrigiert 0,8. Sonst gleich wie Taxiführer mit Ausnahme der Farbenblindheit
Sinnesorgane, Gehör	3 m Flüsterzahlen. Einscitiges Gehör zugelassen bei 5 m Flüsterzahlen, falls die Steuerung auf der am hörenden Ohr entsprechenden Seite gelegen ist
Hals	
Brustkorb und Wirbelsäule	Keine schweren Missbildungen, welche die Atmung und Beweglichkeit beeinträchtigen
Respirations- organe	
Herz und Gefässe	Keine schwere Arteriosklerose
Bauch, Brüche	
Unterleib, Urin	Bei Zucker und Eiweiss nach Gutachten des Arztes
Gliedmassen	Prüfung auf relative Tauglichkeit
Syphilis	Keine Folgezustände in Gefäss- und Nervensystem
Wiederholung der Untersuchung	Nach Antrag

Ueber 65jährige eventuell spezialärztliches Gutachten.

Ausbildung zum Fahrzeuglenker.

Fahrten zu Lernzwecken dürfen nur auf verkehrsberechtigtem Fahrzeug und in Begleitung einer mit Führerbewilligung versehenen Person ausgeführt werden. Personen, die keine Führerbewilligung erhalten können, sind nicht berechtigt, Fahrten zu Lernzwecken auszuführen.

Bei der Erlernung des Berufes als Automobilführer trägt zu Beginn der Erteilung des Fahrunterrichtes der Fahrlehrer die alleinige Verantwortung für die Handlungen und Unterlassungen des Fahrschülers. Wenn dem nicht so wäre, dann könnte niemand das Automobilführen erlernen, ohne zu riskieren, schon in den ersten Stunden sich eines Fahrlässigkeitsdeliktes mit schwersten Folgen schuldig zu machen.

Zuerst wird der Schüler am stehenden Fahrzeug über den Bau des Wagens, sowie über Art und Zweck der Betätigung der verschiedenen Hebel, Griffe und Mechanismen usw. unterrichtet. Gleichzeitig erfolgt der Unterricht über sämtliche Verkehrsvorschriften. Hierauf wird mit dem Fahrunterricht auf freier abgelegener Strasse begonnen und ganz allmählich wird der Fahrunterricht in dichteren Verkehr verlegt. Im Anfang wird der Schüler immer Fehler machen, er wird z. B. Gas geben statt zu bremsen oder auch umgekehrt, oder er wird die Steuerung nicht richtig handhaben usw. Aufgabe und Pflicht des Fahrlehrers ist, den Schüler von Stufe zu Stufe zu bringen und nicht eher zu einer neuen Stufe mit grösseren Anforderungen überzugehen, bevor das, was vorher gelernt wurde, wie man sagt, sitzt. Wenn ein Fahrschüler **einmal** eine Sache richtig gemacht hat, so ist das noch kein Beweis dafür, dass die gleiche Sache von nun an immer richtig gemacht werde. Das ist erst der Fall, wenn die nötige Uebung vorhanden ist, d. h. wenn das Gelernte, wie man sagt, in Fleisch und Blut übergegangen ist und zwar gilt das bezüglich des praktischen wie bezüglich des theoretischen Fahrunterrichtes.

Hat der Fahrlehrer in der angeführten Art und Weise seinen Schüler nach bestem Wissen und Gewissen von Stufe zu Stufe bis zur amtlichen Prüfung gebracht, dann passiert höchst selten ein Unfall und wenn trotzdem ein solcher eintritt, dann besteht die Möglichkeit, dass die Schuld nicht allein, unter Umständen überhaupt nicht auf Seite des Fahrlehrers, sondern auch, unter Umständen sogar allein, auf Seite des Fahrschülers liegt.

INSERATE UND KLEINANZEIGEN

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

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

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

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

Inserate und Kleinanzeigen werden nach Angaben des Inserenten verfasst

zu verkaufen:

diverse Modellautos, darunter viele Citroën, von denen wieder einige Tractions sind. Meine Sammlung nimmt zuviel Platz in Anspruch, daher muss ich mich von einigen Modellen trennen. Liste der zum Verkauf stehenden Modelle gegen frankierten Rückumschlag bei:
Andreas Rutishauser
Altstetterstrasse 163
8048 Zürich

gesucht:

Prospekte, Bücher, Plakate, Inserate, Berichte, Testberichte etc. im Zusammenhang mit Citroën zur Erweiterung meines Archivs.

Angebote an:
Andreas Rutishauser
Altstetterstrasse 163
8048 Zürich

zu verkaufen:

allerletzte Gelegenheit vor dem Verschrotten:

rostfreie, komplette Karosserie einer Kofferli-Large
billiger als eine verrostete Karosserie Spenglern lassen
Bitte bald melden, der Platz wird gebraucht!!!!

5 neue Pneus Michelin X 185x400

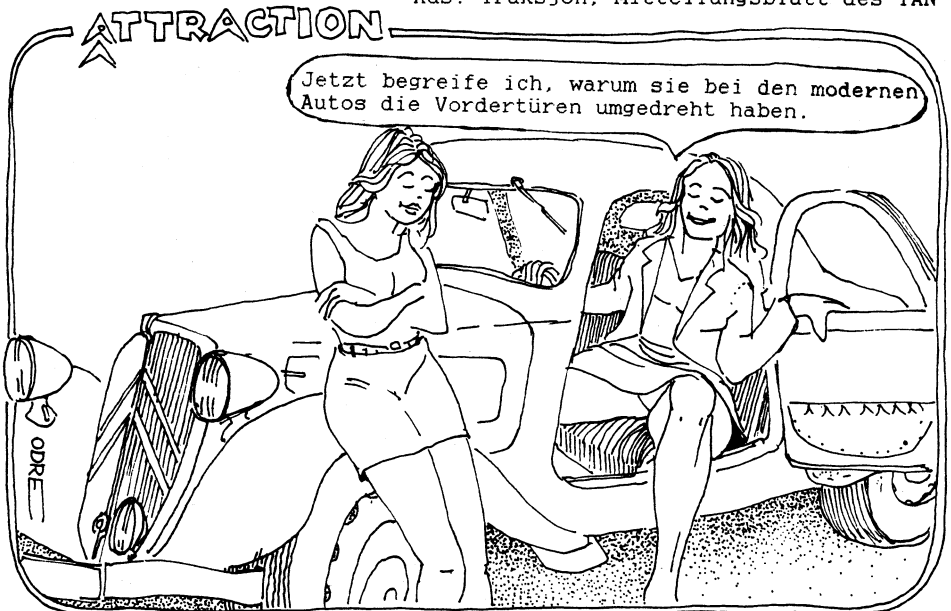
4-Punkt Vorderradlager für 15/6

Bleifrei-Zylinderköpfe im Austausch

Öl- und Gasdruck-Stossdämpfer für die Hinterachse an Familiäre
und Commercialie

Armin Frick
Dorfstr. 39
8912 Obfelden
Tel.: 01/761 15 95

Aus: Traksjon, Mitteilungsblatt des TAN



Neuigkeiten von den kleinen Citroëns

Von neuen Modellen gibt es nicht allzuviel zu berichten, trotzdem sind einige interessante Neuigkeiten für Tractionliebhaber erschienen.

Am Treffen vom 1. Mai war eine wunderschöne Traction aus Bleikristallglas zu sehen (15/6, Jg. ca. 51, Länge 19 cm). Sie wird in Deutschland hergestellt, Preis ca. Fr. 35.-. Gerüchteweise wurde mir erzählt, dass dasselbe Modell mit detailliertem Motor und Inneneinrichtung erhältlich ist, montiert auf einem Holzsockel, zum Preis von ca. Fr. 100.-.

Eligor stellt seine beliebte Traction (11 Légère, 1/20) in neuen Varianten vor. Wurde das Modell bisher als 1938-er verkauft, mit Pilote-Rädern und Pilote-Pneus (in den Farben schwarz, rot als Feuerwehr uns silber als 1947 Version), so wird die Neuauflage als Jahrgang 1936 verkauft. Die Räder sind jetzt Scheibenräder, aber die Pneus blieben Pilote, obwohl sie bei Citroën erst ab 1938 geliefert wurden. Die Kotflügel sind bei allen modellen schwarz. Karosseriefarben sollten folgende lieferbar sein: schwarz, beige, bordeauxrot, dunkelblau, dunkelgrün und grau oder silber. Preis ca. Fr. 60.-.

bburago stellt seine 15/6 des Jahrgangs 1951 in gebrochenem weiss vor.

Dieses Modell ist auch als Sonderausführung erhältlich, allerdings muss man dafür tief ins Portemonnaie langen. Es ist nämlich nur mit einigem Aufwand zu ergattern. Im folgenden sei kurz beschrieben, wie man dazu kommt.

1) Man gehe nach Frankreich (vorzugsweise natürlich mit der Traction) in die Ferien oder um Ersatzteile zu kaufen oder einfach so.

2) Falls einen der Hunger plagt, sehe man sich nach einem Restaurant mit der Anschrift "Bocuse" um. Vorsicht, es gibt wenige davon, aber mindestens eines gibt es in der Gegend von Lyon. Dort schlage man sich für eine gewisse (sicher nicht kleine) Summe den Magen voll (pardon: wollte schreiben 'dinieren'). Falls es dem Maitre gefällt, erhält man als Abschiedsgeschenk besagtes Traction-Modell mit der Aufschrift von Meisterkoch Bocuse.

Ich freue mich jedes Mal, wenn schlechtes Wetter ist.

Denn wenn ich mich nicht freue, ist auch schlechtes Wetter. (Ernst Kirchgässer)

Überwältigt vom Erfolg des Treffens am 1. Mai, und doch ein wenig betrübt, nicht mit allen Teilnehmern persönlichen kontakt gehabt zu haben, gibt Paul Stehrenberger folgende Daten für ungezwungene Treffen am Abend bekannt. Der persönliche Kontakt unter den Teilnehmern soll im Vordergrund stehen.

3. Juni 1988 19⁰⁰ Treffpunkt Bahnhofplatz Amriswil
Fahrt zum Restaurant Weinberg
10. Juni 1988 19⁰⁰ Treffpunkt Bahnhofplatz Urnäsch
Fahrt auf die Schwägalp
22. Juli 1988 19⁰⁰ Treffpunkt Bahnhofplatz Gais
Fahrt zum Aussichtsrestaurant Gäbris

Durchführung bei schönem Wetter. Ausweichdaten jeweils der darauffolgende Samstag zur selben Zeit. Ob das Wetter schön ist (d.h. ob der Höck stattfindet) seht Ihr erstens am Himmel. Solltet Ihr dem Himmel nicht trauen hilft Euch Paul weiter. Er hat folgende Telefonnummer: 071/93 11 75.

Anmerkung der Redaktion: es wäre schön, wenn von einem dieser Höcks ein kleiner Bericht, oder ein Föteli in der Clubzeitschrift veröffentlicht werden könnte.

Der Schlager der Saison 1912

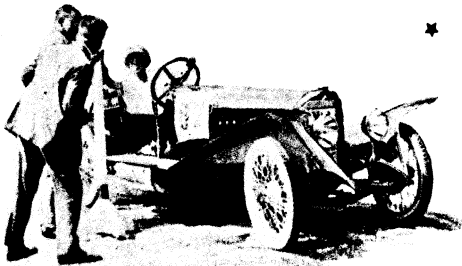


Prächtige Altkupfer-Ausführung.

Sie schaden sich

wenn Sie diese prachtvolle
Laterne nicht führen, die
überall stark gekauft wird.

H. W. Abel jun.
Frankfurt a. M., Berlin S. 42



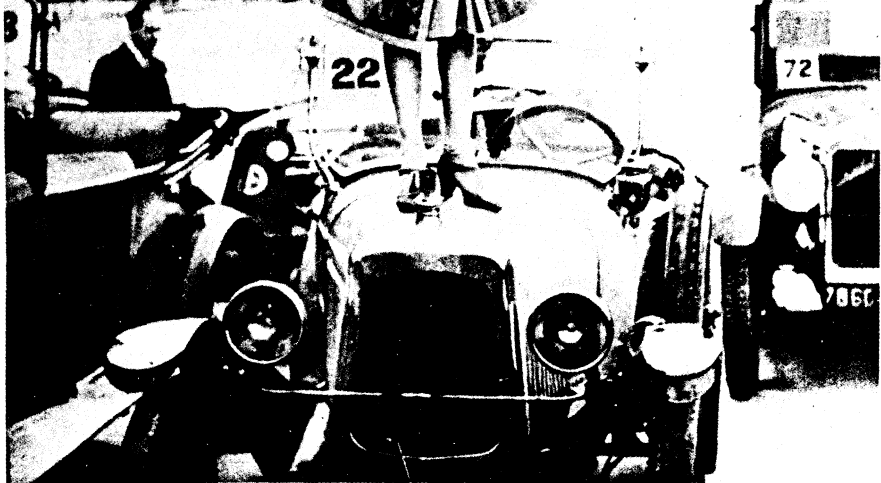
Die Dame am Steuer

Die Dame und das Auto — gäbe es (jetzt, wo der Sommer seine Blütenpracht in leuchtender Bunttheit über das Land ausgießt) ein aktuelleres, ein interessanteres Thema für die elegante, für die distinguierte Welt, in der die schöne Frau an der Seite der Vertreter des stärkeren Geschlechtes ihr wachsendes Selbstbewußtsein, ihre immer natürlicher werdende Selbständigkeit tapfer zeigt und — zeigen will? Frau und Auto: wann ist das gewesen, daß diese beiden Begriffe so himmelweit voneinander getrennt waren, wie etwa die Kluft breit ist, die zwischen Krinoline und Damensmoking aufgähnt? Ist es nicht erfreulich für uns, Zeugen der fröhlichen Entwicklung gewesen zu sein, die in diesen letzten Jahren technischer Wunder sich vollzogen und in ihren Auswirkungen auch die Frauenwelt so gründlich revolutioniert hat?! Ein Sauertopf nur, ein Philister und bösigart das Tempo dieser Gegenwart Leugnender und Verachtender wird der



Dame am Steuer feind sein, wird, einer antiquierten Enrüstung hingegeben, von den hehren Aufgaben der Frau (greulich Schiller zitiierend) in dem Augenblick zu dozieren nicht unterlassen, da ein Blondkopf mit Lederhaube, aus dem ringelndes Gold ein süßes, entzückendes, frischwangiges Gesicht umrahmt, in einem 50-PS-Wagen an der Ehrsamkeit barchentbehoster Lebensgefährtingen von anno Strickstrumpf vorüberbraust, sie, die gleichermaßen empört (heimlicherweise vielleicht ein bißchen neidvoll darüber, daß es solches zu ihrer Zeit nicht gegeben) feststellen, wie wenig die guten alten Sitten der jetzigen (sündhaften) Welt bedeuten!

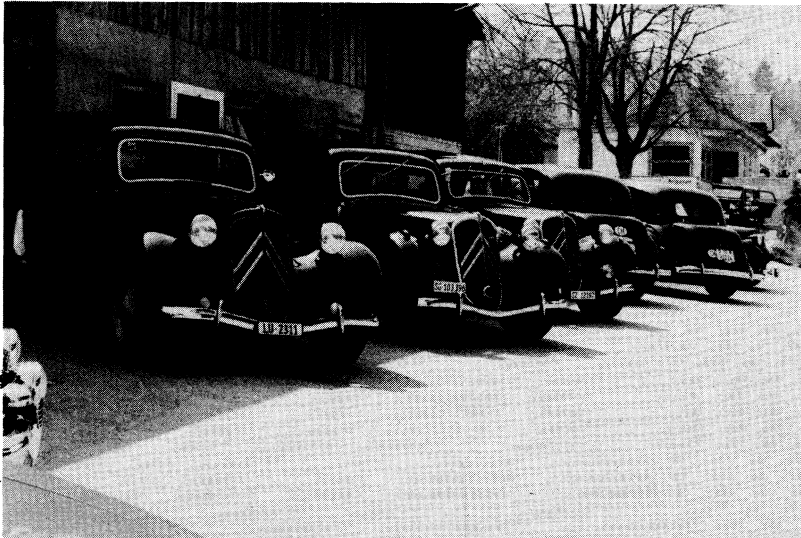
Lassen Sie mich, bitte, Atem schöpfen. Denn um ein Haar hätte ich mich wahrhaftig ereifert aus einem ehrlichen Groll heraus, daß es in unserer Mitte immer noch Menschen gibt, die der Frau Rechte nur deshalb absprechen wollen, weil sie meinen, es müsse Dinge geben, die zwischen Mann und Weib eine unübersteigliche Wand aufrichten. Sie haben vergessen,

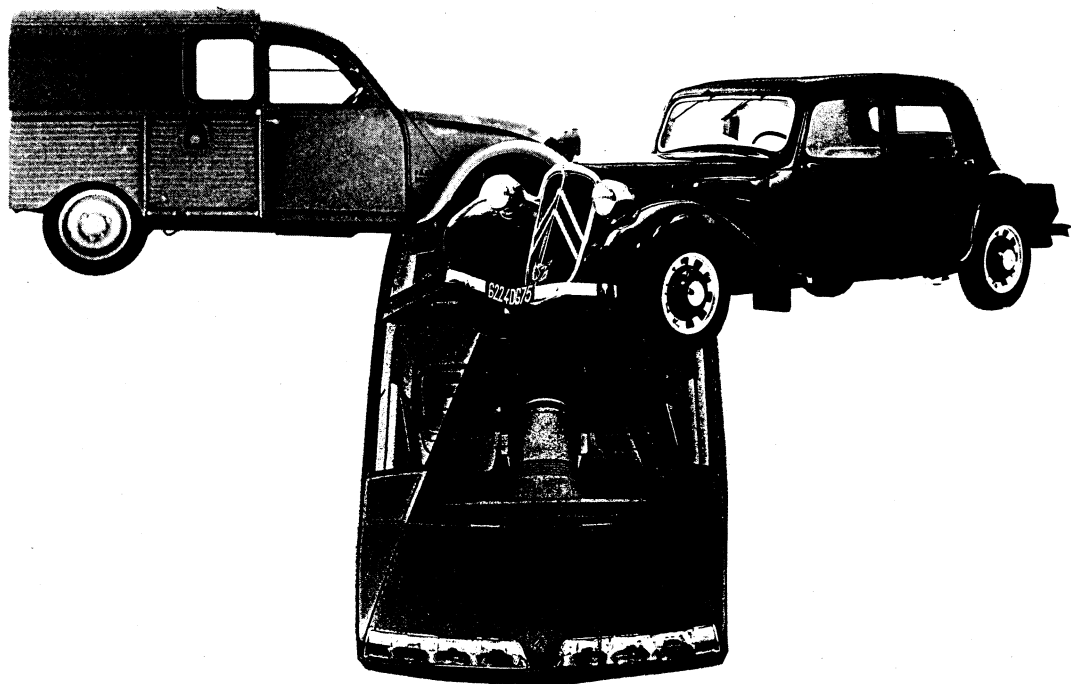


Endlich erreicht — auch das Auto ist bezwungen!

Antworten zum Wettbewerb des Treffens vom 1. Mai 1988

- 1) 700'961 (Total 759'111 Tractions, davon 58'150 nicht in Frankreich gebaut)
1934-1957
- 2) 795 Meter ü. M.
St. Gallen
- 3) alle
Reingefallen? Das war Noah mit der Arche
- 4) Mutter
unmöglich
- 5) der Buchstabe 'M'
Würfel
- 6) Anker
5, 6, 9, 10
Hier die Erklärungen:
5: 4 + Reserve- oder Steuerrad
6: 4 + Reserve- und Steuerrad
9: 2 vorne, 2 hinten, 2 links, 2 rechts + Reserve- oder Steuerrad
10: wie 9 aber Reserve- und Steuerrad
- 7) St. Nikolaus
nach 9 Monaten
- 8) Die Münze ist falsch
1 Stunde
- 9) Perlen LU Scherz AG Muhen AG
Monstein GR Bächli SG Putz GR
- 10) Roggenburg BE Mamishaus Milken BE
Gabi VS Lohn SH/GR/SO Betten VS





G E B U R T S A N Z E I G E

Gewöhnlich wird die Redaktion aus gewöhnlich gut informierten Kreisen auf in- oder halboffiziellem Wege über freudige Ereignisse aus unserer Mitgliedschaft informiert. Nicht so diesmal. Nach mehr als 30minütigen Wehen konnte ich dem einen Verursacher (wenigstens hält er sich dafür) eines Zuwachses in der Familie der Citroënfreunde und -freundinnen folgende Informationen entbinden:

Familienname: DIEM

Name: CARINE

Geburtstag: 10. Februar 1988

Zeit: 02.24

Geschlecht: weiblich

Gewicht: 3450 gr.

Länge über Stossstangen: 51 cm

Haarfarbe: mesch (was immer das ist)

Augenfarbe: (noch nicht) definiert

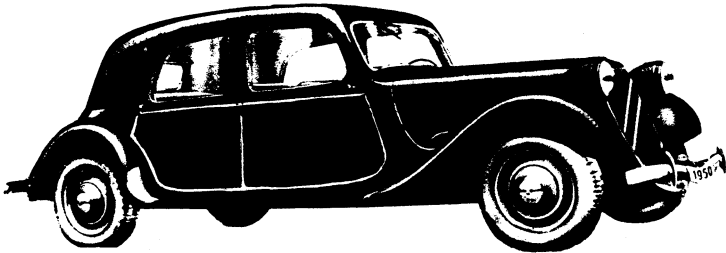
Bemerkenswert: Die Wehen der Mutter dauerten 10 Stunden (über diejenigen des glücklichen Papas ist nichts Nachteiliges bekannt)

Wir gratulieren Gabi und Res Diem zum Zuwachs in ihrer Familie und hoffen, dass sich eine begeisterte Tractionistin entwickeln möge.

Christian Bolliger, Postfach 62, 8832 Wollerau

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

NAME: VORNAME:
STRASSE: TEL.: . . . /
PLZ / ORT:
FAHRZEUGTYP: JAHRGANG: FARBE:
CHASSIS-NO.: KONTROLLSCHILD: /
EINGELÖST/FAHRBAR: JA 0 NEIN 0 BESONDERHEITEN:
BEMERKUNGEN/WÜNSCHE:
GÜLTIG AB: ORT/DATUM:



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

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

CITROËN . TRACTION . AVANT . CLUB



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

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

Name: Vorname:
Adresse:
Tel. P.: G.: Ich besitze einen
Traction: Ja 0 Nein 0 Typ: Baujahr: Farbe:
Chassisno: Besonderheiten:

A. Z.

4552 Derendingen

Herrn
Koch Hans Georg
Steinlerweg 15
4402 Frenkendorf

Adressänderung melden an:
SAC, Postfach 1066
CH-8058 Zürich



Citroën immer fortschrittlich

Citroën A.-G. Zürich

Utoquai 25
Tel. 27.338

Citroën S.A. Genève

5, Rue du Léman
Téléphone 26.354